

Midtvejsevaluering af Delecykler i Forstæderne

Opsummering af læringer og potentialer samt anbefalinger til næste skridt for Dott delecykler i kommunerne i 2026

Version 1.1



Notat om midtvejsevaluering

Dette notat samler op på midtvejsevalueringen af projektet 'Delemobilitet i Forstæderne langs Ring 3'. Notatet indeholder også anbefalinger til at tilpasse samt videreføre projektet i 2026. Notatet henvender sig til regionale og kommunale beslutningstagere.

Region Hovedstaden har i perioden september 2024 til december 2025 finansieret opsætningen af 1.800 Dott delecycler i de ni kommuner for 3,5 millioner kroner. Finansieringen udløber med udgangen af 2025. Udover dedikerede ressourcetimer har det været omkostningsfrit for kommunerne at deltage. Gate 21 har bistået Region Hovedstaden og kommunerne med udrulningen og evalueringen af projektet.

Midtvejsevalueringen i dette notat giver et indblik i, hvordan brugerne har taget imod delecyclerne. Tidligere erfaringer viser, at brugerne har brug for tid til at vænne sig til nye transportformer i dagligdagen. Derfor har projektet sikret sig en option hos Dott på at forlænge kontrakten i 2026 for 2 millioner kroner.

Notatet indeholder en finansieringsmodel, hvor hver kommune bidrager finansielt i 2026 til Dott. Region Hovedstaden forventer at varetage den tværgående koordination mellem Dott og kommunerne i 2026.

Samlet håber Region Hovedstaden, at dette notat giver kommunerne det bedst mulige grundlag for at tage beslutning om at afsætte midler på budget 2026 til at videreføre delecycler i kommunerne.

Denne udgave er version 1.0 af notatet. Det vil blive opdateret i løbet af maj 2025 med blandt andet kvalitative undersøgelser.

Kommuner i Delemobiliet i Forstæderne

Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk.

Indhold

Side
2 Indledning
3 Baggrund og anbefalinger
5 Finansiering
7 Dott brugsdata
12 Udvikling i antallet af hubs
13 Erfaringer fra Rudersdal
14 Sammenfatning MEGAFON-kvantitativ
19 Sammenfatning MEGAFON-kvalitativ
20 Anbefalinger fra MEGAFON
21 Sammenfatning Dott-brugerundersøgelse
22 Sammenfatning interview ni kommuner
Bilag: MEGAFON-undersøgelse og Heatmaps

Ønsker du flere oplysninger?

Kontakt Region Hovedstaden

Morten Heile Hass
morten.heile.hass@regionh.dk

Caroline Schousboe
caroline.schousboe@regionh.dk

Kontakt Gate 21

Klaus Asbjørn Madsen
kwq@gate21.dk



Baggrund og anbefalinger

Det er en fælles ambition for Region Hovedstaden og kommunerne at fremme grøn mobilitet og reducere CO2-udledning fra transport ved blandt andet at få flere til at benytte kollektiv trafik og til at cykle. Derfor har regionen sammen med ni kommuner langs Ring 3 fra september 2024 gennemført et forsøg med deleelcykler i kombination med kollektiv transport.

Hovedstadens Letbane vil give et stort kvalitetsløft af den kollektive trafik i forstæderne og langs Ring 3, hvor bilen i dag benyttes i høj grad. Sammen med delemobilitet som dele-elcykler har letbanen potentialet til at få flere til at skifte bilturen til en mere bæredygtig og aktiv transportform.

Der er indgået aftale med Dott om at opsætte 1.800 deleelcykler fra Lyngby-Taarbæk i nordøst til Ishøj i sydvest. Cyklerne kan parkeres cirka 260 steder på tværs af kommunerne, hvilket giver brugerne en stor fleksibilitet.

