

# RUS tema: Effektiv og bæredygtig mobilitet

Projektudvikling 2022-2023

# Den regionale udviklingsstrategi 2020-2023

De fire spor:

**Klima & miljø i balance**

**Uddannelser & kompetencer til fremtiden**

**Effektiv & bæredygtig mobilitet**

**Nye muligheder for et sundt liv**



TRU og MKU valgte i juni 2022 fokus for udmøntningen:



Kom hurtigere frem med bus, cykel og bil



Tag delecyklen til bus og letbane i forstæderne



Mere grøn mobilitet i yderområderne

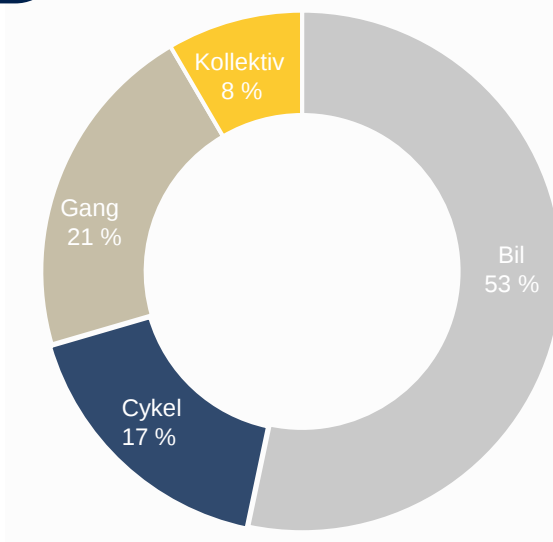


# Tag de lecyklen til bus og letbane i forstæderne

Caroline Schousboe, Center for Regional Udvikling

# Problemstillingen i forstæderne

## Transportvaner i forstæderne



Data fra Transportvaneundersøgelsen 2012-2022

- Bilen er den foretrukne transportform.
- Den kollektive transport bringer ikke passageren helt til dørs.
  - Ved rejser til eller igennem forstæderne mangler den sidste del, der får borgeren helt i mål.
- Delemobilitet er begrænset og spredt.
  - Udfordringer med markedet udenfor København
    - Behov for offentligt tilskud.
  - Tilbuddet fungerer ikke på tværs af kommunegrænser.
  - Usikkerhed om hvordan aftaler indgås på tværs

