



EKSEMPELSAMLING

En samling af mobilitetsprojekter, marts 2022.

FORORD

Denne eksempelsamling skal ses i sammenhæng med *Mobilitetshåndbogen*, der er en vejledning til, hvordan kommuner kan forbedre mobiliteten for deres borgere gennem lokalt forankrede mobilitetsprojekter.

Eksempelsamlingen er inddelt i tre kategorier: *fysisk miljø*, *transportløsninger* og *samarbejde og kommunikation*. Hver kategori indeholder en række projektark, hvor der på hvert ark beskrives en løsning med en vurdering af løsningens potentiale ift. fire bytyper og fem personagrupper (som er nærmere beskrevet i *Mobilitetshåndbogen*). Derudover beskrives fordele og ulemper, og der gives konkrete eksempler på udførte projekter med en række cases.

- Fysisk miljø. Denne kategori omhandler fysiske tiltag, der har potentiale til at øge mobiliteten i et område. Emnerne herunder er: *knudepunkter*, *nye services i landsbyen*, *forbindelser for bløde trafikanter* og *byrumsinventar*.
- Transportløsninger. Denne kategori omhandler selve transporten og de tiltag, der kan øge borgernes muligheder for at komme rundt. Emnerne herunder er: *Midttrafiks produkter*, *landsbybus*, *delebil*, *cykelløsninger*, *mikromobilitet* og *digitale platforme til samkørsel*.
- Samarbejde og kommunikation. Den sidste kategori indeholder emnerne: *mobilitetsforeninger*, *lokal information* og *adfærdsregulerende tiltag*.

Eksempelsamlingen tjener udelukkende til inspiration, og der kan således være nye idéer, der ikke er nævnt heri, som kan være relevante at udfolde i et konkret mobilitetsprojekt. Samlingen vil blive opdateret løbende med nye, relevante mobilitetsforsøg.

I indholdsfortegnelsen på næste side er det muligt at klikke på overskrifterne på de tre kategorier eller på projektarkene for at springe til den pågældende side.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1: Fysisk miljø	6
1.1: Knudepunkter.....	7
Case 1.1.1: Kør-med-stoppested	8
Case 1.1.2: Venterum	8
Case 1.1.3: Stoppesteder.....	9
Case 1.1.4: Knudepunkt og lokalt mødested.....	9
Case 1.1.5: Lokalt ansvar for stoppesteder	10
1.2: Nye Services i landsbyen	11
Case 1.2.1: Mobile enheder.....	12
Case 1.2.2: Kontorfællesskaber.....	12
1.3: Forbindelser for bløde trafikanter	13
Case 1.3.1: Cykelstier.....	14
Case 1.3.2: 2-minus-1-veje	14
1.4: Byrumsinventar.....	15
Case 1.4.1: Overdækket cykelparkering	16
Case 1.4.2: Wayfinding	16
Case 1.4.3: Pakkebokse	17
Case 1.4.4: Parkering og ladestandere til el-cykler.....	17
2: Transportløsninger	18
2.1: Midttrafiks produkter	19
Case 2.1.1: Busser.....	20
Case 2.1.2: Flextrafik	20
2.2: Landsbybus	21
Case 2.2.1: Havbakkebussen	22
Case 2.2.2: Landsbybussen Frøen i Jungshoved.....	23
Case 2.2.3: "Vores tur" i Viborg Kommune	24
Case 2.2.4: Landsbybusser i Sønderborg Kommune.....	25
2.3: Delebil.....	26
Case 2.3.1: ByensBil	27
Case 2.3.2: Sørvads bil.....	28
Case 2.3.3: El-delebil i småbyer, Fynshav	28
2.4: Cykelløsninger.....	29
Case 2.4.1: Ladcykler.....	30
Case 2.4.2: Cykelbus.....	30
Case 2.4.3: Test en el-cykel.....	31
Case 2.4.4: Cykelmedtagning i bussen.....	32
Case 2.4.5: Lån en cykel, Fanø og Stevns Klint	33
Case 2.4.6: Dele-el-cykler som first/last mile-transport	34

2.5: Mikromobilitet	35
Case 2.5.1: El-løbehjul i Herning og Frederikshavn	36
Case 2.5.2: Segways, segboards, me-movers, gyropods.....	37
2.6: Digitale platforme til samkørsel	38
Case 2.6.1: MinLandsby-app	39
Case 2.6.2: NaboGo, Ta'Med, Pendlr, Commute	40
3: Samarbejde og kommunikation	41
3.1: Mobilitetsforeninger	42
Case 3.1.1: Havbakke Mobilitetsforening	43
Case 3.1.2: Mobilitetsfora internt i Trelleborg Kommune.....	44
Case 3.1.3: Landsbyedel i Varde Kommune	44
Case 3.1.4: Mobilitetsforening på Als	45
Case 3.1.5: Mobilitetsforening i Astrup	46
Case 3.1.6: Samarbejde med landsbyer i Lemvig Kommune	46
3.2: Lokal information	47
Case 3.2.1: Mobilt kundecenter.....	48
Case 3.2.2: Kollektiv trafik frem i lyset	48
Case 3.2.3: Sociale medier.....	49
Case 3.2.4: Kommunikation af el-cykelprojekt i Trustrup	50
3.3: Adfærdsregulerende tiltag	51
Case 3.3.1: Pendlertjek.....	52
Case 3.3.2: Cykelbibliotek i Aarhus.....	52
Case 3.3.3: Gamification	53
Case 3.3.4: Gåbus	53
Case 3.3.5: Unge viser vej	54
Case 3.3.6: Spændende stoppesteder.....	54

01

FYSISK MILJØ

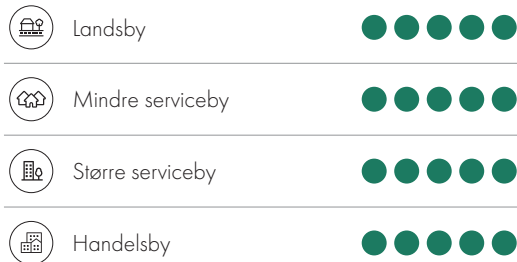
Det fysiske miljø har en stor indflydelse på vores mobilitet, både når det kommer til infrastruktur og de services, der er knyttet hertil. Tiltag i det fysiske miljø handler om at understøtte og effektivisere borgernes transportkæder, skabe en god tilgængelighed og medvirke til at øge den fysiske sikkerhed for bløde trafikanter. Det er vigtigt at have øje for brugernes følelse af tryghed og komfort, da det har en stor indflydelse på, hvordan vi vælger at bevæge os rundt og hvilke løsninger, vi opfatter som attraktive.

Alle tiltag i denne kategori handler derfor om at lave fysiske ændringer. Det behøver ikke at være dyre anlægsprojekter – mindre projekter båret frem af ildsjæle kan ofte have en væsentlig effekt.

1.1: KNUDEPUNKTER

Et knudepunkt er et sted, hvor forskellige transportformer mødes, supplerer og interagerer med hinanden. Det kan være kollektive såvel som private tilbud, der mødes i knudepunktet, og som sammen sikrer, at der er gode forbindelser til og fra stedet. Knudepunktet er desuden en markering for, hvor man mødes i et skifte mellem forskellige transportformer og et sted, der potentielt kan danne ramme om andre aktiviteter end transport, fx som et lokal samlingssted. Et knudepunkt kan således øge mobiliteten i et område ved at binde transportformer sammen, facilitere et bedre skifte mellem forskellige transportformer, synliggøre hvilke tilbud der findes i området og fungere som byens mødested. Mere information omkring knudepunkter kan findes i Midttrafiks stoppestedshåndbog "Det gode stoppested".

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Et knudepunkt kan have stor værdi i små såvel som større byer. Særligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil vil få forbedret mobilitet ved oprettelsen af knudepunkter, idet flere transportformer samles, og skiftet herimellem forbedres. Turister og besøgende kan ligeledes have stor glæde af knudepunkter, idet knudepunkter kan fungere som pejlemærker i landskabet og synliggøre, hvilke mobilitetstilbud der findes i området.

Organisering

Organisering af et knudepunktsprojekt afhænger af projektets formål og størrelse. Større knudepunkter med flere faciliteter vil kræve en større organisering såvel internt i kommunen som med lokalsamfundet og eventuelle eksterne samarbejdspartnere. Mindre knudepunkter, som fx opsætning af et "kør med"-skilt, kræver ikke megen formel organisering. Involvering af lokalsamfundet er vigtig for knudepunktets overlevelse, og det er muligt, at lokalsamfundet selv kan tage ansvar for projektet og organiseringen heraf (se fx Astrup-casen).

Finansiering og tid

Et knudepunkt skal dimensioneres efter den forventede anvendelse, herunder antal brugere, men også om knudepunktet skal have andre funktioner end skiftested mellem transportformer. Derfor er økonomi og tid afhængige af knudepunktets funktioner og udformning. Ofte vil der være forskellige puljer, der kan søges til medfinansieringen af et knudepunkt – husk at også dette kræver tid.

Styrker og svagheder

- + Et knudepunkt samler flere transportformer, hvilket kan øge mobiliteten i et område.
- + Et knudepunkt kan synliggøre, hvilke mobilitetstilbud der findes, og hvor man mødes om fx samkørsel.
- + Et knudepunkt kan, i de korrekte rammer, skabe tryghed i en ventesituation.
- + Et knudepunkt kan skabe ramme om sociale aktiviteter.
- ÷ Hvis knudepunktet ikke placeres det korrekte sted eller vedligeholdes, forfalder stedet, og hensigten med knudepunktet forsvinder, og det bliver i stedet til en dårlig oplevelse at benytte knudepunktet.
- ÷ Større knudepunkter kræver en større indsats ved etablering og efterfølgende vedligeholdelse.

OBS-punkter

- Placeringen af knudepunktet skal være naturlig i forhold til mobilitetstilbuddene og områdets egenskaber, fx ved at placere knudepunktet ved stationen eller den lokale købmand.
- Det er vigtigt, at der etableres et samarbejde på tværs af ejerforhold og organisatoriske interessenter, herunder kan det være gavnligt at inddrage byplanlæggere - også på landet.



Kør-med-stoppested i Skanderborg (kilde).

KØR-MED-STOPPESTED

Skilte fra Kør-med eller Blaffernationen viser steder i området, hvor det er muligt at mødes for at køre sammen. Disse skilte kan således være med til at øge fokus på mulighederne for samkørsel og dermed øge mobiliteten. Skiltene kan eksempelvis suppleres med skilte til relevante destinationer, som den ventende kan sætte op – hvilket også gør det lettere for bilisten. For bedre at udnytte den fulde kapacitet i de biler, der kører rundt på vejen, er der fx i blevet opsat 12 "Kør-med-stoppesteder" i Skanderborg Kommune. Formålet er at øge samkørslen og mindske trængslen på vejene.

Se mere:

["Kør-med-stoppested"](#) i Skanderborg Kommune

[Blaffernationen](#)

["Kør-mæ-bænkene"](#) i Sønderborg Kommune



Byens Hus i Bjerringbro (kilde: Midttrafik).

VENTERUM

En måde at øge mobiliteten på er ved at arbejde med venterum, hvor borgeren kan vente på sin transport. En simpel måde at etablere et godt venterum på er, hvis der fx er en butik i nærheden af et busstoppested eller et knudepunkt, og at der i denne butik oprettes et ventested med udsigt til stoppestedet. Med lidt indretning kan der skabes en værdi for både de ventende og samarbejdspartnerne, samtidig med at det gavner mobiliteten.

En oplagt mulighed er at indrette nedlagte togstationer som ventesteder, gerne i samarbejde med DSB/Banedanmark, der ofte er ejere heraf, og som har oprettet stationsstuer på flere stationer. I Ikast er der oprettet en café i de tidligere stationsbygninger, i Ringkøbing indrettes de tidligere lokaler til kiosk, billet salg og personale nu til ungdomshus og social café, og i Bjerringbro er stationen nu 'Byens Hus', hvor der afholdes forskellige arrangementer.

Se mere:

[Haslev Stationsstue](#)



Trafikknudepunkt i Auning (kilde).



STOPPESTEDER

Stoppesteder kan have forskellige karakter afhængigt af størrelse og formål. Heriblandt kan tænkes i, hvorvidt det skal være et større knudepunkt eller et mindre stoppested.

I Auning i Norddjurs Kommune er der lavet et nyt knudepunkt tæt ved byens handelscenter. Knudepunktet betjenes af alle busser, der betjener byen, og bag knudepunktet er der placeret en parkeringsplads med langtidsparkering. Lige nord for knudepunktet er der en taxiholdeplads, og på selve knudepunktspladsen er der tillige overdækkede cykelparkeringer. Knudepunktet er tænkt som et sted, hvor det er godt at vente, der er fx en stor svane, der er beregnet til at lege og klatre på. Der er desuden bænke samt et toilet.

Projektet er bygget og finansieret af kommunen og udviklet i samarbejde med byens borgere.



Danmarks flotteste buskur i Astrup (kilde).



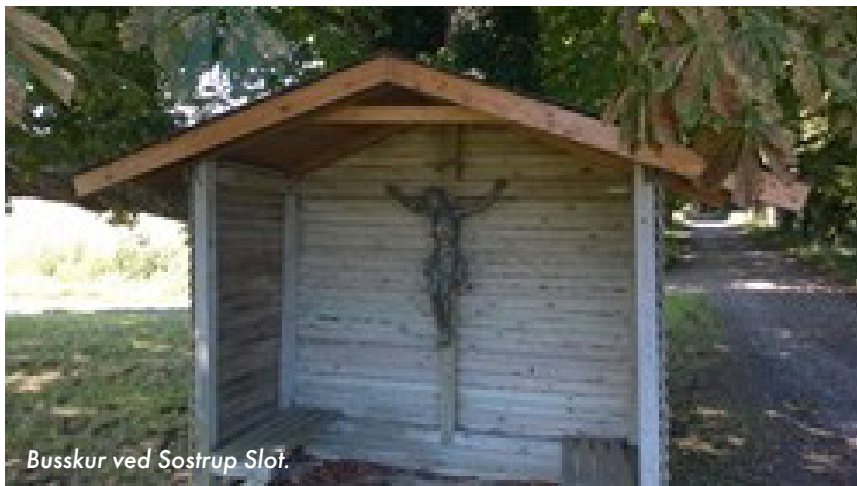
KNUDEPUNKT OG LOKALT MØDESTED

Et knudepunkt kan være mere end et vente- og skiftested for transport. Ved at samle andre funktioner, kan knudepunktet blive et mødested og tiltrække andre personer end mobilister.