Aftalen indebærer, at cyklerne er til rådighed fra 1. september 2024 til 31. december 2025. Projektet har et samlet budget på 3,5 millioner kroner, som Region Hovedstaden finansierer. Kommunerne bidrager med medarbejdertimer til at udvælge og fastlægge parkeringshubs, hvor cyklerne er placeret. Aftalen indeholder en option på at forlænge kontrakten i hele 2026 til en pris på 2,0 millioner kroner.

Dette notat indeholder resultaterne af projektets midtvejsevaluering. Formålet er dels at tilpasse anden del af testfasen i 2025, dels at give kommunerne det bedst mulige grundlag for at tage beslutning om at afsætte midler på budget 2026 til optionen.



Baggrund og anbefalinger - fortsat

Anbefalinger til næste skridt for 2026

Region Hovedstaden anbefaler, at de ni kommuner afsætter midler til optionen, så projektet fortsætter i 2026. Dette notat beskriver baggrunden for anbefalingen.

Midtvejsevalueringen viser, at flere brugere allerede har taget godt imod tilbuddet og anvender cyklerne. Antallet af ture er i positiv og stigende udvikling, men den samlede anvendelse er stadig relativt lav.

Potentialet for brugen af cyklerne er svært at estimere, da projektet er i en meget tidlig fase, og brugerne skal have tid til at lære tilbuddet at kende. Vi har endnu ikke set effekten af en fuld sommerperiode, og den tiltænkte kobling til letbanen er vanskelig at vurdere, da letbanens åbning har været forsinket.

Spørgeskemaundersøgelsen fra MEGAFON viser dog, at 1/3 af borgerne forventer, at cyklerne vil øge deres brug af den kollektive trafik, for eksempel når letbanen åbner. Samtidig mener seks ud af 10, at cyklerne hører til i en grøn fremtid, men at der er behov for tid til at vænne sig til nye transportformer. I andre lande som Holland og Belgien har delecycler stor succes. Koblet med den stigende anvendelse af cyklerne taler det for et større potentiale, end de nuværende brugstal viser.

At forlænge projektet med et år giver bedre mulighed for at vurdere delecyklernes reelle potentiale og businesscase.

På side 5-6 ses to modeller for den enkelte kommunens medfinansiering i 2026 afhængigt af, om projektet udvides til at omfatte flere nabokommuner.

Anbefalinger til tilpasninger i 2025

Midtvejsevalueringen viser forbedringspotentialer ved den nuværende ordning. Derfor anbefales tre indsatsområder for at tilpasse ordningen i 2025:

- Fokus på at øge parkeringskapacitet på private arealer – ansvarlig er Dott.
- Undersøge tiltag, der kan øge antallet af brugere – ansvarlig: Dott.
- Dialog med Dott om prisstruktur – ansvarlig: Region Hovedstaden.



Finansiering

Delemobilitet i Forstæderne har sikret sig en option hos Dott på at forlænge kontrakten i 2026 for to millioner kroner. Det giver mulighed for at få større viden om brugen af dele-el-cyklerne over en længere periode og få testet cyklerne i sammenhæng med letbanen. Region Hovedstaden har ikke mulighed for at finansiere optionen, hvorfor der er behov for at se på mulig kommunal finansiering.

Der har været flere modeller i spil. På Teknisk Direktør Forum under Hovedstadens Letbane har de tekniske direktører peget på, at 'Super-cykelsti-modellen', hvor omkostninger er fordelt efter indbyggertal, er mest fair.

Regionen har igennem projektet modtaget interesse fra flere nabokommuner, der kunne

være interesseret i at blive en del af en mulig forlængelse i 2026. Derfor fremgår der flere modeller nedenfor. Regionen er i dialog med de kommuner for at afdække deres interesser i at indtræde i projektet - og dermed mulige medfinansiering. Dott har på forhånd godkendt at udvide operationszonen til flere kommuner.

Med det aktuelle niveau af ture vil det offentlig tilskud per tur være 56 kroner for kommunerne ved at aktivere optionen på to millioner kroner. Det forventes, at det månedlige antal af ture vil stige hen over forårs- og sommerperioden, og at tilskudsbehovet per tur derved vil falde.