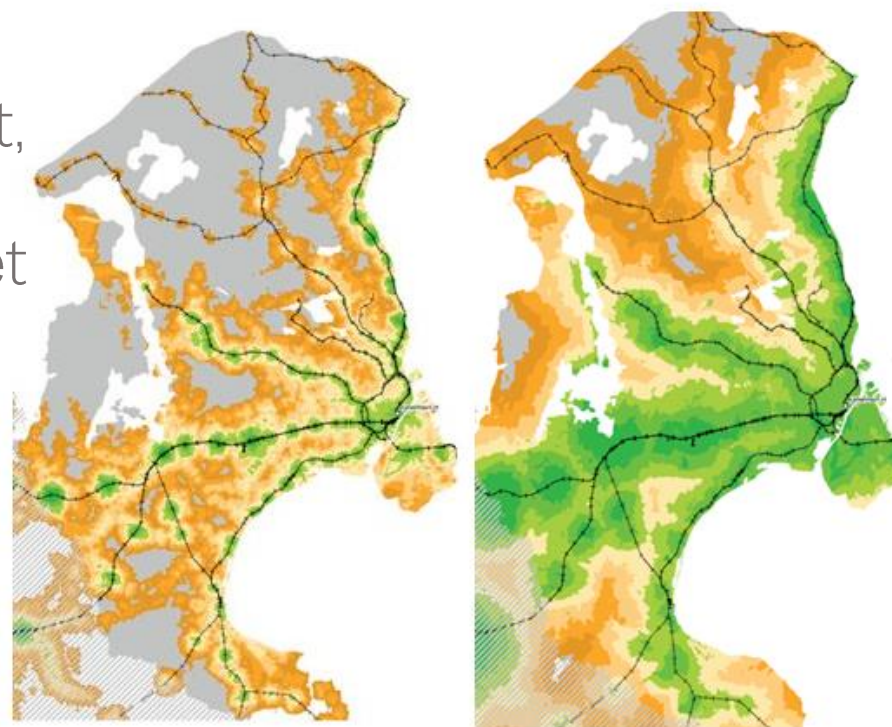
# Potentialet

Med opgraderingen af den kollektive transport, i form af Hovedstadens Letbane, har vi et potentiale for at give borgerne et bedre samlet mobilitetstilbud

- Et genkendeligt tilbud af delecykler, der fungerer på tværs af geografien og i kombination med det kollektive

## Forventet effekt

- Øget brug af kombinationsrejser
- Flere passagerer i det kollektive
- Flere cykelture



Forskel i rejsetid til København H mellem bil og kollektiv i minutter

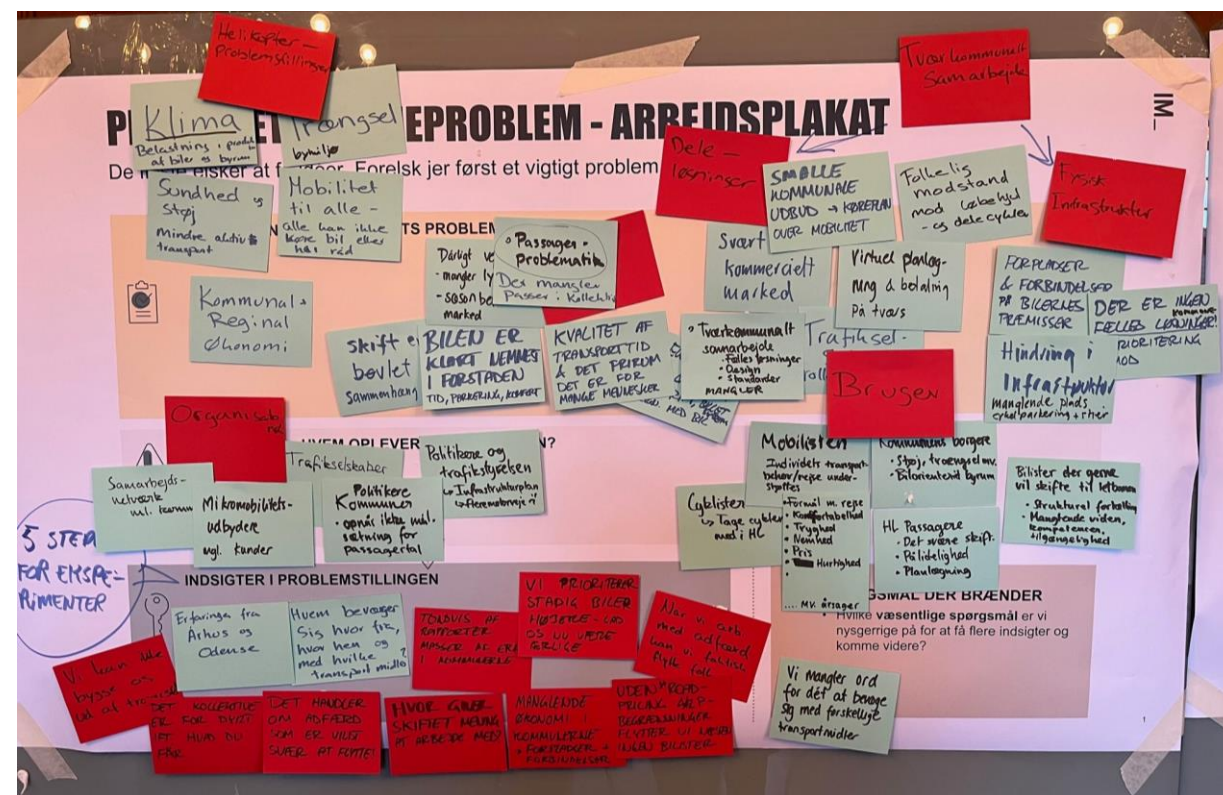
|         |
|---------|
| < 0     |
| 1 - 5   |
| 6 - 10  |
| 11 - 15 |
| 16 - 20 |
| 21 - 25 |
| 26 - 30 |

