

Udbredelse og ensretning af mobilitetshubs i hovedstadsområdet

A stylized map of the Greater Copenhagen region, showing the main landmass and several islands. The map is rendered in a light green color against a dark green background.

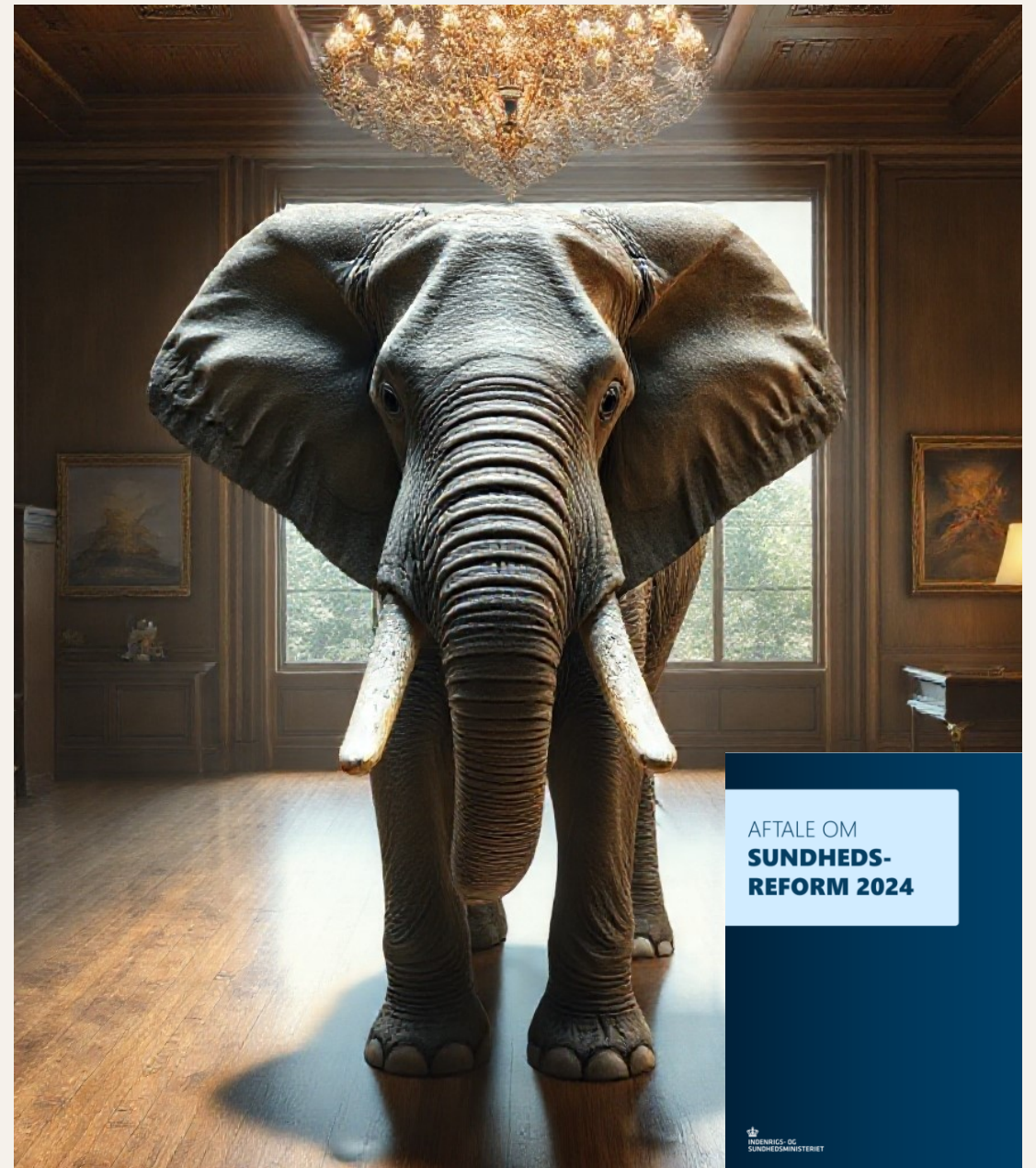
Søren Kofoed Bom

SUNDHEDSREFORM og Regional Udvikling

Opgaver relateret til kollektiv trafik (Placeringen af regionernes opgaver vedrørende kollektiv trafik afventer anbefalingerne fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark.)

Regionernes resterende øvrige opgaver om regional udvikling, herunder regionernes mulighed for at udarbejde udviklingsstrategier samt aktiviteter, der relaterer sig hertil, bortfalder

Den nye forvaltningsstruktur træder i kraft pr. 1. januar 2027, og 2026 vil derfor være et overgangsår.



AFTALE OM
**SUNDHEDS-
REFORM 2024**

 INDENRIGS- OG
SUNDHEDSMINISTERIET



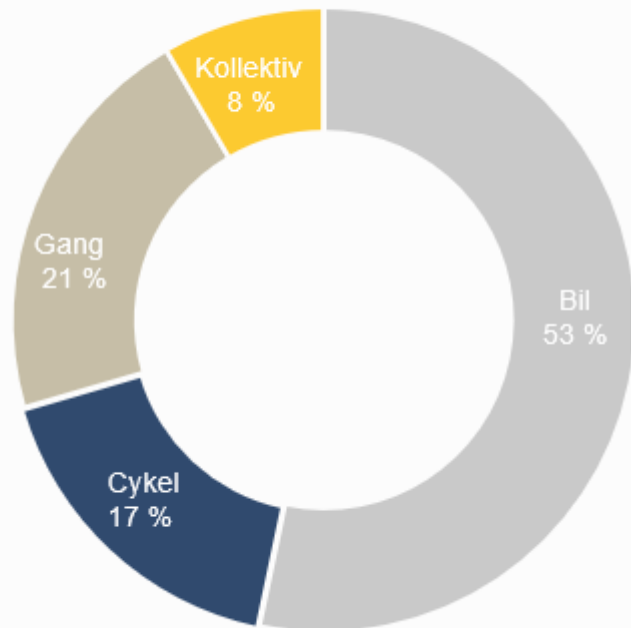
Mål: I 2035 skal 2/3-dele af alle ture ske med det kollektive, på cykel eller til fods.