I Astrup ved Videbæk i Ringkøbing-Skjern Kommune er man ved at bygge "Danmarks flotteste buskur" = byens nye dagligstue. Busskuret er placeret på byens tidligere busstoppested, der er ombygget, så busserne naturligt kører tæt forbi skuret, hvorfor skuret også er ventesal for buspassagerer. I skuret er der bøger, spil, bålsted mv., der gør stedet til et socialt mødested, særligt tiltænkt ældre borgere, der, med de store vinduer, kan følge med i byens liv og med et cykelværksted, så cyklister også kan anvende skuret. Bag skuret er en petanquebane og en parkeringsplads, så stedet også bliver et skiftested for samkørsel. Busskuret har således flere funktioner end blot et knudepunkt for transport. Stedet er 100 % tænkt, finansieret (incl. fonde) og vil blive vedligeholdt af borgere i Astrup.

Se mere:

[Danmarks flotteste buskur](#)



LOKALT ANSVAR FOR STOPPESTEDER

Lokale stoppesteder kan have stor betydning for brugerne af stoppestedet men også for et områdes identitet. Stoppesteder øger mobiliteten, fordi de er markeringer af, hvor transport kan ske, samtidig med at de kan give ly og læ, mens der ventes på bussen.

I Lemvig Kommune har man tidligere tilbudt landsbyer, at de selv kan overtage ansvar for og vedligehold af deres stoppesteder, og dermed også sætte deres eget personlige præg på dem, mod at kommunen fx betaler malingen. Der er dog ingen landsbyer, der har denne aftale på nuværende tidspunkt.

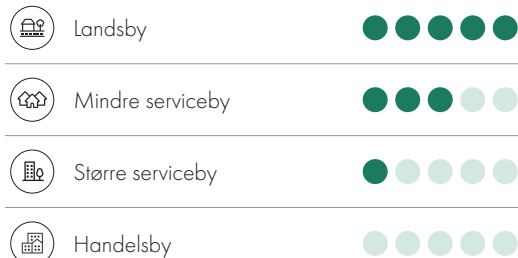
En aftale med flere landsbyer om overtagelse af stoppesteder kan fx udbygges med en årlig konkurrence om det "bedste", "pæneste" eller "mest nytænkende" stoppested.

Ved denne ordning opnås dels, at landsbyen oplever en selvbestemmelse, et sammenhold og ansvar for stoppestedet, og dermed at det potentielt bliver bedre vedligeholdt, og dels at kommunen får uddelegeret ansvaret for vedligeholdelsen.

1.2: NYE SERVICES I LANDSBYEN

Nye services i landsbyen har til formål at reducere behovet for transport ved at flytte udvalgte funktioner ud i området, så transporten til de større byer overflødiggøres. Dermed skal borgeren ikke rejse langt for at få opfyldt sit formål. Det kan fx være, at der oprettes et mobilt bibliotek, der kører ud til landsbyen, et fælles kontorlandskab, så borgerne ikke skal køre langt for at komme på arbejde eller en kørende frisør.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Nye services vil have størst værdi i mindre byer med ingen/få servicefunktioner, da transportbehovet til større byer da mindskes. Børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere vil have størst glæde af nye services i landsbyen, idet disse personers mobilitet er begrænset, og da nye services vil overflødiggøre transporten til større byer.

Organisering

Hvis det er offentlige servicetilbud, der flyttes ud til lokalsamfundet, skal projektet forankres og organiseres i den aktuelle forvaltning. Hvis der skal etableres fysiske forhold i lokalsamfundet, skal projektet ske i tæt samarbejde med lokalsamfundet og evt. virksomheder, der ønsker at udflytte arbejdspladser eller tilbyde hjemmearbejdspladser. Kørende frisører behøver omvendt ikke meget fysisk placering eller organisering.

Finansiering og tid

Afhængigt af tiltagets omfang er der forskel på finansieringen, men mange tiltag vil have et kommunalt finansieringsbehov samt hjælp til udvikling og drift. Private kan også bidrage med finansiering, fx til informationsformidling.

Styrker og svagheder

- + Servicerer borgere i landsbyer med ingen/få servicefunktioner.
- + Services bibeholdes i lokalområdet, hvilket mindsker kørselsbehovet til større byer.
- + Kan fastholde bosætningen.
- + Mobile funktioner er ikke altid tilstede.
- + Mobile funktioner kræver ofte flere ressourcer til såvel arbejdstimer som transportmiddel.
- + Der kan være tekniske forhold, som er store eller vanskelige/dyre at vedligeholde.
- + Lokale faciliteter kræver vedligeholdelse og aftaler om finansiering.
- + I et samarbejde med eksterne partnere, kan disse ønske at udræde af samarbejdet.

OBS-punkter

- Kræver ildsjæle eller at kommunen organiserer og drifter et nyt sted.
- Kan kræve samarbejde på tværs af kommunegrænser for at det bliver en bæredygtig løsning.
- Vigtigt at kommunen har en fast kontaktperson eller projektleder, som har indsigt i krav og formalia, så borgerne ved hvem de skal kontakte.



Bogbussen i Lemvig Kommune ([kilde](#)).

MOBILE ENHEDER

Mobile enheder dækker over udflytning af services eller funktioner til landsbyen. Når flere og flere fraflytter tyndbefolkede områder, skabes der svære betingelser for lokale butikker og serviceerhverv (fx købmænd og tandlæger) ift. at opretholde et kundegrundlag. Ultimativt kan det betyde, at disse enten er nødt til at lukke eller flytte lokation til et område med et større kundegrundlag. Denne proces betyder desuden, at de uformelle mødesteder forsvinder fra lokalsamfundet, og dermed forsvinder en del af byens liv.

For igen at skabe liv og understøtte lokalsamfundets behov, kan der indsættes mobile enheder. Dette kan eksempelvis være pop-up købmænd, bibliotek, blodbank eller frisør, der er mobile og dermed kan servicere adskillige lokalsamfund på forskellige tidspunkter. Herved skabes der igen rum og muligheder hvor byens lokale uformelt mødes. Samtidig mindskes lokalbefolkningens transportbehov, da disse services kommer lokalt ud til borgerne, fremfor at borgerne skal transportere sig over længere afstande.

Se mere:

[Biblioteksbusser](#) i Lemvig, Skive og Ringkøbing-Skjern kommuner
[Gårdbutikken Møltrup](#) - en mobil købmand i Midtjylland



Kontorfællesskab i Klitmøller ([kilde](#)).

KONTORFÆLLESSKABER

Pendling til arbejde er en væsentlig del af mange borgeres hverdag. Bor de langt fra deres arbejdsplads, kan der være transportbesvær og mange timer bag rattet. I de senere år, og særligt efter Covid-19, er hjemmearbejde blevet mere og mere populært på mange parametre – også i forhold til transport. For at undgå social isolation ved hjemmearbejde er der flere steder oprettet kontorfællesskaber. Sådanne kontorfællesskaber kan bidrage til en begrænsning af pendling ved at rykke nye arbejdslokationer tættere på hjemmet, samtidig med at der skabes et socialt miljø med liv og lokal værdi.

Center for Landdistrikt forskning på SDU har på vegne af Liv og Land undersøgt potentialer i kontorfællesskaber. CoWork Klitmøller fremhæves som et godt eksempel på et kontorfællesskab i landdistriktet.

Se mere:

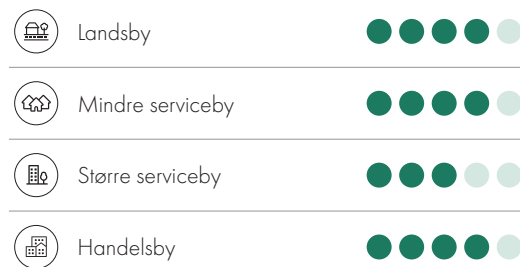
[CoWork Klitmøller](#)
[Coworking i danske landdistrikter](#)

1.3: FORBINDELSER FOR BLØDE TRAFIKANTER

Mobilitet er mere end transport fra A-B. Rejsen starter allerede, når borgeren skal bevæge sig hen til sit transportmiddel, fx ved at gå eller at cykle langs en smal og mørk vej til et knudepunkt for kollektiv trafik eller samkørsel. Denne del af rejsen skal også være sikker og tryk, og derfor er det vigtigt at have fokus på transport for bløde trafikanter. Det kan fx være at oprette stier fra bebyggelser til knudepunkter, nye forbindelser mellem skel eller ved at øge sikkerheden for cyklister med etablering af nye cykelstier.

Ofte skal der ikke så meget til for at forbedre tryk og tilgængelighed for bløde trafikanter. Private og kommunen kan i samarbejde anlægge gode, direkte gangveje til stoppesteder, knudepunkter og stationer, hvilket potentielt kan have en positiv effekt ift. andelen af borgere, der benytter kollektiv transport eller kører sammen.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Forbindelser for bløde trafikanter kan have stor værdi på tværs af bytype, dog vurderes det at have størst værdi i de helt små byer, hvor disse tiltag ofte er begrænsede, eller i handelsbyerne, hvor der kan være meget og blandet trafik. Forbindelser for bløde trafikanter vil særligt give værdi for børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere, da disse grupper er afhængige af at bevæge sig rundt uden bil.

Organisering

Ofte vil det være det offentlige, der etablerer en cykel- eller gangsti, men det kan også være private lokale borgere, der tilbyder at lægge jord og stigrus til en sti.

Finansiering og tid

Afhængig af tiltaget er der forskel på finansiering, men mange tiltag vil have et kommunalt finansieringsbehov samt behov for hjælp til udvikling og drift.

Styrker og svagheder

- + Forbindelser for bløde trafikanter øger mobiliteten og kan fremme tilgængeligheden til knudepunkter.
- + Servicerer mange = stor brugergruppe.
- + Giver flere mulighed for selvstændigt at komme rundt.
- ÷ Kræver vedligehold og renhold.
- ÷ Kræver kommunal (med)finansiering.
- ÷ Der skal være grund/land til rådighed, hvor cykel- eller gangsti skal etableres.

OBS-punkter

- Det er vigtigt at sætte det rette ambitionsniveau det pågældende sted.
- Overvej belysning på strækningen, da dette øger tryk.
- Kan kræve samarbejde på tværs af kommunegrænser for at det bliver en samlet løsning.
- Vigtigt at kommunen har en fast kontaktperson eller projektleder, som har indsigt i krav og formalia, så borgerne ved hvem de skal kontakte.



Cykelsti mellem Ringkøbing og Velling (kilde: Midtrafik).

CYKELSTIER

Etablering af cykelstier kan øge mobiliteten på to måder; dels kan der skabes nye forbindelser, og dels kan der skabes mere sikkerhed og tryghed langs eksisterende forbindelser. Gode cykelstier, evt. oplyste, kan motivere flere til at cykle, og dermed øge mobiliteten i et område.

Det kan overvejes at anlægge nye cykelstiforbindelser, hvis der fx er en idrætshal i én mindre by, der også benyttes af borgere fra en nærliggende by. Her kan en cykelsti skabe en direkte forbindelse mellem de to punkter – ikke nødvendigvis langs en eksisterende vej, men måske mere direkte og gennem et interessant landskab.

Ved etablering af cykelstier langs eksisterende veje skabes mere sikkerhed og tryghed for cyklister, men også for øvrige trafikanter, da bløde og tunge trafikanter adskilles, og evt. utryghed mindskes.



2-minus-1-vej ved Silkeborg (kilde: Midtrafik).

2-MINUS-1-VEJE

2-minus-1-veje er et populært redskab for at skabe mere tryghed i trafikken og dermed øge mobiliteten. På denne type vej, er der kun ét spor for biler på trods af, at færdsel i begge retninger er muligt. Den resterende plads af vejbanen benyttes til bløde trafikanter og vigeplads ved passerende biler.

Formålet med denne type vej er at den skaber tryghed, med ekstra brede kantbaner, hvor de bløde trafikanter kan færdes. 2 minus 1 veje benytter den eksisterende asfalt og kræver blot en ændring af vejstriberne på den ønskede strækning. Dette er en væsentlig mindre omkostningsfuld og anlægstung metode, end de mere traditionelle cykelstier. Den øgede tryghed er dog betinget af, at bilisterne færdes efter hensigten på 2 minus 1 veje. Derfor kan en tilvænningsperiode forventes, hvor information om den nye vejtype og hvordan den skal anvendes være behjælpelig.

Se mere:

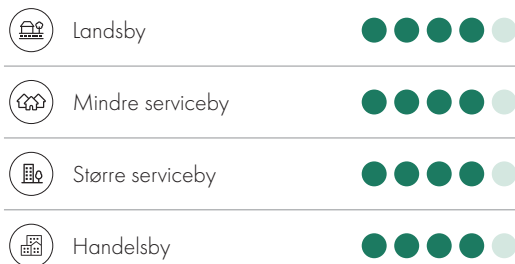
[2-minus-1-veje, Vejdirektoratet](#)

1.4: BYRUMSINVENTAR

Byrumsinventar kan løse konkrete behov og potentielt forbedre mobiliteten ved at tilbyde borgerne gode og trygge forhold i forbindelse med deres transport. Det kan fx være siddepladser, så man kan sidde ned, mens man venter på bussen, cykelstativer, så man har mulighed for at stille sin cykel et trygt sted, skiltning, så det bliver let at finde vej eller finde sit transportmiddel, eller belysning, så byrummet føles trygt og sikkert at færdes i. Byrumsinventar kan også være elementer, der skaber ekstra liv og stemning, fx en bod med lokale varer eller en pakkeboks, ved et knudepunkt.

Det er vigtigt at sikre, at byrumsinventaret fungerer godt i sammenhæng med det øvrige fysiske miljø, da dette påvirker tilgangen til mobiliteten.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Byrumsinventar kan give stor værdi i små såvel som store byer. Særligt børn og unge, borgere uden adgang til bil og immobile borgere kan få forbedret deres mobilitet ved opsætning af byrumsinventar såsom cykelstativer, der gør det muligt at kombinere cykel og kollektiv trafik, eller bænke, der gør det muligt at sidde ned, mens man fx venter på bussen.

Organisering

Ofte vil det være den aktuelle kommune, der skal organisere opsætning af byrumsinventar, men det kan også være i samarbejde med lokalområdet. Det kan være flere kommunale afdelinger, der skal bidrage i arbejdet med byrumsinventar, fx kommunikation omkring wayfinding eller vedligehold, eller planafdelingen i forbindelse med placering og æstetik.