Region Hovedstaden forventer fortsat at koordinere samarbejdet mellem kommunerne og Dott i 2026.

Scenarie 1: De 9 oprindelige kommuner fordelt efter indbyggertal

	Indbyggertal	Omkostninger	Procentdel
Albertslund	28.117	164.782	8%
Brøndby	40.401	236.773	12%
Gladsaxe	70.958	415.855	21%
Glostrup	24.869	145.747	7%
Herlev	30.784	180.412	9%
Ishøj	24.365	142.793	7%
Lyngby-Taarbæk	58.713	344.092	17%
Rødovre	44.734	262.167	13%
Vallensbæk	18.322	107.378	5%
Samlet	341.263	2.000.000	100%

Finansiering - fortsat

Scenarie 2: Inkluderer de ni eksisterende kommuner og tre nye kommuner fordelt efter indbyggertal - for eksempel Gentofte, Hvidovre og Rudersdal.

	Indbyggertal	Omkostninger	Procentdel
Albertslund	28.117	106.617	5%
Brøndby	40.401	153.196	8%
<i>Gentofte</i>	75.076	284.680	14%
Gladsaxe	70.958	269.065	13%
Glostrup	24.869	94.301	5%
Herlev	30.784	116.730	6%
<i>Hvidovre</i>	53.760	203.852	10%
Ishøj	24.365	92.389	5%
Lyngby-Taarbæk	58.713	222.633	11%
<i>Rudersdal</i>	57.342	217.435	11%
Rødovre	44.734	169.627	8%
Vallensbæk	18.322	69.475	3%
Samlet	527.441	2.000.000	100%

Dott brugsdata

Dott trækker data om antal ture, startpunkt og destination samt længden af brugernes ture på delecyklerne i de ni kommuner på månedsbasis, som rapporteres til de deltagende kommuner løbende.

På de følgende sider finder du tal for brugen af delecyklerne i hele perioden fra september 2024 til 30. april 2025

Bemærk at en stor del af perioden har været vintertid - og dermed ikke hensigtsmæssig cykeltid. Vi går nu ind i perioden, hvor vi forventer en større brug af cyklerne.

Konklusioner på brugsdata fra Dott

- Antallet af månedlige ture var højest, da projektet blev lanceret i september 2024. Herefter faldt antallet af månedlige ture i takt med at vejret blev koldere til lavpunktet i december 2024. Siden er brugen steget, og der har været cirka dobbelt så mange ture i april 2025, som i december 2024.
- Cyklerne bruges flittigt til og fra S-togstationerne. 10 af de 20 mest benyttede afleveringsområder er ved S-togstationerne.
- Høj anvendelse af cykler til og fra kollegier – for eksempel DTU og Basecamp i Lyngby.
- Mange anvender cykler i områder med begrænset kollektiv trafik – for eksempel Hvissinge i Glostrup, ARKEN i Ishøj og Banemarksvej i Brøndby.
- Cyklerne anvendes især om eftermiddagen og aftenen med et peak i eftermiddagsmyldretiden.
- Cyklerne har en høj andel af betalende brugere sammenlignet med København og Frederiksberg.
- Andelen af cykler, der efterlades uden for afleveringssteder (hubs), er reduceret med knap 40 procent siden projektets start i september og er fortsat faldende. Flere hubs og et øget gebyr for at efterlade cykler udenfor hubs vurderes at have været afgørende for udviklingen. Andelen er dog fortsat højere end i Rudersdal Kommune, hvor der også er Dott-cykler. En afgørende forskel vurderes at være antallet af hubs, der er væsentligt højere i Rudersdal.

Den kommunale kontaktperson har fået alle de specifikke brugsdata. Ønsker du tallene tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.



Dott brugsdata - fortsat

Cyklerne er mest benyttet til følgende områder/afleveringssteder. Flere af områderne har flere afleveringssteder (hubs). Mange ture starter og slutter ved S-togsstationerne – 10 af de 20 mest benyttede områder er omkring S-togsstationerne.