- stigning på 20% eller 9 %-point



Fokus på forstæderne

 Transportvaner i forstæderne



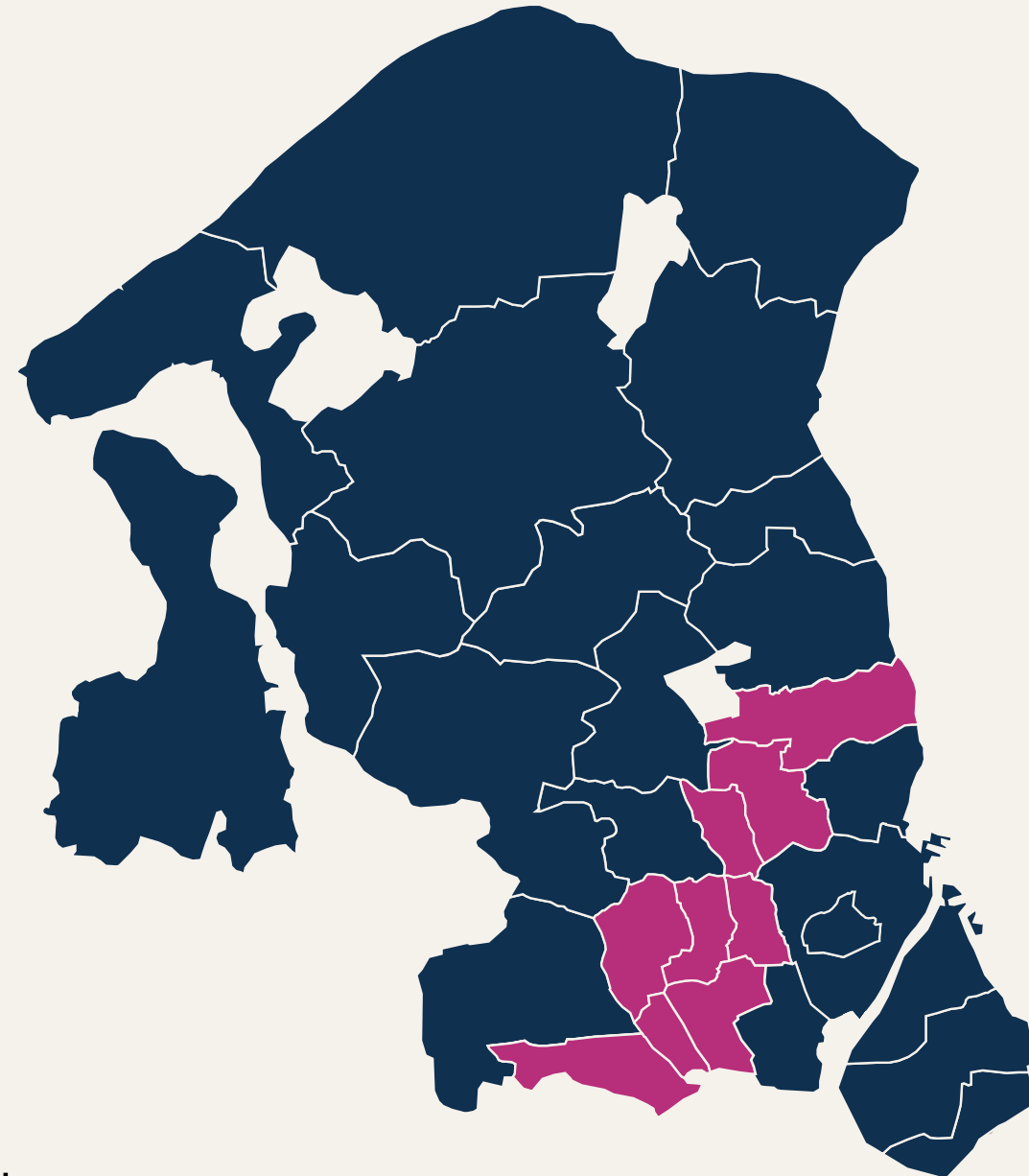
Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

- Bilen er den klart foretrukne transportform.
- Kollektiv trafik er stærk på tværs af korridoren (S-tog til København)
- Den kollektive transport bringer ikke passageren helt til dørs.
 - Ved rejser til eller igennem forstæderne mangler den sidste tur til hjem, arbejde eller uddannelse
- Delemobilitet er ikke organiseret



Udfordringer ved delemobilitet

- Uklar forretningsmodel uden udenfor de større byer
- Mange små kommuner – har svært ved selv at løfte opgaven
- Behov for løsninger, der går på tværs af kommunerne
- Mangle mulighed for trafikselskaber ift. udbud
- Hjelmkrav på løbehjul



Europæisk udbredelse af delemobilitet og multimodalitet

UTP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT
UCLG United Cities and Local Governments