Figur 3.3b. Forskel i rejsetid mellem kollektiv transport og bil fra alle steder i hovedstadsområdet til København H med cykel som tilbringertransport<sup>9)</sup>

# Dialog med interessenter

- Præsentation for Teknisk Direktørforum i HL
- Dialog med medarbejdernetværk for HL-kommuner.
- Workshops med Ishøj, Glostrup, Gladsaxe, Movia og Gate 21
  - Udvikling af form og indhold
- Præsentation for opgaveudvalget i Lyngby Kommune.

Alle kommuner har efterspurgt samlet handling, og udtrykt interesse i at deltage i projektet.





# Hvad vi opnår med projektet:

## Indhold:

- Samlet dialog med udbydere
- Afklaring af model for aftaler med private operatører
- Reduktion af behov for offentligt tilskud – fx gennem cash-back-ordning
- Test af cykler og evt. løbehjul på udvalgte steder i hele geografien langs letbanen
- Udvikling og test af skiltning og afmærkninger til at finde vej til og fra den kollektive trafik / delecyclerne.

## Effekt

- Samlet tilbud om delemobilitet på tværs af kommunerne er etableret
- Fælles genkendelighed og synlighed ved stoppesteder og stationer
- Lettere for borgerne at bruge delemobilitet
- Nemmere for kommunerne at håndtere udbud og dialog med operatører
- Udbydere er tilstede når letbanen åbner
- Flere borgere benytter delemobilitet, bus, tog og letbane

# Mere grøn mobilitet i yderområderne

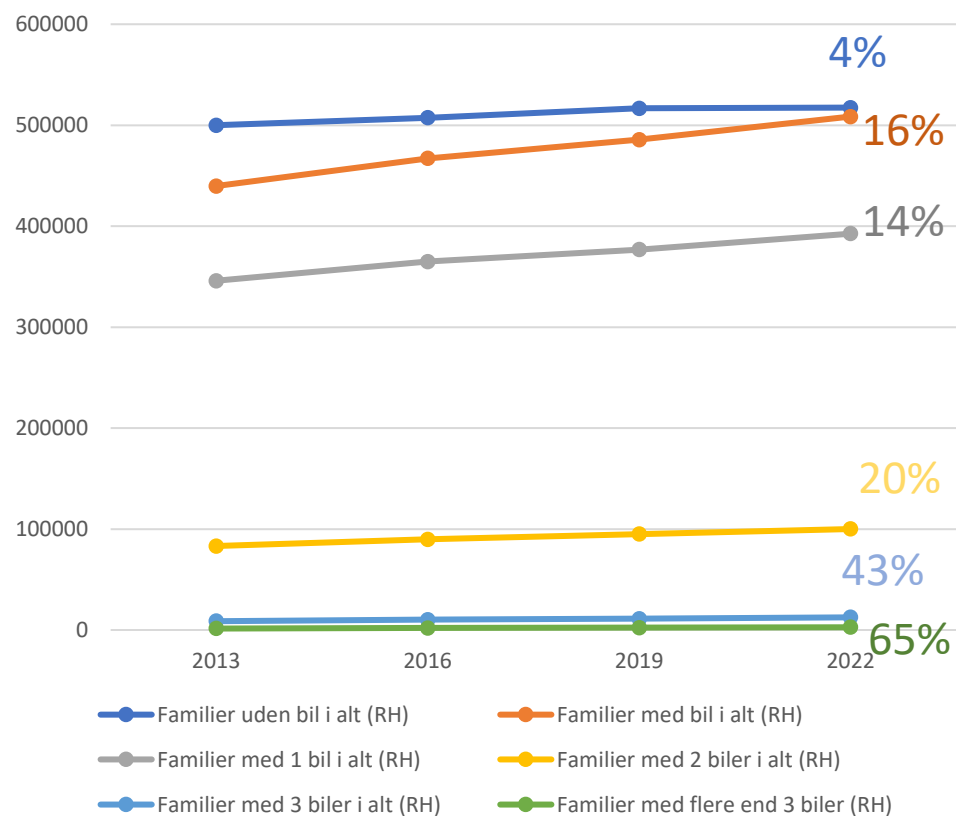
Morten Hass, Center for Regional Udvikling