Hub / Afliveringssted	Kommune	Ture startet	Ture sluttet	Samlet
Glostrup Station	Glostrup	1520	1038	2558
DTU	Lyngby-Taarbæk	1245	1006	2251
Hvissinge	Glostrup	576	688	1264
Albertslund Station	Albertslund	935	603	1538
Vallensbæk Station	Vallensbæk	577	528	1105
Herlev Station	Herlev	544	456	1000
Ishøj Station	Ishøj	506	445	951
Lyngby Station	Lyngby-Taarbæk	462	426	888
Hersted Industripark - Mellemtoftevej	Glostrup	300	373	673
Hovedvejen ved Byparken	Glostrup	253	236	489
Bagsværd Station	Gladsaxe	257	296	553
Brøndby Strand Station	Brøndby	267	281	548
Kirkebjerg Station	Brøndby	162	233	395
Buddinge station	Gladsaxe	334	226	560
Engelsborgvej	Lyngby-Taarbæk	228	266	494
Søborg Torv	Gladsaxe	328	323	651
Virum Station	Lyngby-Taarbæk	162	233	395

Den kommunale kontaktperson har fået alle de specifikke brugsdata. Ønsker du tallene tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.

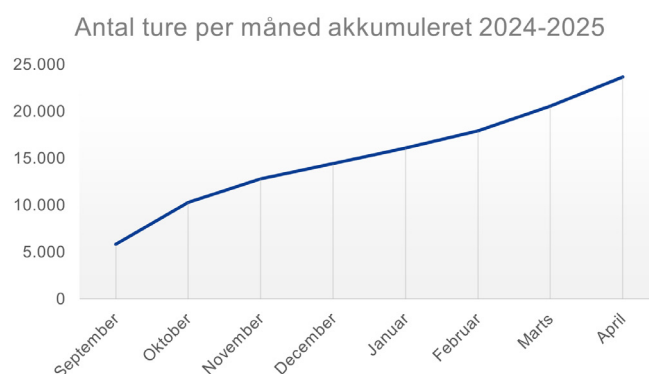
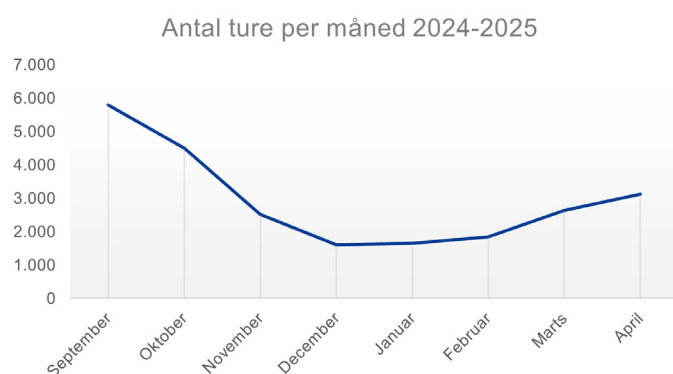
Dott brugsdata - fortsat

Antal unikke brugere og turenes længde

Kommune	Antal unikke brugere	Antal ture	Antal ture per unik bruger	Gennemsnitslængde per tur (minutter)
Albertslund		2741		12,0
Brøndby		2133		13,9
Gladsaxe		3676		14,2
Glostrup		3806		11,5
Herlev		2449		13,4
Ishøj		1449		12,3
Lyngby-Taarbæk		4691		14,1
Rødovre		1244		15,7
Vallensbæk		1457		11,4
Samlet	7.694	23.646	3,1	13,2

Data per kommune er ikke tilgængelig.