POLICY BRIEF

PATHWAYS TO A MULTIMODAL LIFESTYLE: REINFORCING PUBLIC TRANSPORT WITH ACTIVE AND MICROMOBILITY

OCTOBER | 2023

INTRODUCTION

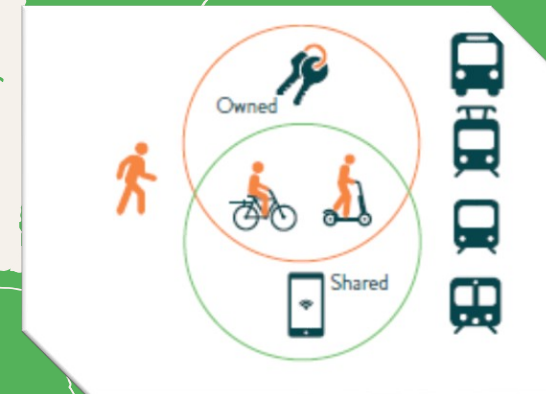
Multimodal mobility systems not only offer a strong alternative to individual car use, but also offer a range of benefits to society, the economy and the environment. Mobilising citizens through public transport, walking, cycling and shared services means greater choice and develops sustainable habits. However, fulfilling citizens' daily mobility requires complementarity between the various modes, to offer a seamless travel experience for all. Building this complementarity, and promoting a multimodal lifestyle, requires integrating all aspects of mobility; from governance and policy to physical and digital integration, education, marketing and communication.

Cities need to largely tackle prevalent car-based lifestyles. This Policy Brief identifies both pathways to a multimodal lifestyle that reinforces public transport systems and the tools needed to build the required complementarity between public transport, active and micromobility. It advances the case for cities to adopt multimodality into their sustainable urban mobility plans (SUMPs).

FROM INTERMODALITY TO MULTIMODALITY

In the scope of this Policy Brief, we consider walking and personal light travel options, human or electrically powered, owned or shared, which can be used at limited speed and can be used in combination with public transport. Examples include bikes, e-bikes and e-scooters.

However, what does it mean to combine public transport with shared and active mobility options? This is where multimodality and intermodality play their part. Although they may overlap, these two concepts exhibit substantial differences.



EN DEL AF
GREATER
COPENHAGEN

Erfaringer fra udlandet - ShareDiMobiHub

Regionen deltager i et udviklingsprojekt, som over en tre-årig periode vil:

- indsamle viden om delemobilitet i oplande til større byområder
- sparre med regioner i Holland, Belgien og Norge om best-practise
- forme en strategi for, hvordan man vil kunne introducere regionale mobilitetshubs og delemobilitet i relation til det regionale trafiknetværk
- præsentere en strategi for udvalget for Trafik og Regional Udvikling



Disposition:

Regionernes rolle

Tilgang til delemobilitet i Region Hovedstaden

Europæisk udbredelse

Hvad har vi lært fra udlandet?