Finansiering og tid

Projekter omkring byrumsinventar kan variere meget i omfang, hvorfor økonomi og tid kan være vanskelig at fastsætte. Ofte vil der være forskellige puljer, der kan søges til (med)finansieringen – husk at også det kræver tid.

Styrker og svagheder

- + Byrumsinventar kan øge trygheden ved et stoppested.
- + Byrumsinventar kan gøre det lettere at være mobilist, fx med bænke og cykelstativer.
- + Byrumsinventar kan skabe identitet og merværdi til et område.
- ÷ Kan være dyrt at anlægge.
- ÷ Kræver evt. teknisk vedligehold.

OBS-punkter

- Vigtigt at der etableres et samarbejde på tværs af ejerforhold og organisatoriske interesser, herunder kan det være gavnligt at inddrage byplanlæggere - også på landet.
- Byrumsinventar kræver en vis kvalitet for ikke at blive hurtigt nedslidt.



Overdækket cykelparkering ved Herning Station.

OVERDÆKKET CYKELPARKERING

Cykelparkering ved stoppesteder og stationer kan bidrage til, at flere vælger kollektiv trafik eller samkørsel i kombination med cyklen, og derfor arbejdes der flere steder med cykelparkering og kombinationsrejser.

Et eksempel herpå er et stoppested i Rudersdal, der har fået tilføjet 75 overdækkede cykelparkeringspladser til det eksisterende busstop. Projektet har haft en positiv effekt, da det har medført 19 % flere passagerer i bussen, hvoraf halvdelen af disse ikke tidligere cyklede, og den anden halvdel allerede cyklede, men benyttede ikke cyklen i kombination med busstoppet. Samtidig har opgraderingen af stoppestedet medført, at folk er villige til at cykle hele 30 % længere til et stoppested end hidtil.

Overdækket cykelparkering kan således bidrage til øget mobilitet ved at gøre kombinationsrejser mellem cykel og anden transport mere attraktiv.

Se mere:

[Movias Mobilitetsplan 2020](#), Cykelparkering i Rudersdal s. 20



Piktogrammer for cykelparkering i Randers.

WAYFINDING

Wayfinding er en samlet betegnelse for arbejdet med orientering, pejlemærker og navigation. I forbindelse med mobilitet gør wayfinding det mere trygt og let at være mobilist.

I Randers findes et ganske simpelt eksempel på wayfinding, der hjælper til at øge mobiliteten for cyklister. I stedet for, som tidligere hvor cykelparkeringen var bag en grå væg, er der nu sat cykelpiktogrammer på væggen, og dermed er cykelparkeringen blevet synlig.

Andre eksempler kan være skiltevisning til fx torvet, togstationen eller offentligt toilet.



Pakkebokse (kilde)



PAKKEBOKSE

Stigende nethandel gør, at der generelt er et øget behov for at kunne afhente pakker i pakkebokse. Mange pakkefirmaer benytter sig af semi-offentlige afhentningssteder, ofte i forbindelse med en tankstation, kiosk, dagligvarebutik, busstop eller lignende. Pakkebokse kan mindske transportbehovet, idet pakkerne kan hentes i nærheden af hjemmet. Pakkebokse kan også ses som en ny service i byen.

Der findes flere pakkebokse i Midttrafiks område, fx i Frederiks hvor boksen står ved Dagli'Brugsen ved busstoppestedet.

Se mere:

[Pakkebokse](#)



El-cykelparkering og -opladning på Lemvig Station (kilde).



LADESTANDERE OG PARKERING TIL EL-CYKLER

Antallet af borgere med el-cykler er stigende. En el-cykel er et sundt, økonomisk og miljøvenligt produkt, der giver motion i hverdagen og øger mobiliteten.

På Lemvig Station har Midtjyske Jernbaner opsat ti parkeringspladser til el-cykler, som betjenes via app eller chipkort. Fire af de ti opsatte cykelstandere er udstyret med en solcelle, der muliggør opladning af el-cykler, hvilket er gratis for cyklisten. Her er det både muligt at oplade et integreret batteri, eller at tage batteriet af cyklen og placere det i en sikker boks. Yderligere kan standeren både benyttes til almindelige cykler og ladcykler. I Midtjyske Jernbaner håber man, at initiativet kan bidrage til, at flere vælger cyklen og den offentlige transport fremfor bilen. Budgettet for projektet har været 406.000 kr., hvoraf Trafikstyrelsen har ydet delvis finansiering.

Se mere:

[El-cykelparkering på Lemvig Station](#)

02

TRANSPORTLØSNINGER

Menneskers mobilitetsbehov er forskellige, så derfor er det vigtigt at der er et varieret udbud af transportmuligheder, der supplerer hinanden. Mobilitet handler om friheden for den enkelte til at vælge hvordan man ønsker at bevæge sig rundt. Den enkeltes ønske til transport kan være, at det primært skal være fx nemt, hurtigt, billigt, bæredygtigt eller sundt. Ofte varierer disse præferencer i løbet af ugen og året, alt efter hvor man skal hen og i hvilken sammenhæng. Indtil nu er de fleste mobilitetsbehov blevet løst ved hjælp af kendte mobilitetsteknologier og løsninger, men i de senere år er der kommet en del nye bud på hvordan man kan være mobil.

De følgende projektark indeholder eksempler på sådanne nye mobilitetsløsninger. Disse kan etableres for at give borgerne et mere mangfoldigt mobilitetsstilbud i landdistrikterne, og dermed give dem bedre mulighed for få deres mobilitetsbehov opfyldt. Løsningerne kan ofte uden problemer kombineres med transportmidler som allerede eksisterer i området.

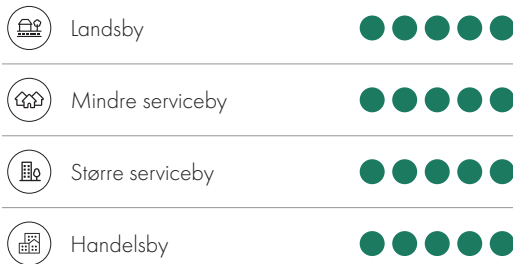
Projektarkene omhandler transportløsninger, der egner sig for landdistrikter.

2.1: MIDTTRAFIKS PRODUKTER

Midttrafiks produkter er offentlige kollektive transporttilbud, bus og Flextrafik, der kan anvendes af alle. Sammen med toget sikrer Midttrafiks produkter, at der er et kollektivt transporttilbud i hele Region Midtjylland.

I forbindelse med et mobilitetsprojekt kan det være relevant at se på, om der er grundlag for at ændre det kollektive tilbud, fx ift. frekvens eller linjeføring, i et område, eller i højere grad at sammentænke det med andre mobilitetstilbud.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Midttrafiks produkter servicerer alle bytyper, mens betjeningsomfanget typisk afhænger af byens størrelse og indbyggertal. Alle borgere kan anvende Midttrafiks produkter, men særligt personagrupperne uden adgang til bil er afhængige af, at der findes et godt, kollektivt trafiktilbud for at få deres mobilitetsbehov dækket.

Organisering

Den kollektive trafikservice aftales årligt mellem Region Midtjylland, kommunerne og Midttrafik. De regionale busser kørsel bestilles og betales af Region Midtjylland, og de 18 kommuner i regionen bestiller og betaler kørslen indenfor deres kommunegrænser. Den enkelte kommune har mulighed for at drøfte mobiliteten for de enkelte kommunale områder med fx borgergrupper, landsbyklynger eller mobilitetsforeninger.

Finansiering og tid

Det kollektive trafiktilbud afhænger af de midler Region Midtjylland eller den enkelte kommune har til rådighed hertil. Et mobilitetsprojekt, der medfører ændringer i den kollektive trafikservice, vil medføre et ændret tilskudsbehov. Størrelsen heraf afhænger af projektets omfang, og om der evt. kan omfordeles midler fra andre ruter. Ændringer implementeres normalt i forbindelse med det årlige køreplansskifte, mens mindre justeringer kan implementeres med kortere varsel.

Styrker og svagheder

- + Kollektiv trafik er et offentligt tilbud med fokus på sikkerhed og pålidelighed.
- + Omkostningen er kendt.
- + Busser kører til faste og kendte tider.
- + Midttrafiks Flextrafik-produkter tilbyder fleksibel kørsel, der tilpasses behovet.
- ÷ Busplaner ændres som udgangspunkt én gang om året og ikke ad hoc.
- ÷ Risiko for at store busser kører tomme/halvtomme.
- ÷ Brugen, og dermed økonomien, af Flextrafik-produkter er vanskelig at forudsige.

OBS-punkter

- Lov om Trafikskaber fastlægger Midttrafiks muligheder for at tilbyde mobilitet.
- Information om, hvilke kollektive tilbud der findes, og hvordan de anvendes, er essentiel ift. brugen af særligt Flextrafik-produkter.



Regionalbus (kilde: Midtrafik)

BUSSER

Bus udgør, sammen med toget, rygraden i den kollektive trafik i Midttrafiks område. Busbetjeningen definerer i stor udstrækning den mobilitet et område tilbydes, og mobilitetstilbuddet ændres derfor ved mere eller mindre buskørsel.

Som mobilitetstilbud er buskørsel et pålideligt tilbud, der kører efter faste køreplaner året rundt. I de mindre bysamfund er potentialet for passagerer ikke stort, og derfor bør det sikres, at antallet af busser og afgang, der betjener området, tilpasses behovet, således tomme busser undgås. I større byer er kundegrundlaget større, og i de største byer tilbydes derfor bybusser med en tilpasset frekvens.

Se mere:
[Midtrafik](#)



Flextrafik (kilde: Midtrafik)



FLEXTRAFIK

I områder eller på tidspunkter, hvor grundlaget for at køre med bus ikke er tilstrækkeligt stort, kan kommunen tilbyde mobilitet i form af Flextrafik. Flextrafik er fleksible kørselsprodukter ift. anvendelse og tilbud. Udgangspunktet er, at tilbuddet er behovsstyret, og at kørslen kun udføres ved bestilling. Dermed kan tilbuddet tilpasses de enkelte områders behov.

Flextrafik består af tre typer af kørsel:

- Kørsel fra adresse til adresse.
- Kørsel fra adresse til stoppested/stoppested til adresse i forbindelse med en rejse med kollektiv trafik.
- Kørsel fra stoppested til stoppested, når en rute ikke busbetjenes.

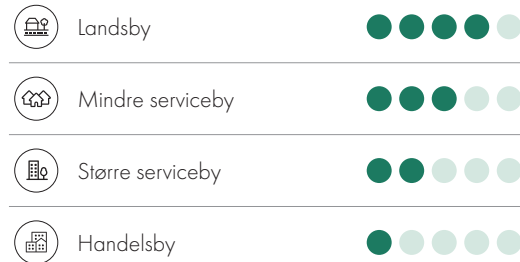
Se mere:
[Midtrafik Flextrafik](#)

2.2: LANDSBYBUS

En landsbybus fungerer som landsbyens egen minibus og er et fleksibelt transporttilbud med eller uden fast chauffør. Landsbybussen dækker i høj grad et lokalt transportbehov og understøtter primært fritidsmobilitet. Der er forskellige lokale modeller for, hvordan landsbybussen kan implementeres, men som udgangspunkt er det muligt for alle borgere med kørekort at leje landsbybussen, hvis de er tilmeldt den pågældende ordning.

Det bemærkes, at de fleste landsbybusser, der i dag er i drift, får tilskud fra kommunen eller via fonde/puljer.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Landsbybussen er mest aktuel i mindre byer, hvor der ikke findes et godt mobilitetstilbud i forvejen. For at leje landsbybussen skal man have et kørekort, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte ordningen. Er der tilknyttet et frivilligt chaufførkorps, kan landsbybussen dog også have værdi for børn og unge samt immobile borgere uden kørekort.

Organisering

Landsbybussen drives og "ejes" af landsbyen. Bussen placeres centralt i landsbyen. Vedligehold mv. varetages af en nedsat gruppe af landsbyborgere, eller fx den lokale fodboldklub. Der skal aftales nøgleplacering og bookingsystem – her findes en række systemer, der kan vælges imellem. Der kan med fordel "ansættes" lokale chauffører, der fx kan køre faste indkøbsture. Kommunen kan hjælpe med opstart og organisering.

Finansiering og tid

Erfaringer viser, at en landsbybus skal have økonomisk opstartshjælp. Det vil ofte være til leje/leasingudgifter, hvor drivmiddel, forsikring, vedligehold betales gennem lejeafgifter. Omkostningerne til busserne er en årlig udgift på ca. 100.000-120.000 kr. pr. bus. Hjælpen kan kun sikres i en projektperiode, hvorefter landsbyen selv skal afholde omkostningerne. Opgaven kan være kommunalt og/eller lokalt forankret, men det anbefales, at kommunen hjælper med organisationsopgaver, lejeaftaler og fx informations- og oplysningsarbejde.

Styrker og svagheder

- + Øger mobiliteten i landsbyen.
- + Kan skabe sammenhold i landsbyen og fastholde bosætningen.
- + Giver mulighed for grupperejser.
- + Udfylder en del af det lokale mobilitetsbehov, der kan være mellem landsbyerne, særligt ift. fritidsmobilitet.
- ÷ Er en omkostningstung løsning med høje udgifter.
- ÷ Det kræver kørekort at leje bussen, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte tilbuddet.
- ÷ Kræver at lokale tager ansvar for landsbybussen, herunder vedligehold.

OBS-punkter

- Der er juridiske forhold vedr. Lov om Trafikselskaber og Kommunalfuldmagten, der betyder, at tilskud til en landsbybus kun kan gives i en projektperiode.
- For at opnå et godt kundegrundlag kræver det engagement fra lokale ildsjæle, der hjælper med at drive busserne og informere om dem lokalt.
- Prissætningen af ordningen er vigtig. Ordningen skal være billig, før folk vil bruge den, samtidigt med at ordningen efter projektperioden skal kunne balancere uden et tilskudsbehov.



HAVBAKKEBUSSEN

Alle borgere med fast eller midlertidig bopæl, eller som har erhverv eller leder frivilligt arbejde, i Havbakkedistriktet, og som har kørekort til bil, kan mod en mindre betaling (2 kr. pr. kørt kilometer + eget brændstofforbrug) låne busserne til privat anvendelse eller til kørsel for en forening. Udlånet kan ske på tværs af de enkelte landsbyer og køretøjernes placering. Der er to ni-personers minibusser til rådighed, som er placeret i hhv. byerne Als og Øster Hurup. Havbakkebusen benyttes eksempelvis af seniorer til fritidsformål, men også lokale foreninger, og den lokale skole benytter bussen til udflugter. Busserne drives af Havbakkedistriktets Mobilitetsforening, som også kan hjælpe med at finde en chauffør hvis man ikke selv kan køre bussen.

