

Udbredelse og ensretning af mobilitetshubs i hovedstadsområdet

I flere europæiske storbyområder arbejder kommuner og regioner systematisk med at styrke den kollektive transport med et tilbyde (privat) delemobilitet som en del af det samlede mobilitetsudbud. I dette indlæg vil der blive præsenteret ny viden og eksempler på implementering af mobilitetshubs, som Region Hovedstaden indsamler via deltagelse i EU-projekter og som afprøves i Rudersdal og i kommunerne langs den kommende letbane.

Der er forskellige forretningsmodeller i spil blandt udbydere, og det har især været i de større bykerner, at delebiler, delecykler og deleløbehjul er blevet en central del af byernes mobilitet. Men også uden for bykerne bliver der flere udbydere af delemobilitet ofte i kombination med en mere højfrekvent kollektiv transport fx, S-tog, regionaltoget, letbaner og buslinjer. Det er også i disse områder, at bilejerskabet er stort med over to biler pr. husstand på trods af, at der er lokale knudepunkter med højfrekvent kollektiv transport. Der kan dermed være et uforløst potentiale her for at skifte bilture ud med kombinationer af private og offentlige kollektive mobilitetsløsninger.

Ensretning i udbredelsen vil gøre det nemmere for brugerne, kommunerne og mobilitetsudbydere

Det er Region Hovedstadens erfaring, at uden for de tre-fire største byer i Danmark har både kommuner og mobilitetsudbydere ofte kun lidt eller intet kendskab til, hvordan man effektivt arbejder sammen om at indrette og udvikle koblingen mellem den eksisterende kollektive trafik og delemobilitet. Det kræver et særligt lokalkendskab og kommunalt datagrundlag for at kunne udvikle delemobilitetsudbud i nye områder, så det fx passer til trafikstrømme, demografi, befolkningstæthed og ejerforhold ift. arealer. Desuden er der brug for viden om pendler- og fritidsturer både internt i kommunen og dem, som går mellem kommunerne. Det vil være vigtigt for den enkelte bruger, at tingene hænger sammen i et større netværk med genkendelige transportmidler med et fælles design ift. fysisk indretning af steder og vejvisning, hvor man kan starte og slutte sin tur. Det skal gerne være lige så let at afkode – at her kan man tilgå eller aflevere et delekøretøj, fx ligesom man, ved at man kan parkere sin bil på P-pladser, tage en bus ved busstoppesteder og rejse med tog fra stationer.

Der er brug for test sammen med borgere, kommuner og virksomheder

Der er et stykke vej til en fuld implementering af et mix af delemobilitet og kollektiv transport i hovedstadsområdet, og der er stadig brug for at teste lokale løsninger ift. forskelle i demografiske træk og geografi. Samtidig er der stadig et behov for delemobilitetsudbydere at teste forskellige forretningsmodeller og praktik uden for de største bykerner. Designet af de fysiske mobilitetshub og vejvisning er ikke konsolideret i fælles guides og retningslinjer og skal kunne integreres i fx Vejdirektoratets vejregelhåndbog.