Stationsbaseret eller free floating: Delecykler langs letbanen vs GEMINI

Effektmålinger - TU-data, dashboard fra DTU

Næste skridt

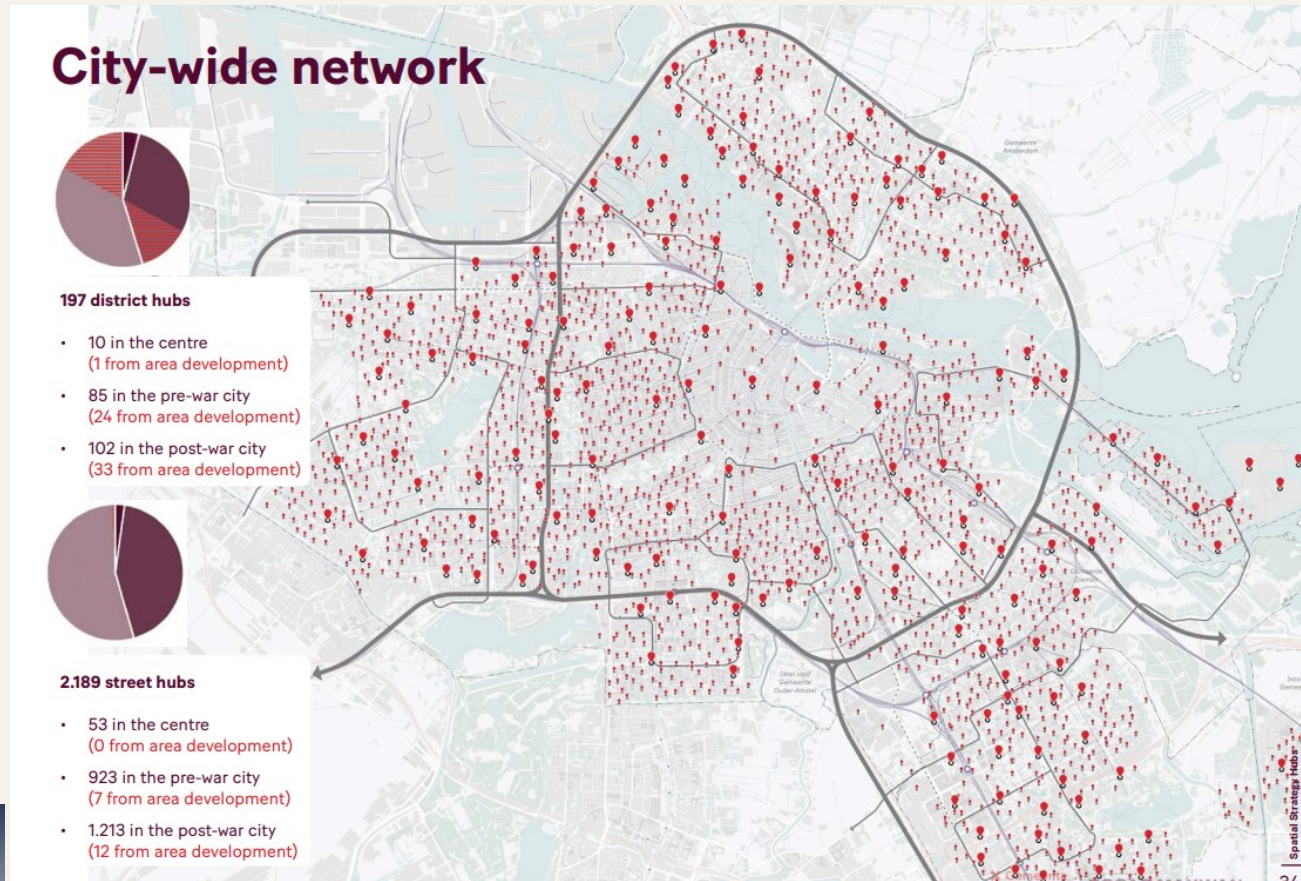
Design

Integration (Ruter)

Betaling og booking

Tilskudsmodeller.

Erfaringer fra udlandet - ShareDiMobiHub



Amsterdam har en strategi for et (storby)dækkende netværk af mobilitetsknudepunkter – som er fysiske HUBs

Målet skabe 197 distrikt-HUBS og 2.189 gade-HUBs

For at færdiggøre det endelige netværk inden 2030, skal der etableres 25 distrikts- HUBs og 274 gadeHUs hvert år frem til 2030.



Erfaringer fra udlandet - ShareDiMobiHub



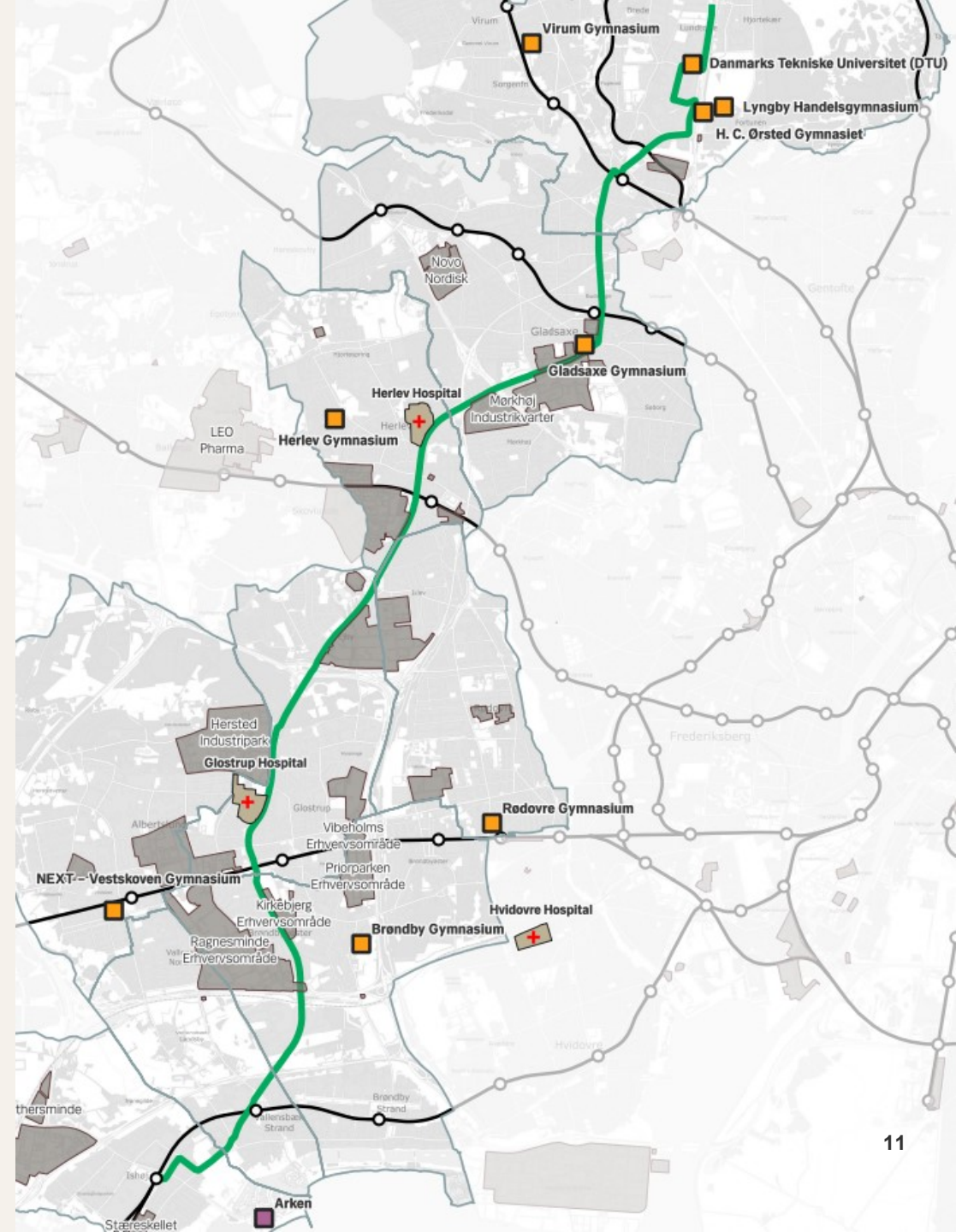
Tønsberg (forstad til Oslo) lancerer tre mobilitetsknudepunkter i 2023.