Busserne er et supplement til den kollektive trafik, der i dette område er sparsom. De giver mulighed for at køre større eller mindre grupper af borgere til udvalgte destinationer på specifikke tidspunkter, der ikke er dækket af den kollektive trafik. Efter forsøgsperioden (april 2019 – 2020) står Mobilitetsforeningen på egne ben, og bussen har kørt siden (status januar 2022)

Se mere:

[Havbakkebusen](#)



LANDSBYBUSSEN FRØEN I JUNGSHOVED

Landsbybussen "Frøen" kører passager til og fra Præstø, ligesom gruppen af 16 chauffører, kaldet »frøpassere«, hjælper med alt fra afhentning af pakker til indkøb og medicinhentning.

Frøen er en lokal landsbybus, der administreres af Jungshoved Lokalråd. Bussen drives til dagligt af frivillige og støttes økonomisk af Vordingborg Kommune. En undersøgelse gennemført af Jungshoved Lokalråd viste, at de borgere, som var afhængige af Flextrafik på Jungshoved (på det tidspunkt det eneste kollektive transporttilbud i området) var utilfredse med prisen, og flere mente, at det var for besværligt. Inspireret af delebilsordninger og med opbakning fra frivillige besluttede Vordingborg Kommune i 2017 at lease en minibus for en 3-årig periode til Jungshoved Lokalråd.

Lokalrådet arrangerer sammen med en kreds af frivillige (Frøpassere) to faste samkørsler til Præstø på hverdage. Prisen er 10 kr. hver vej, hvilket er under halvdelen af pris for Flextrafik. Ud over disse to faste ture er det frivillige, som koordinerer de øvrige ture, samt planlægger vagtplaner for alle "Frøens" frivillige chauffører. Når bussen ikke bruges til lokalrådets samkørsler, kan alle på Jungshoved over 25 år booke bussen mod betaling. Bussen kan tage op til to cykler med (uden meromkostning), hvis der oplyses om det ved bestilling.

Frøen kører stadig, med tilskud, og den primære anvendelse er indkøbsturene. Der er meget få private bookinger (status januar 2022).

Se mere på:
[Frøen i Jungshoved](#)



Delebil og delebus i Viborg Kommune ([kilde](#), [kilde](#)).



“VORES TUR” I VIBORG KOMMUNE

I tre områder i Viborg Kommune, VEST (Vridsted og Kjeldbjerg), NORD (Fjordklyngen) og ØST(Vammen), blev der opstillet delebusser og/eller delebiler. Organiseringen blev skabt via Viborg Landsbysammenslutning og Klyngerådet, hvor der blev fundet nogle interesserede borgere. Der blev afholdt borgermøder i de tre lokationer, og på disse møder blev der udpeget arbejdsgrupper. Arbejdsgrupperne har efterfølgende udpeget deltagere til fællesmøder med kommunen. Projektet har været drevet af kommunen, men hovedparten af beslutninger om fx brændstofpriser, placering af biler og busser samt vedligeholdelse har været varetaget af de enkelte områder. Projektet har været forankret i lokalområderne og det har fx været muligt at finde chauffører til de faste indkøbsture, der blev tilbudt med busserne. Erfaringen viste dog, at der ofte er flere projekter i de enkelte landsbyer, og det er ildsjæle, der driver disse – også “Vores tur”. Disse ildsjæle skal ofte prioritere mellem de projekter, de deltager i, hvorfor oprettelse af en mobilitetsforening eller at få projektet indlemmet i en eksisterende forening kan styrke projektet.

Efter projektets afslutningen er der ikke længere landbybusser i områderne, da det ikke har været muligt at skaffe finansiering, og da “ildsjælene” var blevet “trætte”.

Se mere:

[Nyt koncept for kollektiv transport i Viborg Kommunes landdistrikter](#)



Landsbybus og "Kør-med-bænk" i Sønderborg Kommune ([kilde](#)).



LANDSBYBUSSE I SØNDERBORG KOMMUNE

Sønderborg kommune har lavet forsøg med el-delebiler, landsbybusser og "kør-med-bænke". Der tilbydes tre minibusser i hele Sønderborg Kommune, som alle landsbylaug kan leje gennem en oprettet mobilitetsforening. Busserne reserveres gennem samarbejde med NaboGo.

Forsøget startede i august 2021, hvorfor erfaringer hermed endnu er begrænsede. Dog ses det, at egenfinansieringen er ca. 50 %, og der forestår derfor et arbejde med at finde den resterende finansiering inden projektperioden udløber (når tilskudsbeløbet er brugt). Dette arbejde sker gennem Mobilitetsforeningen og forsøges tilvejebragt gennem reklamer på busserne.

Sammen med landsbybusserne gennemføres andre mobilitetstiltag i områderne:

- Der er indkøbt en cykelanhænger med plads til ti cykler til busserne.
- Der er oprettet 12 "kør-med-bænke".
- Der arbejdes mod at omdanne steder med "kør-med-bænke" til hubs.

Leje af landsbybussen afregnes med 2,50 kr./km til pågældende landsbylaug, hvor denne lejes. Ligeledes afleveres bussen rengjort med opfyldt tank. Leje af traileren afregnes med kr. 100,- pr gang/dag.

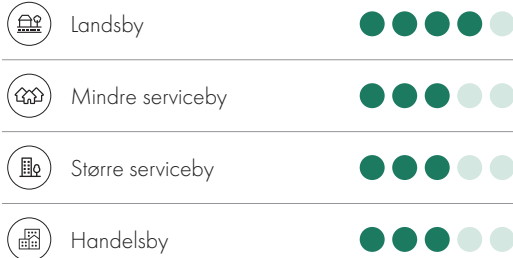
Læs mere:

[Kom hinanden vé – mobilitetsprojekt](#)

2.3: DELEBIL

En delebil er en bil, der deles af forskellige personer gennem en delebilsordning. Gennem ordningen kan medlemmerne reservere og betale for leje af en bil. Delebilsordninger kan være drevet af foreninger såvel som af kommercielle selskaber. Delebiler kan øge mobiliteten for borgere med kørekort, som lejlighedsvist har brug for en (ekstra) bil.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Delebiler kan fungere i alle bystørrelser, dog er der størst potentiale for at forbedre mobiliteten i landsbyer, hvor øvrige mobilitetstilbud er begrænsede. Den persongruppe, der vil have mest gavn af debiler er borgere med kørekort, uden adgang til bil. Øvrige grupper kan være passagerer i debilerne, men er ikke de umiddelbare målgrupper.

Organisering

De fleste delebilsordninger implementeres i et samarbejde med et delebilsfirma, enten ved at firmaet placerer en bil i byen, som alle kan anvende, eller i et fællesskab, hvor byen danner en forening. Typisk er det delebilfirmaet, der fastsætter taksterne for leje, men det kan også aftales, at byen tager det økonomiske ansvar. De fleste firmaer har booking- og rengøringsaftaler mv. Organisatorisk er det let at gå til, dog skal der aftales en central P-plads, adgang til nøgle og evt. rengøring. Eksempler på delebilsfirmaer:

- Bybiler: Drive-now.com, Greenmobility.com, ByensBil
- Delebiler med fast plads: Letsgo.dk, Hertz Delebil, Tadaacar.dk, Greenabout.dk, Aura.dk
- Platform for private udlejere: Danskedelebiler.dk, Gomore.dk, Snappcar.dk

Finansiering og tid

Flede delebilsfirmaer stiller krav om en indtægt eller garantium, hvilket fx kan opnås gennem salg af reklamer på bilen. Kommunen kan finansiere en delebil i en projektperiode, hvorefter byen selv skal overtage. Egenbetaling til leje af bilen er forskellig fra firma til firma, men kan fx indeholde omkostninger til medlemskab, pris pr. km., pris pr. time eller en selvrisko ved skade. Det tager tid at ændre borgernes transportvaner og at tage et nyt tilbud til sig, så afsæt så lang en projektperiode som muligt, gerne 3 år.

Styrker og svagheder

- + En delebil kan supplere den kollektive trafik og skabe et større og mere varieret mobilitetstilbud.
- + Let at etablere, da der er mange firmaer, som tilbyder debiler.
- + Kan potentielt medføre, at borgerne sælger bil nr. to eller tre.
- ÷ Brugere skal have kørekort, hvilket udelukker nogle grupper fra at anvende ordningen.
- ÷ Det kræver lokal opbakning og ejerskab.
- ÷ Kræver ofte en medfinansiering, fx reklamer på bilen.

OBS-punkter

- Specielt i landdistrikter kan der være et behov for at promovere og oplyse om muligheden for debiler. Generelt kræver det en vis omstilling at tilgå nye mobilitetsformer og praktik/teknik.
- En delebilsordning kan kræve tid for at slå igennem, da borgernes transportvaner skal ændres, især hvis mange allerede har adgang til to eller tre biler.



ByensBil ([kilde](#)).

BYENSBIL

ByensBil er en virksomhed, der udbyder og driver delebiler og el-delebiler i danske landdistrikter. I samarbejde med enten det lokale erhvervsliv, borger- eller boligforeninger har ByensBil etableret et netværk af 40 delebiler fordelt i Jylland og på Fyn. Dagsordenen bag ByensBil er at gøre mobilitet tilgængelige for alle i de danske yderområder, således det bliver nemmere at bo i disse områder. For at leje en bil hos ByensBil kræver det, at brugeren er medlem. Bilerne har en fast stamplads, hvor de både afhentes og afleveres, og de kan lejes for minimum en halv time ad gangen. Yderligere er lejeren dækket af ansvar- og kaskoforsikring i forbindelse med billejen. Prisen er 300,- kr./år for medlemskab (for en familie 500 kr./år), 10 kr./time (max for otte timer) og 2,70 kr./km. (incl. brændstof/el).

ByensBil eksisterer stadig, og ordningen giver brugerne en mulighed for fleksibel mobilitet, uden at de behøver at investere i en bil.

Se mere:

[ByensBil](#)



SØRVADS BIL

I Sørvad udlejer det lokale autoværksted, "Stokholm Autoservice", en bil til alle i Sørvad og omegn. Bilen kan lejes i en fx en weekend, en dag eller kun et par timer. Prisen er 10 kr./time eller 100 kr./døgn + 2,50 kr./km. (inkl. brændstof).

Bilen lejes ved at man ringer eller mailer til virksomheden og udfylder en kort lejekontrakt. Bilen kan dog være i brug som lånebil, hvis værkstedet har anden bil på værksted.

Sørvads bil eksisterer stadig (status, februar 2022), og ordningen giver brugerne den fleksibilitet i mobilitet som bilen tilbyder, uden at de behøver at investere i en bil.

Se mere:

[Sørvads bil](#)



El-delebil fra Tadaa! [kilde](#)

EL-DELEBIL I SMÅBYER, FYNHAV

Projektet havde til formål at udvikle, demonstrere og afprøve et koncept for udbredelse af el-delebiler til små byer i Danmark. Projektorganisationen bestod af fem aktører: TADAA!, ProjectZero, Sønderborg Kommune, E.On samt Landdistrikternes Fællesråd. Konkret har projektet i otte måneder stillet følgende til rådighed for borgerne i Fynshav:

- En E.ON stand-alone ladestander 22kW AC til elbiler med to udtag.
- To el-delebiler (Renault Zoe).
- En tilpasset app/adgang til booking af biler til Fynshav.

Projektet er slut, da der ikke var stor nok opbakning til det i lokalområdet. Brugere brugte primært bilerne til mindre ture i nærområdet, og på den baggrund var det ikke muligt at skabe en holdbar forretningsmodel for delebilsselskabet. Dermed er dette et godt eksempel på de udfordringer, der kan være ved at skabe mobilitetsløsninger i landsbyer og landdistrikter. Ofte er det en væsentlig udfordring at opnå en tilpas stor kritisk masse til, at projektet kan løbe rundt.

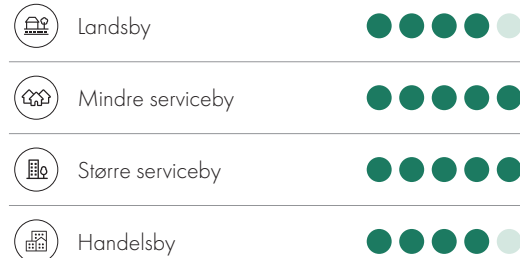
Se mere:

[Alternative, bæredygtige kollektive transport-koncepter](#)

2.4: CYKELLØSNINGER

Cykler har altid været en stor del af danskernes mobilitet. Der er kommet nye cykeltyper på markedet, og disse cykler kan øge mobiliteten, omend cykler har en begrænset aktionsradius. Cykelløsninger, herunder delecykler og lejecykler med eller uden el, giver nye muligheder for at løse lokale mobilitetsudfordringer. Ladcykler kan fx give mulighed for lettere transport af børn og materialer, og cykler kan fungere som first/last mile-transport til den kollektive trafik.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Cykelløsninger kan give værdi i alle bystørrelser. Det vurderes dog, at der er størst potentiale i servicebyerne, hvor flere servicefunktioner ligger i cykelafstand, og hvor cykelforholdene typisk er bedre end i små landsbyer. De primære målgrupper for projekter med cykelløsninger er børn og unge og borgere uden adgang til bil, da flere tilbud kan øge gruppernes adgang til mobilitet. For turister og besøgende kan cykelløsninger desuden give en mulighed for at opleve et område på en anden måde end i bil.

Organisering

Cykeltyper med el er ofte dyre i anskaffelse og vedligehold. Derfor kan det være væsentligt at have en gruppe, der kan sikre cyklerne. Det kan være en udlejer, en mobilitetsforening eller et landsbylaug. Det anbefales, at det er lokale, der vedligeholder cyklerne.

Finansiering og tid

Cykelløsninger er ofte dyre i anskaffelse, og til el-cykler skal der tilbydes ladefaciliteter. En kommunal medfinansiering i et pilotforsøg vil derfor kunne lette etablering af tilbud om nye cykelløsninger. Hvis der er kommunal involvering, vil der skulle afsættes tid til organisering af vedligeholdelse af cyklerne og ladefaciliteter, hvis disse er nødvendige, og findes en velegnet plads til cyklerne.