# Mobilitet i yderområder

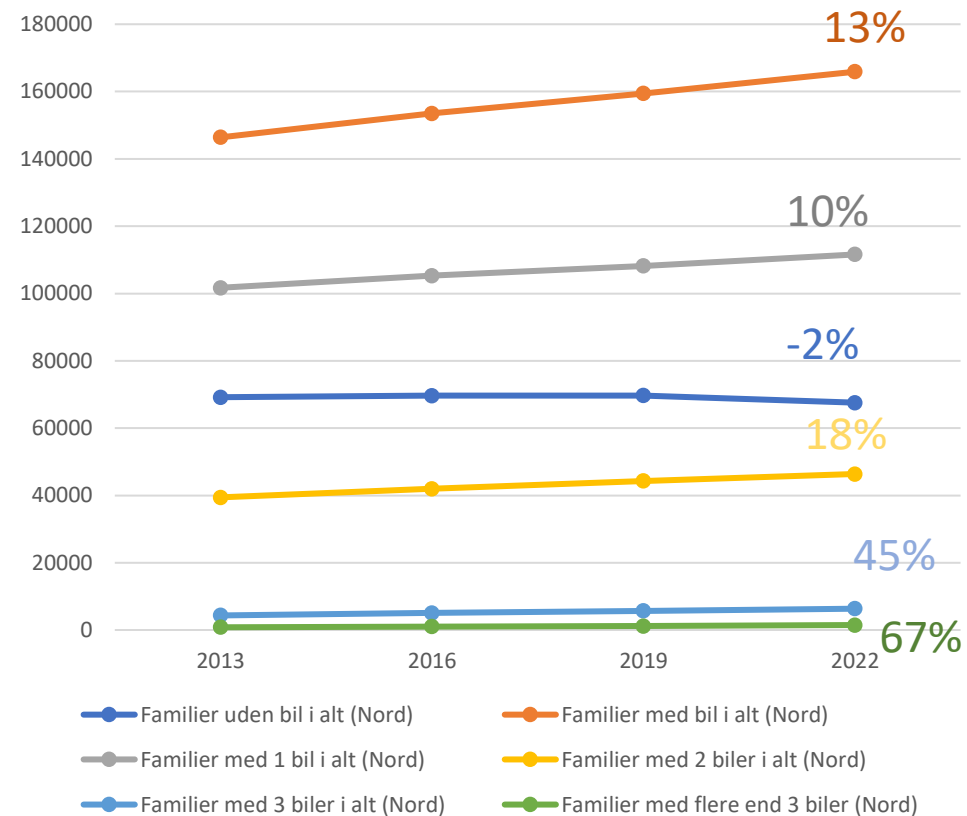
- Højt bilejerskab – 71% af husstande har bil mod 50% i hele regionen
  - ~75% bilejerskab i Halsnæs, Gribskov, Frederikssund
- Mindre frekvent og finmasket udbud af kollektiv trafik i Nordsjælland
- Behov for at vinde passagerer tilbage i Lokaltog
- Få alternative mobilitetstilbud
  - Flextur (alle)
  - Plustur (Allerød, Halsnæs og Gribskov)
  - Samkørsel er på vej (Allerød, Frederikssund, Helsingør, Hillerød, Hørsholm)
  - Ingen delecykler og –løbehjul
  - ~11% fald i cykelture pr. dag på 10 år.