Antal ture per måned og i alt i perioden



Den kommunale kontaktperson har fået alle de specifikke brugsdata. Ønsker du tallene tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



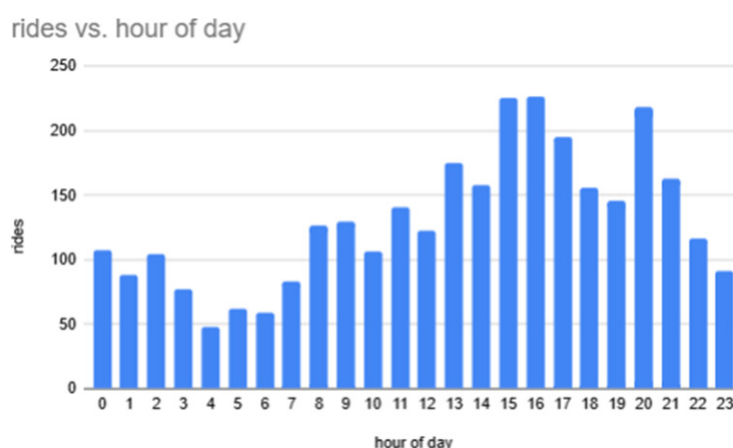
Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



Dott brugsdata - fortsat

Ture i løbet af dagen - april måned

Flest ture om eftermiddagen
og først på aftenen



Fordeling af betalingstyper per tur 1.9.24 - 28.4.2025

Kommune	Abonnement	Pay-as-you go (betaling per gang)	Rabatkoder (gratis ture)
Albertslund	25%	67%	8%
Brøndby	20%	67%	14%
Gladsaxe	22%	49%	28%
Glostrup	17%	59%	23%
Herlev	19%	66%	16%
Ishøj	27%	65%	8%
Lyngby-Taarbæk	22%	52%	26%
Rødovre	22%	53%	24%
Vallensbæk	26%	59%	16%
Samlet	22%	60%	18%
Rudersdal	18%	65%	17%
Frederiksberg	12%	55%	33%
København	14%	60%	29%

Den kommunale kontaktperson har fået alle de specifikke brugsdata.
Ønsker du tallene tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Dott brugsdata - fortsat

Andel af ture der afsluttes udenfor hubs 2024-2025

Kommune	September-oktober	November-januar	Januar-april	Ændring September-april	Ændring Januar-april
Albertslund	13,8%	7,5%	7,1%	-45,7%	-5,3%
Brøndby	10,9%	6,5%	6,5%	-40,4%	0,0%
Gladsaxe	8,7%	6,8%	6,3%	-21,8%	-7,4%
Glostrup	6,3%	3,3%	3,1%	-47,6%	-6,1%
Herlev	8,7%	5,8%	5,8%	-33,3%	0,0%
Ishøj	9,8%	4,6%	4,7%	-53,1%	2,2%
Lyngby-Taarbæk	5,2%	5,7%	5,4%	9,6%	-5,3%
Rødovre	9,1%	5,1%	4,9%	-46,2%	-3,9%
Vallensbæk	9,6%	4,6%	4,6%	-52,1%	0,0%
Gennemsnit	9,1%	5,5%	5,4%	-39,6%	-1,8%
Rudersdal	3,8%	3,0%	3,3%	-13,2%	10,0%

Den kommunale kontaktperson har fået alle de specifikke brugsdata.
Ønsker du tallene tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.



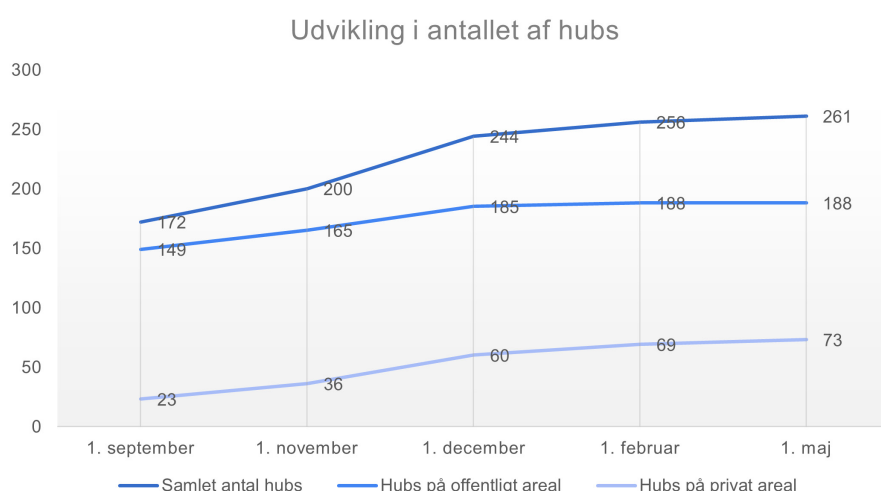
DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Udvikling i antallet af hubs