Styrker og svagheder

- + Cykelløsninger kan være et alternativ til bil nr. to.
- + Kan fungere som first/last mile-transport til/fra kollektiv trafik.
- + Giver bedre sundhed.
- + Er en miljøvenlig transportform.
- + Kan give mindre trængsel på vejene.
- + Er fleksibel over korte og mellemlange afstande.
- ÷ Er vejrpåvirkelig.
- ÷ Kan være en dyr investering.
- ÷ Nogle cyklister føler sig utrygge, særligt på mindre oplyste veje og stier samt i større byer med meget trafik.

OBS-punkter

- Cyklister er bløde trafikanter, så hvis man tænker nye (og gamle) cykelløsninger ind i et mobilitetsprojekt, skal man også overveje trafikikkerhed.
- Selvom cyklen er et let tilgængeligt transportmiddel, er det ikke alle borgere, som ser cyklen som en løsning på deres mobilitetsbehov.
- Det kan være vigtigt med ordentlige parkeringsforhold, herunder fx tyverisikrede eller overdækkede parkeringsmuligheder.
- Vedligehold skal sikres.



Ladcykel (kilde).

LADCYKLER

Ladcykler bliver mere og mere udbredte, særligt i de større byer, hvor de transporterer både børn og varer. Ladcykler kan desuden, med sine ekstra hjul, anvendes som et mere sikkert transportmiddel for borgere med balanceudfordringer. Borgere kan selv anskaffe sig en ladcykel, og dermed opnå en mobilitetsforøgelse, dog er ladcykler dyre, hvorfor en låne-ladcykel-ordning kan være en indgang til, at borgerne selv investerer i en senere. I flere byområder er virksomheder desuden begyndt at bruge el-ladcykler i stedet for varebiler, når der skal fragtes varer og materialer rundt, eller udlåne ladcykler til kunder, i stedet for fx en trailer, til hjemtransport af varer. I landsbyer og landdistriktet kan udbringning med el-ladcykler være en del af et mobilitetsnetværk, så borgere, der ikke selv kan komme til butikkerne, kan bestille deres varer og få dem bragt ud. En anden mulighed er, at købmanden kan stille ladcykler til rådighed til hjemtransport af varer mm.

I Odense Kommune er der indkøbt syv ladcykler, der kan lånes af borgere som et forsøg, inden de evt. selv investerer i en ladcykel. Cyklerne står hos tre forskellige cykelhandlere i Odense. Projektet eksisterer stadig.

Se mere:

[Ladcykler i Odense](#)

[Ladcykler i stedet for varebiler](#)

[Udlejning i Silvan](#)



Cykelbus i Eversham, England (kilde).

CYKELBUS

I Eversham i England har de introduceret en cykelbus med plads til ti personer. Cyklens drivmiddel er pedaler, men der er også et hjælpebatteri. Cykelbussen bruges til at køre skolebørn rundt i byen, hvilket både er sundere og giver dem en anden oplevelse end at blive kørt i bus. Cykelbussen bruges hver dag til at køre børn fra tre skoler til og fra SFOén. Cykelbussen koster omkring 150.000 kr. og forhandles i Holland. Af andre, alternative cykeltyper findes også partycykler og konferencecykler.

Se mere:

[Cykelbus](#)

[Cykelbus i Eversham](#)



Test en el-cykel, Gate21 (kilde).



Trustrup el-cykelklub (kilde).

TEST EN EL-CYKEL

Flere steder er der lavet forsøg, hvor borgere kan låne og teste en el-cykel. En el-cykel er dyr i anskaffelse, og derfor kan en testperiode overvinde den usikkerhed, der er i at investere i en. I syv sogne i den vestlige del af Ringkøbing-Skjern Kommune er der oprettet fællesskabet Vestrum. Her har de bl.a. lavet forsøg med delebiler, el-delebiler og delebusser. De har også et forsøg med el-cykler, hvor det er muligt at leje en el-cykel, så kan borgerne prøve en el-cykel, inden de selv investerer i en. Projektet er finansieret af Ringkøbing-Skjern Kommune, og cyklerne administreres af Vestrum. Man kan leje en cykel i alt fra 1 måned til uendeligt og betaler et depositum på 500,- kr. ved lånestart. Depositum tilbagebetales ved aflevering af cyklen. Projektperioden var marts-november 2019, og alle cykler er fortsat udlånt (status januar 2022).

I Trustrup i Norddjurs Kommune har borgerne ligeledes testet el-cykler. El-cyklerne blev, efter projektperioden, overdraget til en el-cykelklub, som de samme borgere stiftede. El-cykelklubbens formål er at fremme el-cyklismen i området, og foreningen tilbyder, at man kan låne el-cyklerne. Erfaringen er, at kommunen ikke selv skulle have købt el-cyklerne, men i stedet lavet et udbud hos lokale cykelhandlere, så de kunne stå for alt det praktiske, da der har været udfordringer ift. forsikring, service, reparationer etc.

Se mere:

[Gate21 - test en el-cykel](#)

[El-cykler i Vestrum](#)



CYKELMEDTAGNING I BUSSEN

Hos Midttrafik kan borgere, mod en betaling på 13,- kr., medbringe en cykel i Midttrafiks busser, hvis der er plads til det. At kunne medtage en cykel i busserne giver borgerne en større mobilitet, idet de kan tage bussen den ene vej og cykle den anden.

Bybusserne, undtagen i Aarhus, medtager cykler uden for myldretiden (7.00-8.30 og 15.00-17.00). Cyklen skal placeres i flexarealet i midten af bussen, hvor der er stropper til fastspænding. Der er plads til maks. to cykler i hver bus. Pladsen bliver delt med barnevogne, kørestole mv. efter først-til-mølle-princippet. De fleste regionalbusser medtager ligeledes cykler, der placeres i bussens bagagerum.

Disse regler er gældende for Midttrafiks busser, men kommunerne har mulighed for også at tilbyde cykelmedtagning i skolebusser.

Se mere:

[Cykelmedtagning hos Midttrafik](#)



LÅN EN CYKEL – FANØ OG STEVNS KLINT

I 2021 har en privat borger etableret Fanø Bikes, som er en cykeludlejningsvirksomhed, der udlejer cykler i samarbejde med Donkey Republic. Donkey Republic leverer platformen i form af en app, hvor cyklerne kan lejes fra. Cyklerne lejes på timebasis, og Fanø Bikes har placeret cykler på 13 destinationer fordelt på øen, hvor cyklerne kan lejes på en station og afleveres på en anden. På denne måde har både lokale og turister mulighed for nemt og enkelt at leje cykler. Områderne, hvor cyklerne står placeret, er dels områder, som er stillet til rådighed af kommunen, eller områder hos private erhvervsdrivende. For lejerer bliver timeprisen billigere jo flere timer cyklen benyttes, det koster fx 38,- kr. for den første time, hvorimod seks timers leje koster 90,- kr.

Et lignende tiltag er blevet udført på Stevns Klint, hvor et lokalt partnerskab mellem virksomheder, organisationer, kunstnere og foreninger har stiftet Stevns Cykelturistforening. Her er der i samarbejde med Donkey Republic blevet placeret cykler hele vejen langs Stevns Klint. Her er formålet at skabe et nemt og fleksibelt alternativ til bilen. Iflg. Cykelturistforeningen har tiltaget været tilfredsstillende, idet cyklerne blev udlejet 632 gange på de første otte måneder, og brugerne af cyklerne har givet en samlet bedømmelse på 4,5 ud af 5 stjerner. Eksemplet fra Stevns Klint har også vist, at over halvdelen af gangene blev cyklerne afleveret på en anden station end den, de blev lejet på, hvilket understøtter, at denne form for låncykler kan være et reelt transportmiddel mellem to destinationer. Ligeledes kan prisen ved Stevns Klint konkurrere med den anden offentlige transport, da de første 30 minutters leje koster 30,- kr. Cyklen bliver billigere for brugeren, jo længere tid den benyttes, fx koster to timers leje 50,- kr., hvorimod en hel dag koster 100,- kr.

Se mere:

[Fanø Bikes](#)

[Lej din cykel på Stevns](#)

[Cykeludlejning på Stevns Klint](#)



Dele-el-cykler fra Tier ([kilde](#)).

DELE-EL-CYKLER SOM FIRST/LAST MILE-TRANSPORT

I Gødstrup åbner det nye hospital og knapt tre km derfra kører busrute 15/124 med 25 afgang om dagen, i hver retning. Enkelte ture i myldretiden kører via hospitalet, men langt hovedparten af turene kører gennem Snebjerg, hvorfra der er knapt tre km til hospitalet. I et forsøgsprojekt tilbydes dele-el-cykler mellem busstoppestedet i Snebjerg og hospitalet som en first/last mile-løsning for brugerne. Med dette tilbud øges mobiliteten til og fra hospitalet for borgere og medarbejdere bosiddende vest for hospitalet (langs rute 15).

Cyklerne reserveres via en app fra el-cykelleverandøren Tier, der også tilbyder el-løbehjul i Herning. Projektet finansieres af Herning Kommune og Region Midtjylland i fællesskab, foreløbig i en forsøgsperiode på op til 2 år.

For at få en god opstart søges ambassadører på hospitalet, der bor i umiddelbar nærhed af den strækning, som bussen betjener. Ambassadørerne tilbydes gratis buskort, cykelhjelm og regntøj i perioden mod at skrive en dagbog, der bruges til evaluering, samt at udbrede idéen om el-cykelløsningen.

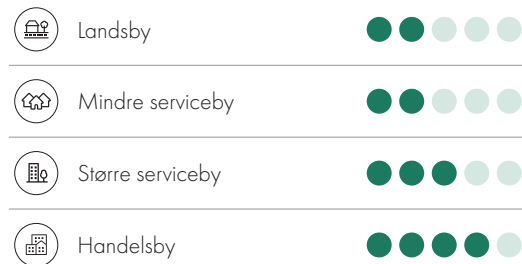
Projektet starter april/maj 2022 og løber i 3 faser. I 1. fase, der er 3 måneder, kan ambassadørerne låne cyklerne gratis, i 2. fase vil taksten for at låne en cykel være 10,- kr./tur, og i 3. fase ydes der ikke længere tilskud til lån af cyklen, og dermed overgår projektet til egen drift hos Tier.

2.5: MIKROMOBILITET

Mikromobilitet er en fælles betegnelse for mobilitet på lette, og ofte, el- køretøjer. Mikromobilitet ses ofte i sammenhæng med last-mile-problematikken, som dækker afstanden mellem transportknudepunkt og endelig destination. Mikromobilitet kan supplere kollektiv transport og understøtte mobilitetsknudepunkter, hvor man kan skifte til kollektiv trafik eller bil. Ligeledes kan mikromobilitet dække mobilitetsbehovet på den korte rejse og skabe et mere varieret og fintmasket net ud i et lokalområde.

Eksempler på mikromobilitet er el-løbehjul, el-skateboard, uniwheels, segboards, segways, hoverboards og hoverbikes.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Mikromobilitet egner sig bedst til korte afstande, hvorfor løsningen vurderes at give størst værdi i større servicebyer eller handelsbyer, hvor flere funktioner er indenfor kort afstand. Målgrupperne for projekter omkring mikromobilitet er hovedsagligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil, da mikromobilitet bl.a. kan øge tilgangen til kollektiv trafik for disse grupper. Turister og besøgende vil kunne benytte mikromobilitet som en anderledes måde at opleve et område på.

Organisering

I forbindelse med tilbud om mikromobilitet skal der aftales steder i det offentlige rum, hvor transportmidlerne kan placeres/ holde. Derfor skal kommunen involveres i placeringen af disse og sikre, at de benyttes. Det kan det være kommunen, der med inddragelse af flere afdelinger, fx Byplanafdelingen og p-vagter, laver en aftale med en leverandør af mikromobilitet.

Finansiering og tid

Der skal afholdes omkostninger til oprettelse og vedligeholdelse af parkeringssteder for mikromobiliteten. Der skal også afses tid til kontraktoprettelse og vedligeholdelse. Her forudsættes det, at leverandøren af mikromobilitet håndterer alt omkring transportmidlet.

Styrker og svagheder

- + Mikromobilitet kan øge mobiliteten på korte strækninger og fungere som first/last mile-transport til den kollektive trafik.
- + Pladsbesparende ift. biler.
- + Miljøvenlige transportmidler.
- + Kræver ikke større anlægsarbejde.
- + Mikromobilitet vurderes at kunne flytte en betydelig del af bilture over i andre og mindre forurenende transportformer.
- ÷ Flere kan være utrygge ved disse nye transportformer, hvilket udelukker nogle grupper fra at benytte dem.
- ÷ Transportmidlerne kan skabe utryghed blandt andre trafikanter samt medføre større risiko for færdselsuheld.
- ÷ Kræver plads/parkeringsplads og kan rode i bybilledet, da de har en tendens til ikke at blive sat på plads.
- ÷ Der kan være en lav betalingsvillighed, omkring 10 kr. pr tur.

OBS-punkter

- For at få succes anbefales det, at parkeringssteder planlægges og aftales med større virksomheder.
- Mange kommuner har erfaring med samarbejde med mikromobilitets-virksomheder. Vidensdeling med dem om specifikke udfordringer anbefales inden opstart.
- Vigtigt med oplysning omkring færdselsloven vedrørende mikromobilitetsmuligheder.
- Det er lovpligtigt, at der anvendes cykelhjelm ved brug af el-løbehjul.



EL-LØBEHJUL I HERNING OG FREDERIKSHAVN

I 2021 udrullede Herning Kommune en flåde af el-løbehjul, som borgerne kan leje og bruge til at transportere sig rundt i byen. Udrulningen af el-løbehjulene skete i samarbejde med virksomheden Tier, der leverede løbehjulene samt platformen, i form af en app, hvor de udlejes fra. I Herning er der etableret hubs, primært på offentlige arealer, hvor løbehjulene kan lejes fra og leveres tilbage til. Disse hubs er placeret ved steder med aktivitet, og særligt tæt på områder, hvor man kan skifte transportmiddel, såsom Herning Station, p-pladser, cykelstativer og busstoppesteder. Med dette tiltag ønskede Herning Kommune at hjælpe borgerne med last mile-problematikken, ved at give en mulighed for at transportere sig det sidste stykke fra bussen eller toget, samt at give et alternativ til de kortere bil-, bus- og taxature.