Målet er at lære og erfare, hvordan delemobilitet kan bidrage til at reducere afhængigheden af private biler og fremme øget brug af aktive og delte transportformer samt kombinerede rejser og bymæssig attraktivitet.

- **Målgruppe:** Primært beboere, sekundært virksomheder, pendlere og besøgende
- **Pilotperiode:** Efterår 2023 - efterår 2024
- Overvejer skalering/permanent drift inden udgangen af 2024

Delecykler langs letbanen

- Region H udbyder på vegne af 9 kommuner
- Region og Gate 21 har haft markedsdialog ifm. udbud
- Ingen kommunal medfinansiering
 - Budget på 3,5 mio. kr. (inkl. mindre beløb fra EU)
 - Brugerbetaling



Delecykler langs letbanen

1.800 elcykler fra DOTT i perioden 1/9-24 til 31/12-25

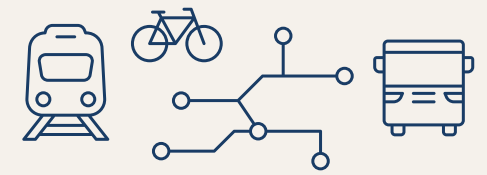
Ca.170 virtuelle hubs på offentlige arealer og snart også på private arealer (ingen fysiske markeringer)

Hubs har kapacitet til mellem 5 og 20 cykler – bruger eksisterende infrastruktur dvs. cykelstativer.

DOTT starter med en model med parkering i hubs, men efter aftale med kommunerne kan denne senere overgå til en hybrid-model, hvor brugerne kan parkere mere frit mod et gebyr.

Cyklerne bliver re-balanceret løbende





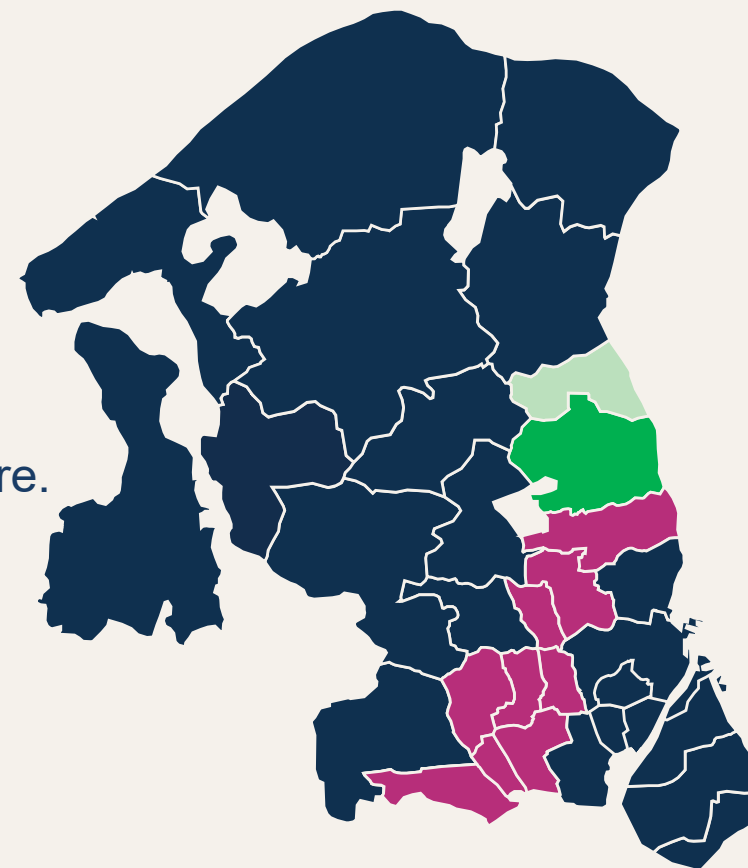
Erfaringer indtil videre

- Udfordringer med rollefordeling region og kommuner
- Mange kommunale ønsker og behov – kræver ressourcer
- Kommunikation !
 - Kommunale medarbejdere
 - Politikere
 - Borgere
 - Ejere af erhvervsgrunde og virksomheder