Da delecyclerne blev lanceret den 1. september 2024, kunne brugerne benytte sig af delecyclerne ved 172 hubs/afleveringssteder. Det viste sig at være for få, og antallet af hubs var stærk medvirkende til de mange parkeringsproblemer i starten af projektet.

Region Hovedstaden, Dott og kommunerne havde derfor stor opmærksomhed på at øge antallet af hubs. Per 1. maj 2025 kan brugerne benytte 261 hubs – en stigning på 51,7 procent. Særligt antallet af hubs på private arealer er øget markant, og der er nu over tre gange så mange hubs på privat areal, end da cyklerne blev lanceret.



Hub ved Herlev Hospital

Data fra Dott viser en tydelig sammenhæng imellem implementering af flere hubs og reduktioner i parkeringsudfordringer. I områder, hvor der tidligere var langt til nærmeste hub, reduceres antallet af forkert parkerede cykler ved implementering af nye hubs tættere på brugerne.

Der er fortsat behov for endnu flere hubs, så tilbuddet bliver så fleksibelt som muligt for brugerne. Der er derfor behov for et vedvarende og øget fokus på at øge antallet af hubs i samarbejde imellem Dott, Region Hovedstaden og kommunerne.

Implementering af hubs på private arealer har vist sig at være en udfordring – særligt i boligområder, hvor interessen har været begrænset på trods af, at data viser, at beboerne benytter cyklerne.

Erfaringer fra Rudersdal

I Rudersdal Kommune har der siden august 2024 været omkring 200 Dott-cykler til rådighed for borgerne.

Cyklerne er en del af EU-projektet GEMINI, hvor der også testes delebiler. Pris og vilkår for at benytte cyklerne har været de samme i Rudersdal Kommune, som i kommunerne langs Hovedstadens Letbane.

Sammenlignet med kommunerne i Delemobilitet i Forstæderne har Rudersdal:

- **Haft flere ture**

Der har været over 10.000 ture på Dott-cykler mod 23.646 ture i letbanekommunerne

- **Væsentligt flere hubs**

Der er næsten lige så mange hubs i Rudersdal Kommune - 227 styk - som i de ni letbanekommuner tilsammen - 261 styk.

- **Væsentligt færre ture, der ender udenfor hubs**

Omkring 3,3 procent af alle ture ender udenfor hubs i Rudersdal. Gennemsnittet er 5,4 procent i letbanekommunerne.

- **Cirka samme andel af borgerne har anvendt cyklerne.**

Der er ligeledes gennemført en evaluering i Rudersdal Kommune. Evalueringen er dog samlet for både delecykler og delebiler.

Evalueringen fra Rudersdal kan efterspørges hos Region Hovedstaden



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvantitativ undersøgelse

For at få et bedre indblik i borgernes kendskab, brug og holdninger til dele-elcykler, er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse i samarbejde med MEGAFON.

Undersøgelsen giver værdifuld viden om både nuværende og potentielle brugere, samt om de barrierer og muligheder, der knytter sig til at udbrede mikromobilitet i kommunerne.