I Frederikshavn er der ligeledes lavet et forsøg med 40 el-løbehjul mellem fire centrale, kollektive trafikstoppesteder og fem store arbejdspladser/uddannelsessteder i byen. Prisen for at leje et el-løbehjul var 25,- kr. På to måneder, i efteråret 2021, blev der udført 650 ture, hvilket svarer til, at hvert løbehjul blev brugt til 0,4 tur/dag. For at forsøget ville være omkostningsneutralt, skulle alle løbehjul køre 1,35 ture om dagen. En brugerundersøgelse viste, at 35 % af brugerne brugte løbehjulet i forbindelse med kollektiv trafik, 61 % af brugerne havde egen bil, og af disse svarede 7 %, at de altid ville bruge el-løbehjulet, hvis det altid var tilstede, og hele 67 % af brugerne med bil svarede "ja sommetider" til at de ville benytte el-løbehjul, hvis der altid var et tilstede. Frederikshavn Kommune valgte ikke at fortsætte projektet efter forsøgsperioden.



Mikromobilitet ([kilde](#)).

SEGWAYS, SEGBOARDS, ME-MOVERS, GYROPODS

Foruden (el)løbehjul er der de senere år sprunget en hel række mikromobilitetsløsninger frem, som kan være med til at udvide mulighederne for at være mobil, også i landdistrikterne og i landsbyer. Fælles for dem alle er, at de er forholdsvis billige og fleksible over kortere afstande. Men de er også alle mindre egnede til lange strækninger, og brugeren bliver en "blød trafikant", hvilket kan være et problem i områder, som ikke har et udbygget cykelstinetværk. Segways styres via bevægelser i styret, og var de første på markedet. Prisen er over 20.000,- kr. pr. stk. og derfor er en segway dyr i forhold til fx et el-løbehjul, der kan erhverves for ca. 3.000,- kr.

Ved Kolding Storcenter har flere bilister oplevet hærværk eller løsnede hjulbolte på deres biler, mens bilerne er parkeret på den store p-plads ved centeret. Kolding Storcenters vagterne har nu fået segways til at køre rundt på p-pladsen på, hvilket betyder, at de hurtigt kan gennemse hele området.

I Søndervig kan turister desuden forsøge sig med en tur på en segway, enten på bane eller ud i byen. En guidet tur på 30 minutter koster 150,- kr.

Se mere:

[Mikromobilitet i fremtiden](#)

[Joyride - micromobility](#)

[Vagter på segways](#)

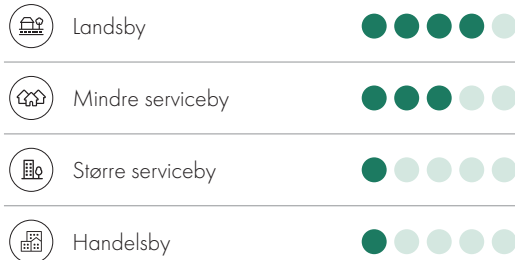
[Prøv en segway i Søndervig](#)

2.6: DIGITALE PLATFORME TIL SAMKØRSEL

På samkørselsplatforme er det muligt enten at eftersøge eller tilbyde et lift. Platformene matcher således en bilist og en eller flere passagerer, der skal samme vej, og herved øges mobiliteten, idet der bliver flere muligheder for at komme rundt.

Eksempler på digitale platforme til samkørsel er: NaboGo, Pendlr, Ta'Med, MinLandsby app og GoMore.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Samkørsel kan fungere i og mellem alle bystørrelser, men der er størst potentiale for en forbedring af mobiliteten i de mindre byer, hvor øvrige mobilitets tilbud er begrænsede. Det er primært børn og unge samt borgere uden adgang til bil, der kan få forbedret deres muligheder for mobilitet ved indførelsen af en samkørselsordning. Borgere med adgang til bil er dog en vigtig gruppe i denne sammenhæng, da det er dem, der skal tilbyde lifts til andre.

Organisering

En digital platform til samkørsel kan drives af en borgergruppe, et firma, det offentlige eller i et sammenspil herimellem. Succesen er afhængig af antallet af kørsler, der bliver tilbudt. Derfor er information og markedsføring af en digital platform vigtig - både til potentielle chauffører og passagerer. Her kan kommunen spille en stor rolle, dels med kontakt til lokalsamfund, men også til større virksomheder, der måtte ønske at fremme samkørsel.

Finansiering og tid

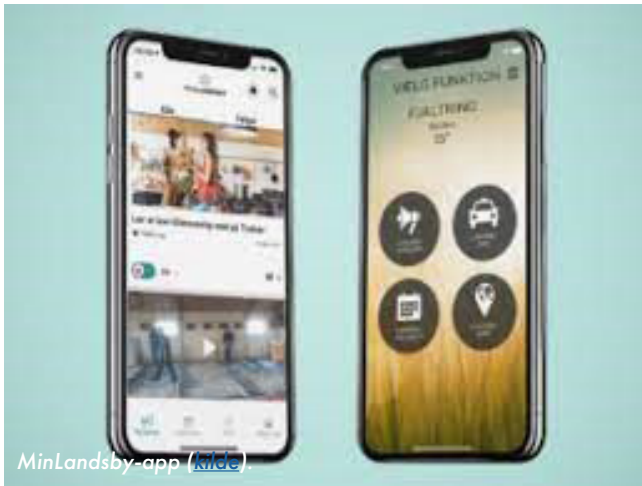
Der findes i dag mange digitale platforme til samkørsel. Deciderede samkørselsapps har en omkostning til oprettelse, markedsføring og drift. Markedsføringen er meget vigtig, tager lang tid og kan være dyrt. Derfor vil det ofte være et offentligt anliggende at tilbyde en samkørselsapp, såfremt der ønskes et fokus på at få korte samkørselsture organiseret i en app. Fx driftes GoMore uden offentlige tilskud, men her tilbydes også primært længere ture mellem landets store byer.

Styrker og svagheder

- + En samkørselsapp øger mobiliteten ved at skabe kontakt mellem borgere med et mobilitetsbehov og borgere der kan tilbyde mobilitet.
- + En samkørselsapp kan give overblik over, hvilke mobilitetsmuligheder der findes i området, fx ved at være integreret med Rejseplanen.
- + En samkørselsapp gør det let at booke og evt. aftale samkørsel.
- + Samkørsel mindsker trængsel på vejene og belastning af miljøet.
- ÷ Kræver at man kan tilgå den digitale platform/app, hvilket kan være ekskluderende for nogle grupper.
- ÷ Nogle kan være utrygge ved at køre med fremmede.
- ÷ For at app'en er attraktiv at anvende, kræver det en stor kritisk masse, der kan være vanskelig og dyr at oprette.
- ÷ Der skal meget information til, før en app bliver kendt og anvendt.

OBS-punkter

- Et projekt skal have tid, gerne min. tre år, og bør ikke lanceres som forsøg men en blivende løsning.
- Skal forankres i lokalområdet for at det bliver en succes, da det kræver, at de lokale er "med på vognen". Dette er med til at nedbryde barrieren ift. at køre med fremmede. Erfaringer har vist, at hvis det er en offentlig myndighed, der promoverer samkørslen, er effekten væsentlig mindre.
- Afsæt tid og kræfter til at lave detaljerede aftaler og kontrakter med alle tredjepartsløsninger for at undgå tvivl og forhandlinger under projektet.



MinLandsby-app ([kilde](#))

MINLANDSBY-APP

MinLandsby er en app, der skaber overblik over aktiviteter og transportmuligheder i den valgte landsby eller det valgte område. Appen samler information fra en række hjemmesider og tjenester, herunder eks. Facebook, lokale hjemmesider, GoMore og Google Maps.

MinLandsby-appen har fire overordnede funktioner:

- Nyheder, hvor alle brugere kan skrive.
- Kalender, der viser lokale begivenheder, og hvor alle brugere kan tilføje begivenheder.
- Kort, som viser attraktioner og funktioner i lokalområdet.
- Lift, hvor ture kan bookes via tredjepart.

Appen er således en digital platform, som, bl.a. skaber kontakt mellem borgere, der har et mobilitetsbehov, og borgere som kan tilbyde mobilitet.

Se mere:

[MinLandsby](#)



NABOGO, TA'MED, PENDLR, COMMUTE

NaboGo, Ta'Med, Pendlr og Commute er fire danske samkørselsplatforme. De kan alle fire matche borgere, der mangler et lift, med borgere, der tilbyder et lift, men de er forskellige ift. app-opbygning, betaling mm. Hovedformålet med platformene er at skabe bedre mobilitet, hvilket gøres ved at skabe faste mødesteder for samkørsel i landdistrikterne. Samkørselsplatforme er også interessante for virksomheder, hvor ansatte kan finde og køre med hinanden. Ofte vil et samarbejde med virksomheder kunne skabe en tilstrækkelig kritisk masse, til at samkørslen kan fungere. De tre af platformene (ikke Communte) er integreret med Rejseplanen, således at der både vises muligheder for samkørsel og offentlig transport, når der søges efter rejser på platformene.

Der er gennemført flere forsøg med implementering af samkørselsapps. I Nordjylland har NT og kommunerne i samarbejde med NaboGo, tilbudt en samkørselsapp siden efteråret 2021. Markedsføringen har primært været rettet mod større virksomheder og uddannelsesinstitutioner, for dermed at skabe en god basis af kørsler. I de første 2½ måned er der gennemført ca. 1.000 samkørsler og oprettet 400 chauffører, der tilbyder kørsel.

Kalundborg, Holbæk og Slagelse kommuner har tilbudt NaboGo i perioden 2020-22, og der er udført ca. 35.000 samkørsler i perioden. Der har været arbejdet med borgere, virksomheder, landsbyer og særligt uddannelsesinstitutioner (hvor der er oprettet klimaklubber) og biblioteker. Status januar 2022 er, at én kommune foreløbig har aftalt at fortsætte tilbuddet, én har stoppet projektet og én er uafklaret.

Ta'Med er FDMs samkørselsplatform, og den er indtil videre mest benyttet til samkørsel til/fra virksomheder. Middelfart Kommune har netop lanceret Ta'Med for borgene i kommunen.

Communte arbejder med lukkede grupper, og det har derfor ikke været muligt at skaffe data. Commute anvender "coins", hvor brugerne optjener "coins", når de kører sammen. Disse "coins" kan da anvendes ved udvalgte butikker og hjemmesider. Status januar 2022 er, at følgende uddannelsesinstitutioner i Midttrafiks område tilbyder samkørsel med Commute: Viborg Gymnasium, Skive College, Skive Gymnasium, Holstebro Gymnasium og HF samt Katedralskolen i Viborg.

I Sønderborg Kommune er man ved at opbygge et samarbejde med Pendlr om at tilbyde samkørsel. Status januar 2022 er, at projektet fortsat er under udvikling og endnu ikke tilbudt borgerne i landdistrikterne.

Se mere:

[NaboGo](#)

[Ta'Med](#)

[Pendlr](#)

[Commute](#)

[Samkørsel i Middelfart Kommune](#)

03

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

Der er gennemført mange projekter, der skal forbedre mobiliteten, og en gennemgående erfaring er, at information, accept og forståelse for det nye mobilitetsstilbud er yderst vigtigt for et mobilitetsprojekts succes. Derfor er der lavet denne samling, der handler om samarbejde og kommunikation.

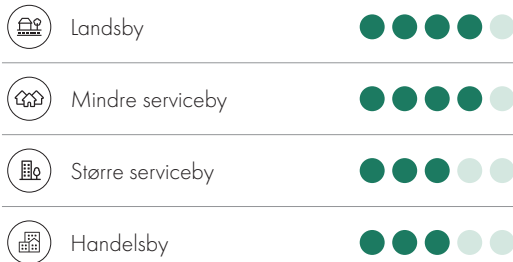
Mange steder kan der allerede være etableret forsøgsprojekter, nye løsninger eller et fleksibelt udbud af transporttiltag for at forbedre mobiliteten, men hvis borgerne fx ikke kender til dem, at tiltagene ikke har vundet indpas, eller at de ikke opfylder indbyggernes reelle behov, kan tiltaget have vanskeligt ved at blive en succes. En anden udfordring kan være, at de transportmidler der findes i området, står stille en stor del af dagen, og derfor ikke bliver udnyttet effektivt.

Derfor kan det være effektivt at etablere nogle strategiske samarbejder, iværksætte kampagner eller støtte ildsjæle økonomisk, for at imødegå disse problemstillinger. Sådanne tiltag er ofte af immateriel karakter og ikke særlig økonomisk omkostningstunge. Til gengæld kræver de ofte langvarige processer med en høj grad af samarbejde og engagement for at lykkes. De fleste fysiske tiltag vil på et tidspunkt i processen skulle understøttes af kommunikation og samarbejde for at sikre, at tiltagene bliver forankret, og at der tages lokalt ejerskab hertil. I det følgende gives en række eksempler på tiltag med fokus på samarbejde og kommunikation som del af et mobilitetsprojekt.

3.1: MOBILITETSFORENINGER

Lokale borgere og virksomheder er vigtige ressourcer i et mobilitetsprojekt. For at sikre samarbejdet med disse, kan der oprettes en mobilitetsforening. En mobilitetsforening kan have stor værdi, både i forbindelse med konkrete projekter, men også for at styrke den nuværende mobilitet eller at sætte fokus herpå. Mobilitetsforeninger kan således give borgere, virksomheder og kommune en fælles platform for mobilitetsindsatser i et område.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Mobilitetsforeninger etableres ofte i mindre byer, hvor mobilitetsstilbudene er begrænsede. De fleste personagrupper kan have glæde af, at der oprettes en mobilitetsforening, nogle ved derigennem at kunne få løst deres mobilitetsbehov, andre ved at deltage og hjælpe andre/lokalsamfundet. Turister og besøgende er ikke med i en lokal forening, men kan have glæde af de tilbud, der sættes i værk.

Organisering

Behovet for en mobilitetsforening skal afspejles i, om der i lokalområdet er en lokal forening, der naturligt tager mobilitet ind i sin portefølje, eller om der er behov for en ny forening med en særlig mobilitetsindsats. Oftest vil det være kommunen, der vil være initiativtager til en mobilitetsforening. Foreningen skal have én indgang til kommunen, hvormed der kan oparbejdes gensidigt kendskab og tillid.

Finansiering og tid

At arbejde med mobilitet kræver samarbejde og samskabelse og dette kan en mobilitetsforening være med til at lette og styrke. Det kræver noget tid at oprette en mobilitetsforening eller skabe samarbejdet med en eksisterende forening, men den tid er givet godt ud. Økonomisk er samarbejdet ofte karakteriseret ved, at man skal servicere møder med kaffe og brød.

Styrker og svagheder

- + Involvering af lokale borgere og virksomheder sikrer forankring og ejerskab til de initiativer, der igangsættes.
- + Et samarbejde med en mobilitetsforening skaber en tillidsfuld indgang til lokalsamfundet.
- ÷ Samarbejder baseret på frivillighed kan være sårbare. Derfor skal man være forberedt på, at samarbejdet og engagementet kan ændre sig, hvis frivillige falder fra i processen.
- ÷ Samarbejdet beror på tillid, og man skal derfor være klar til og åben for, at foreningen gør tingene på "deres" måde.