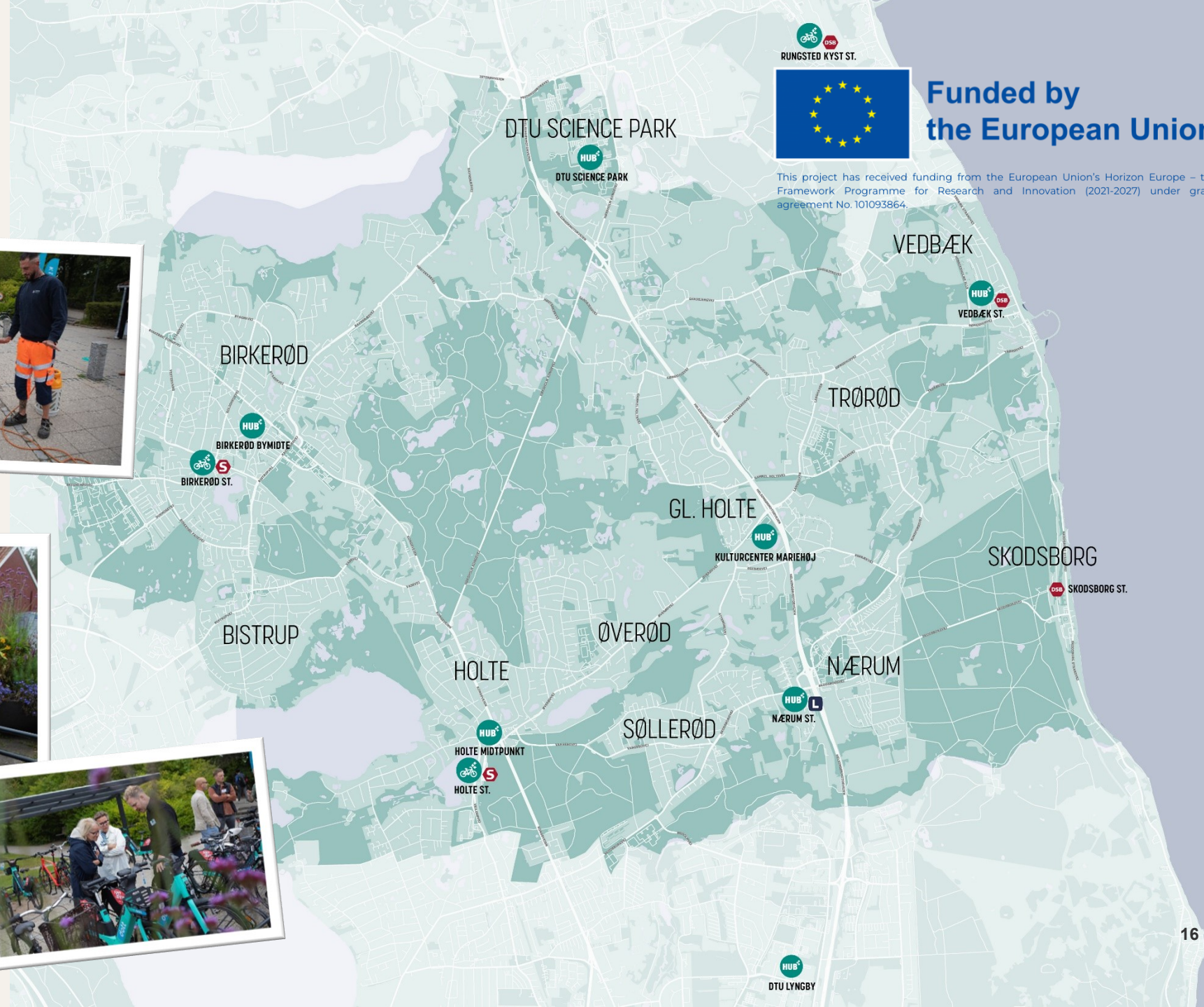
Kommune	Antal ture 1. – 30. sep. 2024
Lyngby	1016
Gladsaxe	827
Herlev	528
Glostrup	866
Rødovre	281
Albertslund	793
Brøndby	524
Vallensbæk	422
Ishøj	534
Total	5791



- 8 større fysiske hubs i Rudersdal Kommune og 1 i Hørsholm –
derudover er der næsten 200 virtuelle hubs
 - 200 elcykler fra Dott. Parkering v. offentlig cykel-P
 - 20 free-floating elbiler fra Green Mobility.
 - 12 biler med fast stamplads fra Kinto.
- Løber til og med juli 2025
- Tilskud fra Horizon Europe på godt 10 mio. kr. til danske partnere.



GEMINI



RUNGSTED KYST ST.