# Udvikling i bilejerskab

Region Hovedstaden



Nordsjælland



# Projektudvikling med interessenter

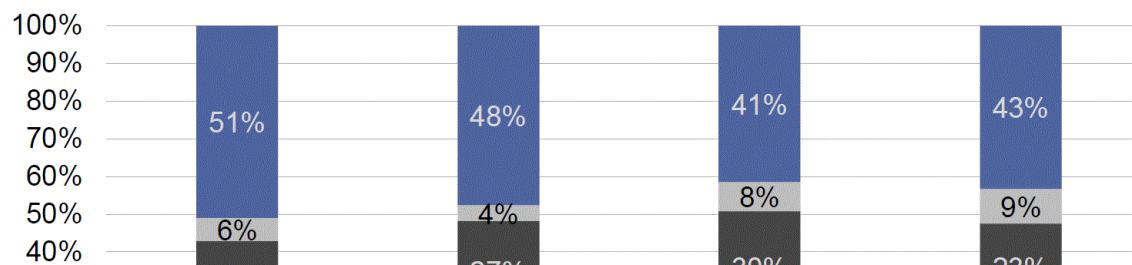
- Workshops med Movia, Gate 21, Fredensborg, Frederikssund og Gribskov Kommuner
- Bred problemstilling => behov for at fokusere
  - Fokus på unge
- Mobilitetstilbud fastsættes i samarbejde med kommuner og interessenter
  - Interesse for delemobilitet, first/lastmile tilbud
  - Skal være i storskala og tværgående
  - Skal understøtte den kollektive trafik
- Skal forankres hos øvrige kommuner, uddannelsesinstitutioner og elever



# Unge transportvaner

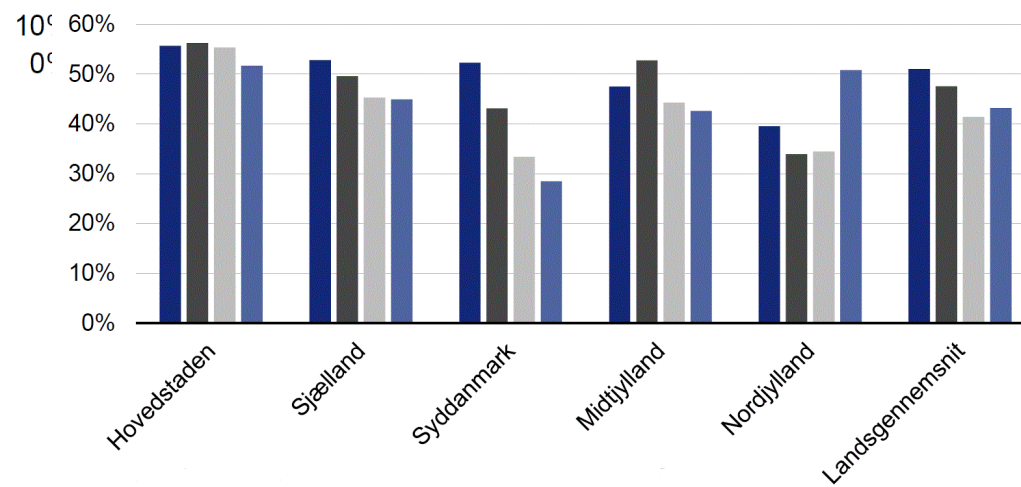
## Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