Selvom antallet af faktiske brugere i stikprøven er begrænset, peger resultaterne på nogle centrale tendenser, som kan bruges til at kvalificere den videre udvikling og forankring af delecyclerne som en del af den grønne omstilling. Nedenfor præsenteres hovedresultaterne fra undersøgelsen.

MEGAFON har på vegne af Region Hovedstaden gennemført en online spørgeskemaundersøgelse. Den blev udsendt via e-boks til et repræsentativt udsnit af borgere over 18 år på tværs af de ni kommuner. 2.760 personer har besvaret undersøgelsen. MEGAFON vurderer, at mængden af besvarelser er passende til at give tilstrækkelig statistisk sikkerhed for de opnåede resultater.

Høj synlighed for dele-elcyklerne

90% har set dele-cyklerne i bybilledet eller på hjemmesider.

På trods af den store synlighed, er det kun hver 3. borger, der føler, at de har et egentligt kendskab til Dott-cyklerne.



Se hele undersøgelsen i bilag 1



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvantitativ undersøgelse - fortsat

Brug af Dott dele-elcyklerne

4%

Omkring 4% af befolkningen i de ni kommuner har brugt cyklerne.

Heraf er det mest hyppige at have brugt det én gang.

Forskelle mellem kommuner

Flere i Rødovre Kommune 86% og færre i Vallensbæk Kommune 24% svarer, at de ville have benyttet bus som en del af deres rejse - sammenholdt med gennemsnittet på 50%.

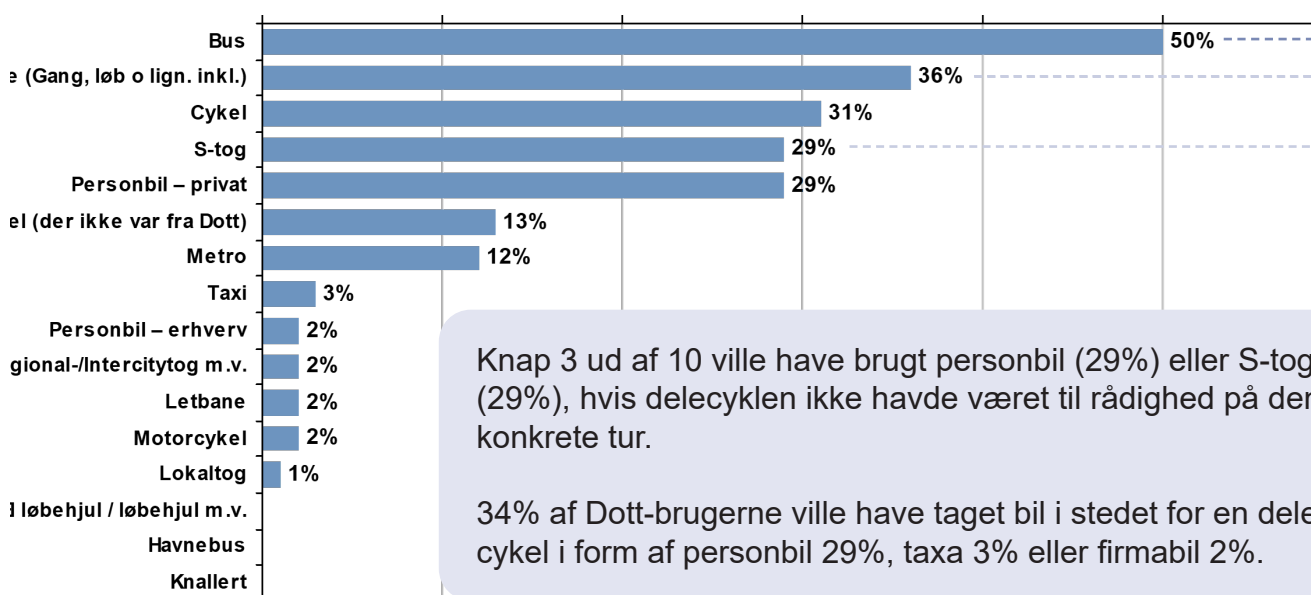
Dott-brugerne foretrækker bil

37% af Dott-brugerne har bil som deres primære transportform. Næstflest - 30% angiver, at cykel/elcykel er deres primære transportform, 28% svarer offentlig transport, og 4% foretrækker at gå.