OBS-punkter

- Det er vigtigt, at de frivillige oplever, at det er nemt at komme i kontakt med kommunen og få svar på eventuelle spørgsmål.
- De frivillige ildsjæle bør behandles med stor professionalisme og respekt, da de udfører et arbejde for kommunen gratis, som man ellers ikke kan købe for penge.
- Hvis man gerne vil have en bred repræsentation af borgere i mobilitetsforeningen, fx også ressourcetsvage borgere, skal der typisk være en gulerod for at få dem til at deltage.
- Det er vigtigt, at man prøver at træde ud af sin egen fag-boble og sætte sig i borgerens sted.



Studietur i forbindelse med mobilitetsprojekt hos NT ([NT.dk](#)).

HAVBAKKE MOBILITETSFORENING

Mariagerfjord Kommune igangsatte i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab (NT) et projekt, der i en forsøgsperiode, fra april 2019 - april 2020, skulle teste nye mobilitetsløsninger som et supplement til den kollektive trafik i kommunens landdistrikter. Løsningerne skulle bygge på stærke sociale netværk. Det udvalgte testområde for projektet blev den østlige del af Mariagerfjord Kommune, kaldet "Havbakkedistriktet", som omfatter Als, Øster Hurup, Skelund, Veddum og Helberskov. Projektet fik økonomisk støtte af Trafikstyrelsen.

Følgende tiltag blev implementeret som en del af pilotprojektet:

- To landsby-delebusser, "Havbakkebusen", placeret i hhv. Als og Øster Hurup.
- En landsby-el-delebil, "Havbakke bilen", i Veddum.
- Samkørselbænke, "Kør mæ bænke", placeret ved knudepunkter i Skelund, Veddum, Helberskov, Als og Øster Hurup.
- Oprettelse af en mobilitetsforening for at sikre at løsningerne blev levedygtige.

Mobilitetsforeningen blev oprettet af frivillige borgere fra området, for at sikre en lokal forankring af løsningerne. En vigtig opgave for mobilitetsforeningen var bl.a. at sprede budskabet om de nye løsninger i de lokale netværk og være til stede for at oplyse om de nye løsninger (jo større efterspørgsel på løsningerne, jo større levedygtighed fremadrettet). Yderligere skulle mobilitetsforeningen, i samarbejde med kommunen, være tovholder på den daglige drift af de øvrige tiltag i pilotprojektet. Det indbefatter bl.a. at styre udlånet/bookingen af køretøjerne og at sikre, at de løbende bliver rengjort og holdt ved lige, samt at de aftalte regler for udlånet overholdes. Foreningen hjalp også med at finde frivillige chauffører til de borgere, som af den ene eller anden grund ikke selv var i stand til at køre busen eller bilen.

Første led i oprettelsen af mobilitetsforeningen var at lave en samarbejdsaftale mellem foreningen og kommunen, hvori betingelserne for samarbejdet i pilotprojektet fremgik. Efter forsøgsperioden har mobilitetsforeningen måttet stå på egne ben. Dette har desværre medført, at "Havbakke bilen", der stod i Veddum, er blevet udfaset pr. 1. marts 2021.

Mobilitetsforeningen er stadig i funktion (status januar 2022).

Se mere:

[Mobilitetsplan for et landdistrikt, Mariagerfjord Kommune](#)



MOBILITETSFORA INTERNT I TRELLEBORG KOMMUNE

I Trelleborg i Sverige har kommunen skabt et forum, hvor forskellige afdelinger i kommunen kan diskutere mobilitetsudfordringer og finde passende løsninger hertil. Projektet skulle finde synergieffekter og skabe et mulighedsrum, hvor nye idéer og løsninger kunne opstå. Praktisk skete dette ved, at kommunen har oprettet et internt netværk med repræsentanter fra forskellige afdelinger, som deler erfaringer omkring mobilitetsbehov, og skaber adgang til andre afdelingers kompetencer og idéer. En af arbejdsgrupperne havde repræsentanter fra ældreplejen, medarbejdere der beskæftiger sig med transport af ældre og ansatte på plejehjem. Disse berører alle samme arbejdsområde, men fra forskellige vinkler, og derfor kunne en synergieffekt opstå herimellem. Erfaringen fra projektet er, at innovation ikke nødvendigvis behøver at være teknologisk udvikling eller et nyt produkt, men at det også kan være det at samarbejde og udveksle idéer på tværs af afdelinger. Trelleborg Kommune har fortsat forummet med møder på tværs af afdelingerne minimum to gange årligt.

Se mere:

[Mobility for All in Rural Areas](#)

[Mamba](#)



LANDSBYPEDEL I VARDE KOMMUNE

Landsbyerne Næsbyerg og Nordenskov i Varde Kommune har fra august 2011 til august 2013 kørt et pilotforsøg på en landsbypedelordning. Ordningen hjalp byerne med at fremstå mere attraktive og med at skabe en fleksibel mobilitetsmulighed for skolebørn. Landsbypedellens opgave var at køre skolebus samt ordinært pedelarbejde i byen, for at holde byen i stand. Pedelarbejdet blev fastsat i samarbejde med landsbyernes borgerforening, således de lokale havde indflydelse på opgaverne. Projektet blev realiseret gennem en omstrukturering af den offentlige transport, hvor en busrute, som gik gennem byerne, blev nedlagt, da den hovedsageligt blev benyttet af skolebørn til og fra skole. Herved kunne skolebussen i stedet varetage transporten af disse børn og kun køre efter behov, hvilket betød, at skolekørslen oplevedes mere fleksibel og brugerorienteret iflg. skolerne. Forsøgsordningen var succesfuld, men stoppede da kommunen ikke forlængede finansieringen.

Se mere:

[Landsbypedel](#)



MOBILITETSFORENING PÅ ALS

På Als i Sønderborg Kommune er man i gang med mobilitetsprojekt 2,0, "Kom hinanden ve". Efter et første forsøg med landsbybusser, der måtte stoppe efter forsøgsprojektet blev afsluttet, er Sønderborg Kommune nu i gang med næste version, baseret på erfaringerne fra det første forsøg. I projekt 2,0 er der oprettet en mobilitetsforening.

Landsbyforum, der er en forening for alle Landsbylaug i Sønderborg, har etableret en mobilitetsforening for at skabe forbindelser mellem folk, "når anledningen er sundhedsfremmende, bedre livskvalitet eller livslang læring". Formålet er bl.a. at skabe mulighed for landsbybus-, delebilstjenester, samkørsel eller anden form for mobilitetsydelse og -løsninger."

Sønderborg Kommune samarbejder med Landsbyforum, der har økonomien og ansvaret for de tre landsbybusser, der er i projektet.

Se mere:

[Vedtægter for mobilitetsforeningen](#)



Danmarks flotteste buskur i Astrup (kilde).

MOBILITETSFORENING I ASTRUP

I Astrup har man en foreningen "Aktiv Faster", der har arbejdet med projekt "Danmarks flotteste buskur". En undergruppe fra Aktiv Faster har holdt møde hver 14. dag i ca. 2 år, hvorfor der skal forventes en del arbejde fra de lokale borgere. Bygningen af det nye buskur er netop sendt i licitation (januar 2022), da midlerne hertil er fundet.

Herunder er gruppens "gode råd" til at få gennemført et 1,5 mio. kr. projekt i en landsby:

- Et stort projekt kræver tålmodighed, strategi, ordentlighed, vedholdenhed, empati, mm.
- I rigtig mange projekter er hjemkommunen en af de væsentligste samarbejdspartnere. Dette samarbejde skal jævnligt gødes og forvaltes til alles interesse. Dette gælder både ift. embedsmænd, de kommunalt ansatte, udvalg, især lokalpolitikere. Politikerne vil gerne støtte projekter, som har en stor forankring, de ønsker ikke at blive katebald mellem særinteresser. Derfor er en lokal organisering vigtig – kanterne/udfordringerne i et projekt skal være slebet af lokalt før det skal behandles kommunalt
- Ordentlighed er især vigtigt ift. at man ønsker de bedste kort på hånden når der søges om kommunal medvind. Den ordentlighed skal til stadighed være til stede, – før, under og efter et projekt
- I politik er det ofte et spørgsmål om at finde venner – det er det også når man skal søge opbakning til et projekt.

Se mere:

[Aktiv Faster](#)



Flexbus (kilde: Midttrafik)

SAMARBEJDE MED LANDSBYER I LEMVIG KOMMUNE

I Lemvig Kommune er der i perioden juni 2019 – juni 2021 lavet forsøg med "Landsby Flexbusser". De fire mindre byer Bøvling, Fabjerg, Fjaltring og Møborg blev tilbudt at planlægge ca. ti ugentlige dobbeltture mellem landsbyen og Lemvig by. De enkelte byer kunne selv vælge afgangstider, ud fra byens behov og eksisterende kollektive trafiktilbud. Nogle valgte faste ture fordelt på tre dage, andre var mere specifikke på tidspunkt og dagstype, fx lørdage. Fastlæggelsen af køreplanen blev udført af kommunen i samarbejde med borgerforeningerne i de fire byer.

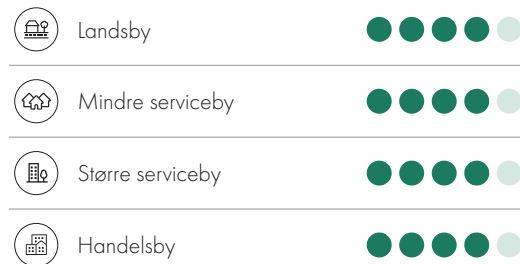
Brugen af Flexbussen var meget forskellig fra landsby til landsby. Der var kun én rute, rute 472, der havde en god benyttelse, resten blev kun benyttet i ringe grad. Passertallene for de fire ruter i hele projektperioden var: rute 471 - 5 passagerer, rute 472 - 262 passagerer, rute 47 - 34 passagerer og rute 474 - 11 passagerer.

Forsøget er afsluttet, og der tilbydes ikke længere Flexbus på strækningerne, da benyttelsen var for lille, og da kommunen ikke ønskede at finansiere forsøget efter forsøgsperioden. Baggrunden for den lave benyttelse er bl.a. Corona-pandemien.

3.2: LOKAL INFORMATION

God information kan øge mobiliteten. Hvis borgerne ikke ved, hvilke mobilitetstilbud der findes, og hvordan de anvendes, vil de heller ikke blive brugt. Kommunikation om eksisterende og kommende transporttilbud er derfor helt essentielt for tilbudenes succes. Der er en bred vifte af muligheder for at kommunikere/informere om mobilitet, fx på lokale hjemmesider og digitale platforme (fx Facebook og MinLandsby), via kampagner eller events, på borgermøder, på plakater eller i lokalavisen. Når der kommunikeres med borgerne, er det vigtigere at være til stede der, hvor de er og indhenter deres information, end der hvor informationen naturligt "hører til". Oplysningskampagner og prøveture kan være et greb, der kan ændre borgernes holdning og derved potentielt være med til at ændre deres rejsevaner.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Information om eksisterende og kommende mobilitetstilbud er essentielt på tværs af bytyper og personagrupper. Der kan dog være forskel på, hvor de forskellige personagrupper indhenter deres information, og hvordan de foretrækker at blive kommunikeret med, som der bør tages højde for i informations- og kommunikationstiltag.

Organisation

I lokalområdet kan information til borgerne formidles til en eller flere borgergrupper. Derfor kan det være en god idé med et samarbejde mellem kommunen og de enkelte borgergrupper, således det sikres, at det er den korrekte og en opdateret information, der udsendes. Ved større projekter/tiltag bør der udarbejdes en kommunikationsplan, der angiver hvem der har ansvaret for hvilke dele af kommunikationsindsatsen, hvornår, hvordan, til hvem og via hvilke kanaler.

Finansiering og tid

Det koster ikke noget i materialer at foretage lokale mini-kampagner på digitale medier, og printet materiale behøver ikke at være omkostningstungt. Til gengæld kan det være meget ressourcekrævende, da informations- og kommunikationskampagner kræver tilstedeværelse, og der kan være meget opfølgende arbejde i at svare på beskeder og deltage i debatter, hvis der pludselig bliver en stor interesse for emnet.

Styrker og svagheder

- + Udbreder budskab om lokale tilbud og hvordan de anvendes.
- + Kan få flere til at benytte de tilbud, der allerede eksisterer.
- ÷ Flere medier kan vanskeliggøre det korrekte valg af kommunikationmiddel.

OBS-punkter

- Det er vigtigt at have et klart mål med kommunikationen, før man går i gang.
- Budskabet skal være kort og enkelt. Hvis der er for meget information, risikerer budskabet at drukne.
- Vigtigt at modtagerne "snubler" over informationen. Der kan derfor med fordel tænkes ud af boksen. Hvis man gerne vil oplyse om en ny transportservice, der kan erstatte noget af privatbilismen, vil det ofte være mere effektivt at alliere sig med den lokale dagligvareforretning, end at hænge skilte op ved busstoppestedet.
- For at nå ud til borgerne er det ofte godt med merchandise og humor.



MOBILT KUNDECENTER

Et mobilt kundecenter skal gøre Midttrafik mere synlig uden for Aarhus. Kunderne kan møde Midttrafiks mobile kundecenter ved fx byfester, kulturelle arrangementer, messer og uddannelsessteder, hvor de kan få information og vejledning i Midttrafiks produkter.

Nogle gange er det lettere at spørge direkte end at lede efter info på en hjemmeside, når man skal i gang med noget nyt - fx kollektiv trafik eller et nyt billetprodukt. Det ønsker Midttrafik at imødekomme ved at rykke Midttrafiks kundecenter ud til borgerne i Region Midtjylland. Et fast team af medarbejdere vil tage på turné et par gange om måneden for at møde kunderne der, hvor de er, og derudover kan kundecenteret bestilles hos Midttrafik. Midttrafik vil annoncere i lokale medier, hjemmesider og på Facebook, når det mobile kundecenter kommer på turné.

Midttrafiks mobile kundecenter kan tilbyde den samme service, som Midttrafik Kundecenter i Aarhus; oplyse om Midttrafiks produkter (både bus, tog og flex), oplyse om priser og billigste rejse, oplyse om billetprodukter og oplyse om rejsegaranti og andre rejseregler.