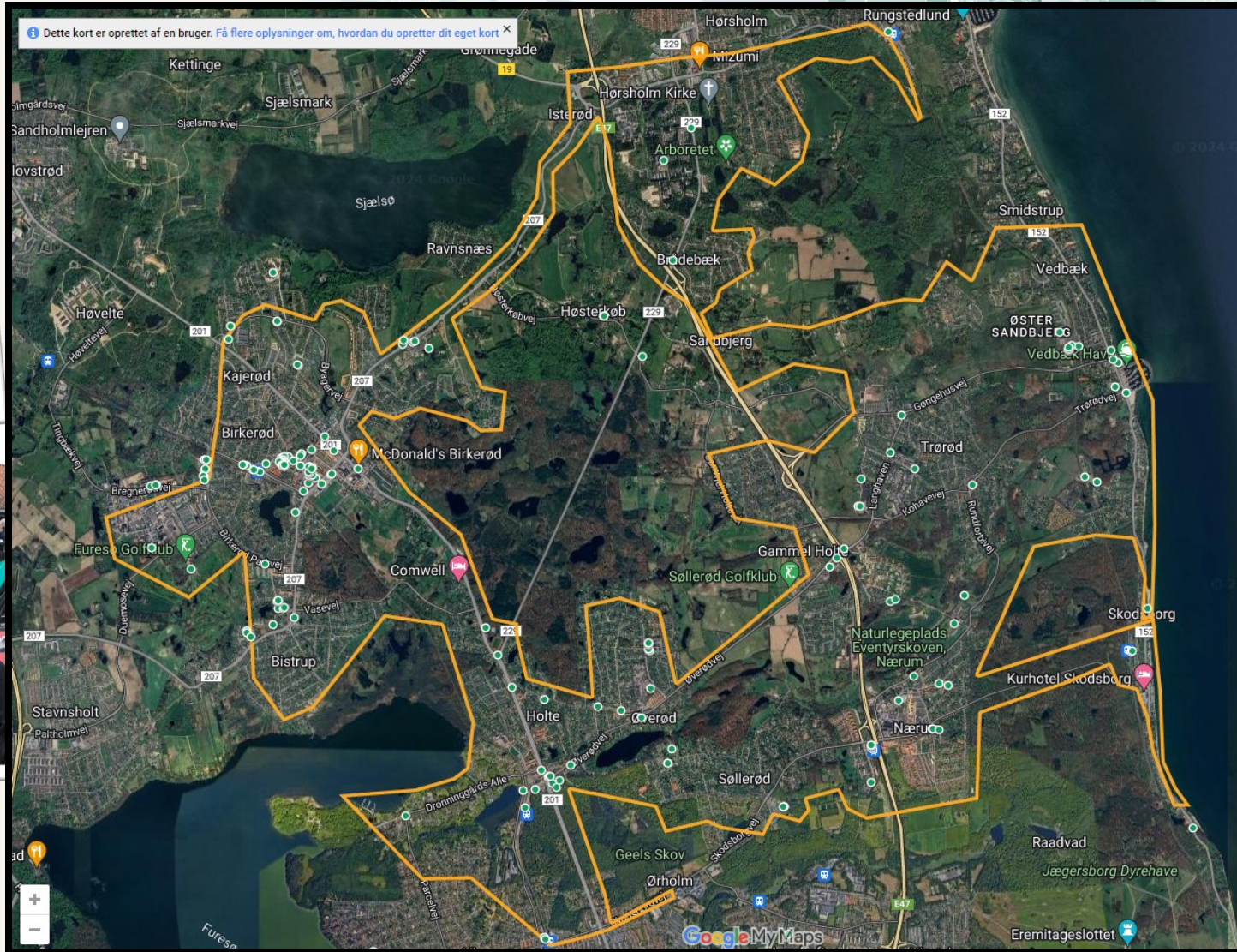
Funded by the European Union

This project has received funding from the European Union's Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation (2021-2027) under grant agreement No. 101093864.

GEMINI



REGION



DTU SCIENCE PARK

HUB[®]
DTU SCIENCE PARK

RUNGSTED KYST ST.



Funded by
the European Union

This project has received funding from the European Union's Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation (2021-2027) under grant agreement No. 101093864.

VEDBÆK

HUB[®]
VEDBÆK ST.

TRØRØD

SKODSBORG

HUB[®]
SKODSBORG ST.

NÆRUM

HUB[®]
NÆRUM ST.

DTU LYNBGY



GEMINI



Funded by
the European Union

This project has received funding from the European Union's Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation (2021-2027) under grant agreement No. 101093864.



Birkerød Bymidte



GEMINI

Holte Midtpunkt



Funded by
the European Union

This project has received funding from the European Union's Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation (2021-2027) under grant agreement No 101019764



GEMINI

Nærum Station



Funded by
the European Union

This project has received funding from the European Union's Horizon Europe – the Framework Programme for Research and Innovation (2021-2027) under grant agreement No. 101093864.





Pr. november 2024

Dott delecykler :

Ture i alt: 3897

Unikke brugere: 1154

GreenMobility delebiler:

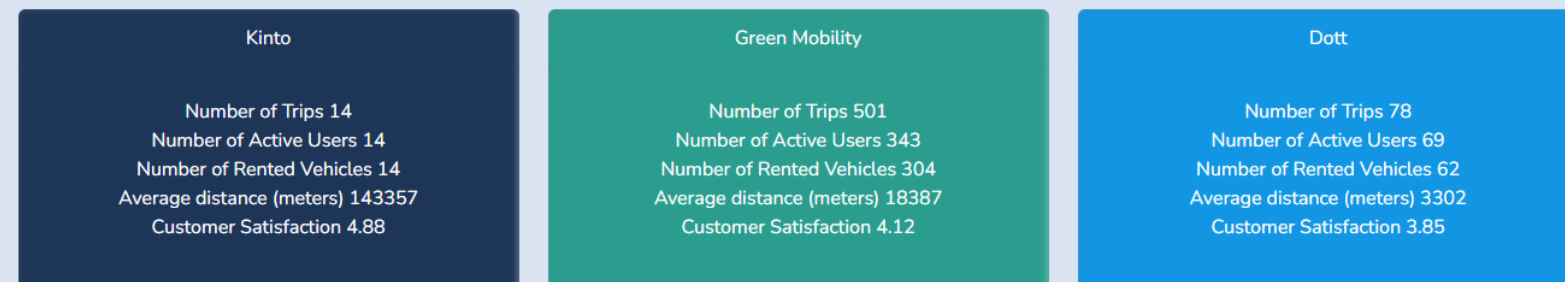
Ture i alt: 4885

Unikke brugere: 1330

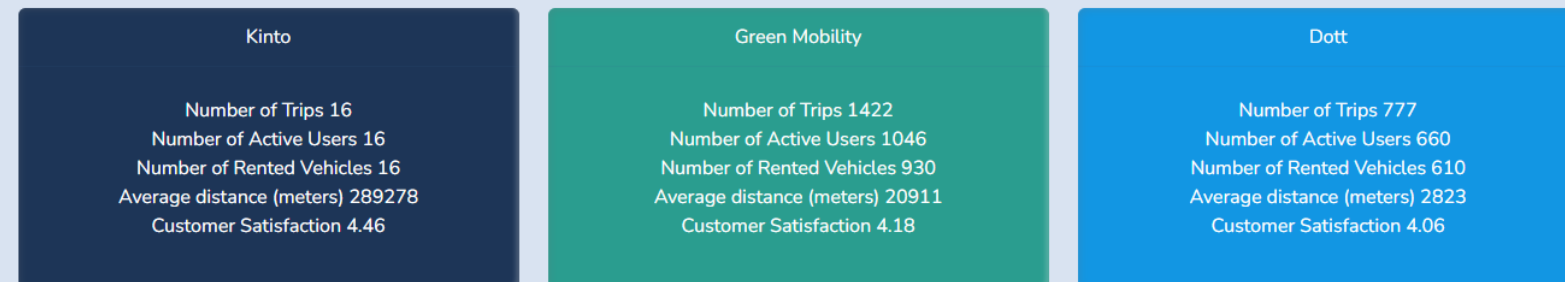
Kinto delebiler:

Kørte km i alt: 26.116

Today is 26/11/2024. Here, we show the weekly summary from 17/11/2024 to 24/11/2024



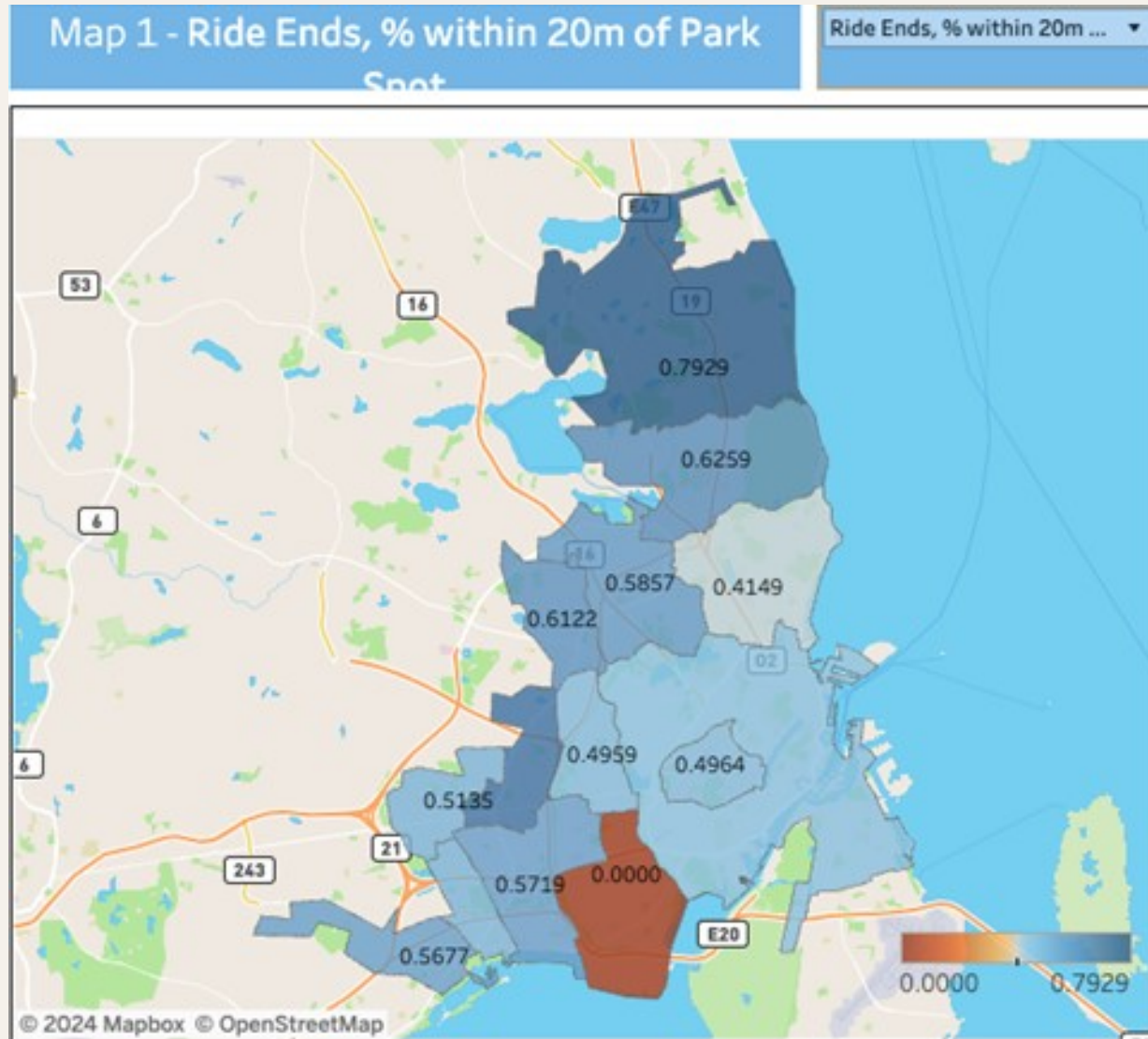
Here, we show the monthly summary from 24/10/2024 to 24/11/2024



Erfaringer indtil videre

- Vigtigt med et godt kommunalt setup.
Der en del arbejde i med dialog og kommunikation både med borgere og deleoperatøre
- DSB har været vigtigt ift. samarbejde med offentlige trafikselskaber
- DTU Science Park har været vigtig ift. samarbejde med private grundejere og virksomheder
- Politisk engagement i Rudersdal Kommune giver ro
- Politiet (Nordsjælland) har været OK med markeringerne på vejaraler
- Horizon Europe EU-projekter er en stor mundfuld at koordinere.

Hvorfor arbejde med HUBs?



Første indikationer viser, at det har en betydning, at der er større tydelighed over, hvor man kan hente og aflevere sit delekøretøj – her eksempel fra DOTT



Næste skridt for delemobilitet i regionen

- Køre test videre + evaluere
- Samle et fagligt program i regionen
- Strategi for delemobilitet – udrulningsplan mv.
- Involvering af kommuner, trafikkselskaber, større private grundejere, vejdirektoratet mfl.
- Design og koncept

Næste skridt for

- Køre test videre + e
- Samle et fagligt prog
- Strategi for delemob
- Involvering af komm
- mfl.
- Design og koncept



**INVITATION
Præsentation
Workshop**

**Den 2. april 2025
Kl. 12.00 – 16.30
Kulturcenter
Mariehøj
Rudersdal Kommune**

grundejere, vejdirektoratet