Lands gennemsnit, 3 års glidende gennemsnit



## Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

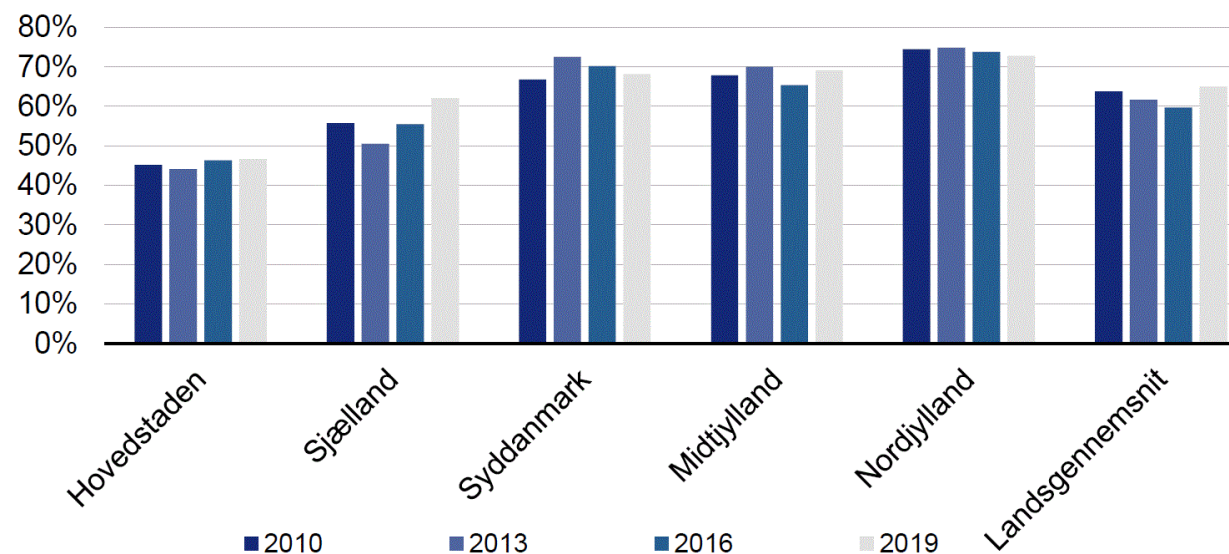
Kollektiv andel, 5 års glidende gennemsnit



■ 2010 ■ 2013 ■ 2016 ■ 2019

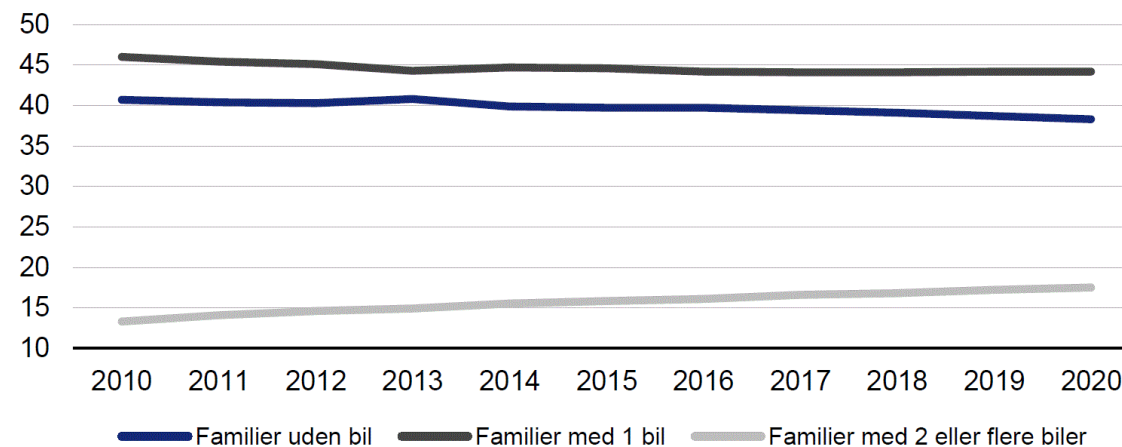
## Andel af elever ved ungdomsuddannelser med kørekort

Regionsopdelt, 5 års glidende gennemsnit:



## Familiernes bilrådighed

Andele for hele landet



# Hvorfor er det vigtigt at arbejde med unges mobilitet?

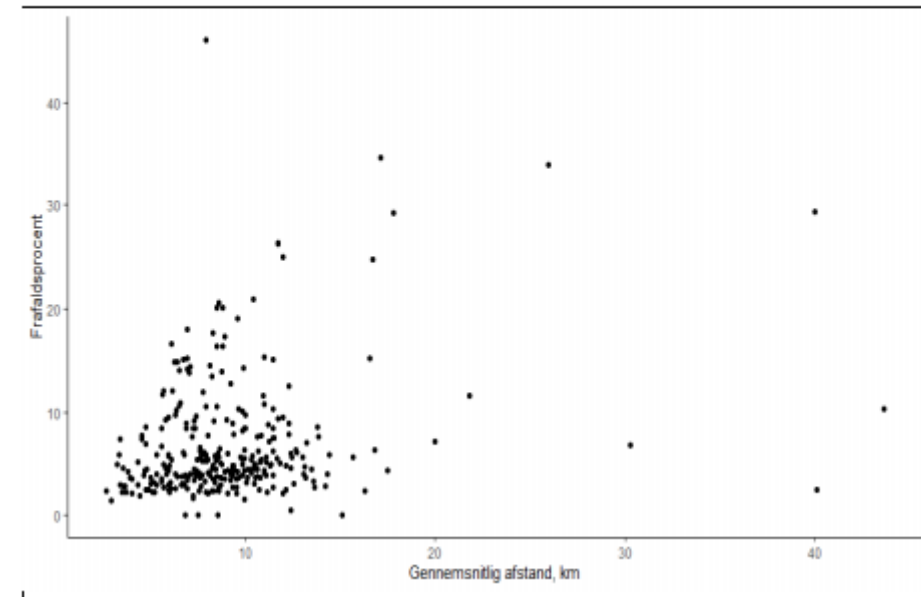
**Tabel 2.5. Antal institutioner i hhv. 2007 og 2018 fordelt på institutionstype og region**

| Antal institutioner | Monofaglige erhvervsskoler |      | Kombinations-skoler |      | Multis |
|---------------------|----------------------------|------|---------------------|------|--------|
|                     | 2007                       | 2018 | 2007                | 2018 |        |
| Region Hovedstaden  | 11                         | 6    | 2                   |      |        |
| Region Sjælland     | 8                          | 4    | 6                   |      |        |
| Region Syddanmark   | 19                         | 16   | 6                   |      |        |

**Tabel 5. Forudsagt sandsynligheden for at søge en ungdomsuddannelse i relation til rejsetid**

| 1. prioritet                                                   |     |     |     |     | Rejsetid |         |         |         |
|----------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|----------|---------|---------|---------|
|                                                                | Hf  | Hhx | Htx | Stx | 0 min.   | 40 min. | 50 min. | 60 min. |
| -                                                              | 6%  | 4%  | 6%  | 6%  | 16,6 %   | 42,3 %  | 38,2 %  | 34,2 %  |
| 7%                                                             | -   | 9%  | 17% | 17% | 3,4 %    | 2,7 %   | 2,1 %   | 1,7 %   |
| 3%                                                             | 6%  | -   | 8%  | 8%  | 6,3 %    | 5,6 %   | 5,0 %   | 4,5 %   |
| 27%                                                            | 47% | 38% | -   | -   | 7,8 %    | 6,8 %   | 5,8 %   | 4,9 %   |
| gruppe vedr. fordeling af elever på de gymnasiale uddannelser. |     |     |     |     | 4,4 %    | 14,1 %  | 13,7 %  | 13,4 %  |
| sundhed og pædagogik                                           |     |     |     |     | 5,6 %    | 4,8 %   | 4,2 %   | 3,6 %   |
| er, jordbrug og oplevelser                                     |     |     |     |     | 2,4 %    | 2,7 %   | 3,0 %   | 3,3 %   |
|                                                                |     |     |     |     | 1,0 %    | 1,0 %   | 1,0 %   | 1,0 %   |
|                                                                |     |     |     |     | 1,1 %    | 1,1 %   | 1,1 %   | 1,0 %   |

**Figur 5.3. Sammenhæng mellem afstand og frafald på afdelingsniveau for gymnasiale uddannelser**



# Bygger videre på tidligere pilotprojekter

- Samkørsel i Hillerød
- Studieflex i Halsnæs
- Ventefaciliteter i Frederikssund
- Morgenmadsordning i Køge
- Delecykler i Odsherred