Se mere:

[Midttrafiks mobile kundecenter](#)



KOLLEKTIV TRAFIK FREM I LYSET

I Hedensted Kommune har man arbejdet ud fra, at det største mobilitetsproblem ikke er manglende tilbud eller muligheder, men først og fremmest en manglende målrettet information i lokalområderne omkring de eksisterende mobilitetstilbud. I kommunen mener man, at størstedelen kan få deres behov dækket af de nuværende mobilitetsmuligheder, herunder muligheder bus, såvel regionale som lokale Flexture, Flexbusser m.m. Dog er problemet, at mange borgere ikke er bekendte med disse muligheder, hvilket derfor er kommunens fokus i projektet. Et af resultaterne af projektet var, at der blev lavet hængeskilte til alle rollatorer og kørestole. Når de ældre fik udleveret en af delene, fik de samtidig information om Flextur og handicapkørsel. Ligeledes blev der lavet oplysningsmateriale til SOSU'er, så de bedre kunne hjælpe og vejlede de ældre borgere.

Se mere:

[Kollektiv trafik frem i lyset](#) - Hedensted Kommune



SOCIALE MEDIER

Når man skal informere eller i kontakt med lokalbefolkningen, kan man benytte sig af diverse sociale medier, fx Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter, Snapchat, TikTok, YouTube mm. Her handler det om at vælge den rigtige 'kanal' ift. målgruppen for informationen.

Mange landsbyer, og byer generelt, har en Facebook-side, der i mange tilfælde også bruges til koordinering af samkørsel eller tilbud om medkørsel til fx fællesarrangementer. Mange studerende har ligeledes oprettet Facebook-sider, hvor de i dag koordinerer kørsel mellem studiebyen og hjembyen, fx samkørsel til weekender og højtider. Når der er oprettet en Facebook-side, er det let at arrangere og aftale samkørsel, hvorved mobiliteten øges for de, der har Facebook og kendskab til siden. Det er let at oprette og administrere en Facebook-side, men man skal være opmærksom på, at mange unge efterhånden benytter andre medier i højere grad end Facebook.



Trustrup el-cykelklub (kilde).

KOMMUNIKATION AF EL-CYKELPROJEKT I TRUSTRUP

I evalueringen af et el-cykelprojekt i Trustrup (se side 31) er der noteret erfaringer med kommunikationen af projektet. Deltagerne i projektet var Trustrup Håndværker- og Borgerforening, Lyngby og Omegns Borgerforening, Pensionistforeningen, Toubro Børneby, Destination Djursland, LAG Djursland, Dansk Cyklist Forbund og FDF-spejderne. Der var desuden involveret flere kommunale afdelinger i projektet; Vej og Ejendom, Kultur og Udvikling og Sundhed. Lokalavisen var det vigtigste kommunikationsmiddel.

Kommunikationsaktiviteter i projektet:

- Annoncering og søgning efter el-cykeltestere.
- El-ladcykler blev præsenteret og udstillet med fotokonkurrence fra ture med cyklerne.
- Projektet blev promoveret på lokal messe med lotterigevinst med to cykler.
- Deltagelse i festival med aktiviteter som el-cykellegebane, væltepeter, 1-hjulede cykler og cykeltræk.
- Gennemførelse af el-cykelerfaringsdag med pressedækning.
- Afholdelse af mobilitetskonference i kommunen.
- Lokal radiodækning fra festival og andre aktiviteter.
- Udpegning af el-cykelambassadører.
- Deltagelse i "Vi cykler til arbejde".
- Oprettelse af el-cykelklub.

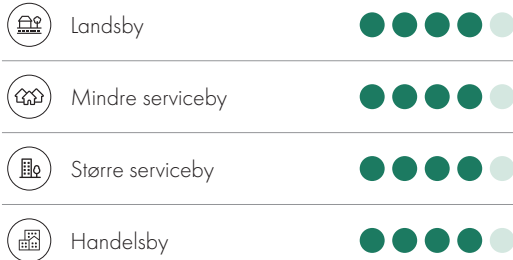
Erfaringen var, at kommunikationen af projektet til borgerne skulle have været mere differentieret og knap så akademisk og teknisk. Projektlederen har erfaret, hvor vigtig kommunikationen er i et borgerinddragelsesprojekt ift. at gøre projektet nærværende for borgere mhp. at engagere dem i projektet og give dem ejerskab. Der bør derfor laves en udførlig interesseliste og kommunikationsplan, hvor det nøje overvejes, hvem der kommunikerer hvad, til hvem og på hvilket tidspunkt. Formidlingen af projektet er i høj grad sket ad hoc ift. udviklingen af aktiviteter, og her var erfaringen, at det kan klart anbefales at lægge en markedsføringsplan for projektet, så formidlingen til bestemte medier målrettes bedre.

Projektet er afsluttet, og der er i dag en el-cykelforening i byen, der har købt (og udvidet antallet) el-cyklerne efter projektets afslutning.

3.3: ADFÆRDSREGULERENDE TILTAG

Adfærdsændrende tiltag handler om at påvirke folk på en positiv måde til at gøre noget andet, end det de plejer. Mobilitet handler meget om at ændre borgernes adfærd, men det kan være vanskeligt at ændre vaner. Derfor er adfærdsregulerende tiltag vigtige i forhold til at få borgere til at benytte eksisterende mobilitets tilbud eller tage nye i brug. Det kan være både fysiske og digitale løsninger, der relaterer sig til transport, fx spil der, som en del af en konkurrence, giver folk lyst til at bevæge sig anderledes (fx "Vi cykler til arbejde" eller gamification). Det kan også være aktiviteter på eksisterende transportdele, som fx "Vi maler busskuret" eller fotokonkurrencer.

Værdi ift. bytype:



Værdi ift. persona:



Adfærdsregulerende tiltag er ikke afhængige af bytype og -størrelse. Ligeledes kan adfærdsregulerende tiltag anvendes overfor alle personagrupper, men særligt børn og unge samt borgere uden adgang til bil kan være åbne overfor at ændre adfærd, da deres mobilitet er begrænset, og da de dermed har 'noget at vinde'. Borgere med adgang til bil er den sværeste, men vigtigste, gruppe ift. adfærdsregulerende tiltag. Immobiler borgere har ofte svært ved at ændre adfærd, da de har psykiske eller fysiske begrænsninger.

Organisering

Adfærdsændringer er svære at gennemføre, tager lang tid og har størst succes, når de er lokalt forankrede. Organiseringen kan derfor være, at lokale borgere bliver spidsgrupper, som kommunen hjælper. Der er mulighed for at påvirke alle, men især børn og unge kan være åbne overfor nye, anderledes tiltag, hvis det er sjovt eller giver mening i deres hverdag.

Finansiering og tid

Det behøver ikke at være særlig omkostningstungt at sætte gang i adfærdsændrende tiltag, men det kræver ofte lang tid. Når det kommer til transportvaner, så spiller årstider ind på både muligheder, barrierer og ønsker. Derfor skal der nogle gange flere sæsoner til, før en ny adfærd er etableret.

Styrker og svagheder

- + Ofte en billig løsning, da de ikke kræver anlægsarbejde.
- + Kan hjælpe med at fastholde et projekt efter en projektperiode.
- + Nemt at komme i gang med, da det ikke kræver tilladelser.
- + Nemt at lave pilot- og forsøgsprojekter.
- ÷ Initiativer som er administreret af frivillige kan hurtigt falde til jorden igen, hvis de frivillige trækker sig eller mister gejsten for projektet.
- ÷ Adfærdsændringer kan tage lang tid og muligvis ikke have den ønskede effekt i længden.
- ÷ Selvom pilotprojektet er en succes, er det ikke sikkert, at det vil fungere i en større skala under mere ordnede forhold, da det kan være nyhedens interesse, som gav den første medvind.

OBS-punkter

- Når adfærdsændringer er båret af frivillige, mødes de, fordi de brænder for det, hvilket gør det meget levedygtigt.
- Succesen ikke er afhængig af, at mange deltager, og tiltagene kan derfor også fungere, hvis der kun er få brugere til at starte med.
- Aktiviteterne bør være gratis, da alle uanset alder, social status og indkomst kan have interesse i at deltage.
- Vi er mest påvirkelige overfor adfærdsændringer, når vi står i en situation (som fx ved flytning, skift af arbejdsplads eller skole). Derfor kan det være svært at få folk til at ændre vaner, hvis de allerede har fundet en løsning, som fungerer for dem – og der skal derfor mere til, for at få dem til at prøve noget nyt.

Ta' et pendlertjek

Se, hvad du kan spare af penge og CO₂, og hvor mange ekstra kalorier du kan brænde af, hvis du lader bilen stå.



Fra: _____
 Til: _____
 Dato: 21-09-2021 Ankomst: 08:00
 Biltype: Ny bil til 100.000
 Pendlertjek [kilde](#)

PENDLERTJEK

Midttrafik har, i samarbejde med de andre trafiksselskaber, udviklet værktøjet "Pendlertjek", som kan benyttes til at sammenligne pris, rejsetid, miljøbelastning og kalorieforbrænding for hhv. cykel, bil og offentligt transport på en given rejse. Værktøjet skaber overblik over konsekvenserne ved de forskellige transportvalg, og kan derved give stof til refleksion over transportvaner.

Pendlertjekket kan med fordel promoveres på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner, således medarbejdere/studerende får indsigt i deres rejsevaner og muligheder. Det er fx muligt at sende resultat af et personligt pendlertjek ud på mail til alle medarbejdere i en virksomhed ud fra oplysninger om hjemmeadresse og arbejdsplads.

Se mere:

[Midttrafik Pendlertjek](#)



Cykelbibliotek i Aarhus [kilde](#).

CYKELBIBLIOTEK I AARHUS

I Aarhus har man forsøgt sig med et cykelbibliotek. Et cykelbibliotek er et bibliotek, der indeholder et bredt udvalg af specialcykler, som borgere og virksomheder kan låne i en afgrænset periode af cirka en uges varighed. Cykelbiblioteket er mobilt og består af to containere, hvoraf den ene er værksted, og den anden opbevarer cirka 30 forskellige specialcykler, fx foldecykler, el-cykler, el-ladcykler og letvægtscykler.

Prøveturs-konceptet gør det let for borgere og virksomheder at afprøve en specialcykel og blive klogere på fordele og ulemper ved forskellige cykeltyper, og hvorvidt de kan dække deres behov. Generelt har el-cykler og el-ladcykler været mest efterspurgt. Det hænger sammen med, at indkøbsprisen er høj, og at lånerne har været interesserede i at få afklaret, hvor lang tid deres rejse tager, hvor svedige de er, når de kommer frem, hvor hårde bakkerne føles på en el-cykel osv.

Prisen for de to containere (en med cykler og en med cykelværksted) er ca. 300.000,- kr.

Se mere:

[Cykelbibliotek i Aarhus](#)



Pokémon GO er et eksempel på gamification ([kilde](#)).

GAMIFICATION

Gamification er betegnelsen for spil, der er målrettet til at styre menneskelig adfærd gennem en positiv tilgang. Den legende tilgang kan være effektiv ift. at ændre folks vaner eller aktivere bestemte steder i et lokalsamfund. Det er bekosteligt at skulle udvikle et nyt spil fra bunden, men der er efterhånden mange forskellige spil på markedet, som man kan benytte sig af, blandt andet Pokémon GO. Der kunne fx anlægges et poké-stop i forbindelse med et knudepunkt eller et mødested i byen, for at få flere til at blive bevidste om, at knudepunktet er der, og hvad det servicerer.

I biografene findes der ligeledes spil på skærmen, inden filmen begynder, hvor biografgængerne kan spille mod hinanden. Dette kunne også laves mellem buskunder, der venter på bussen, fx stoppested mod stoppested.

Se mere:

[Pokémon GO](#)



Gåbus i Aarhus ([kilde](#)).

GÅBUS

I flere kommuner, bl.a. Aarhus Kommune, har man arbejdet for at skabe aktiv transport for børn til skole. Med en gåbus hjælpes de yngre elever, ved at elever fra udskolingen følger elever fra indskolingen i skole. Gåbussen har en fastlagt rute mellem forskellige boligområder og skolen. Ved at de mindste elever benyttede sig af gåbussen, betød det, at forældrene fik en mere fleksibel morgen, andre transportmuligheder samt mindre trængsel ved skolerne. Yderligere skabte gåbussen et fundament, hvor eleverne var fysisk aktive og selvtransporterende til skolen, samtidig med at der skabtes relationer på tværs af årgange.

Se mere:

[Gåbusser i Aarhus](#)



Unge viser vej (kilde).

UNGE VISER VEJ

Movia har udarbejdet et læringsforløb, som sætter fokus på unges mobilitet. Formålet med forløbet er at involvere unge i processen omkring udviklingen af mobiliteten. Dette sker gennem et undervisningsforløb, hvor der først informeres omkring generel mobilitet og mobilitetens betydning for samfundet. Herefter skal de unge uddannes til at kunne forstå og beskrive deres egen mobilitet. Dette gøres ved at klæde de unge på ved hjælp af en række værktøjer. Yderligere har forløbet til formål at inspirere de unge til at tænke innovativt ift. udvikling af deres egne og lokalsamfundets mobilitetsmuligheder.

Movias undervisningsmateriale henvender sig primært til 10. klassetrin, erhvervsuddannelserne og første undervisningsår af de gymnasiale uddannelser. Uddannelsesforløbet består af seks temaer, hvor der til hvert tema er tilrettelagt én undervisningsstime.

Andre trafiksselskaber har også ladet sig inspirere af Movias materiale, fx har Sydtrafik lavet "Busters Univers", der henvender sig til de små klasser med spil og besøg af busser, hvor chaufførerne underviser og giver en tur.

Se mere:

[Movia - unge viser vej](#)

[Sydtrafik - Busters Univers](#)



Nr. Snede Busstation (kilde: Midttrafik).

SPÆNDENDE STOPPESTEDER

De fysiske rammer kan lægge op til en ændret adfærd, hvis de fx er interessante at se på eller at opholde sig i. Ift. mobilitet kan der fx arbejdes med udformningen af stoppesteder og knudepunkter.

Ændringerne kan være visuelle, indeholde aktiviteter eller begge dele. Som eksemplet ved Nr. Snede Busstation, hvor der er der skabt aktiviteter ved buspladsen i nogle friske og meget synlige farver. Udover bænke og parasoller (både til sol og regn) er der ramper til fysisk udfoldelse.

Andre aktiviteter kan være lette spil, som fx kryds og bolle, aktivitet som fx bobleplast man kan "prikke", eller busstoppet som en stor legeplads eller bogbytte-sted - kun fantasien sætter grænser.