Aldersforskelle

Flere af de 18-29-årige svarer, at de ville have gået (44%) eller taget S-tog (41%) sammenholdt med de respektive gennemsnit på 36% og 29%.

Hvordan ville du have transporteret dig, hvis du ikke havde kunnet benytte dele-elcyklerne fra Dott?



Knap 3 ud af 10 ville have brugt personbil (29%) eller S-tog (29%), hvis delecyklen ikke havde været til rådighed på den konkrete tur.

34% af Dott-brugerne ville have taget bil i stedet for en delecykel i form af personbil 29%, taxa 3% eller firmabil 2%.

Se hele undersøgelsen i bilag 1



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



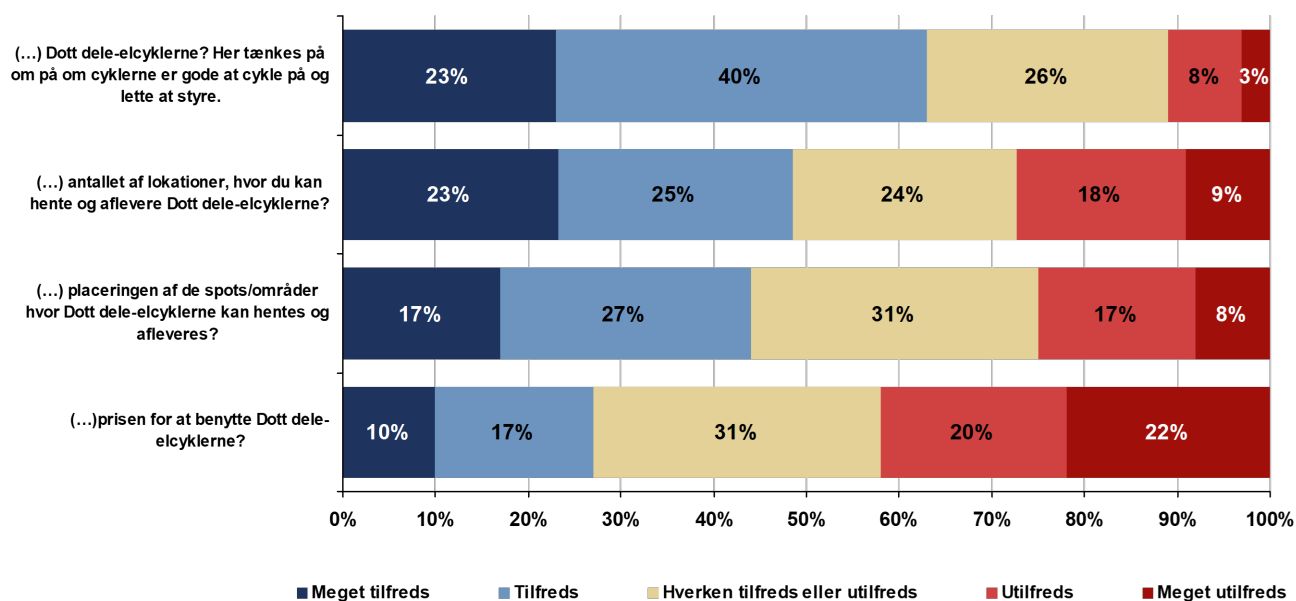
Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvantitativ undersøgelse - fortsat

Brugertilfredshed

Blandt brugerne er der bred tilfredshed med cyklerne - 63% er meget tilfredse eller tilfredse. Derimod er der en vis utilfredshed med prisen. Her er 42% er utilfredse, mens 27% er utilfredse med antallet af hubs.

Er du tilfreds eller utilfreds med....



Se hele undersøgelsen i bilag 1



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

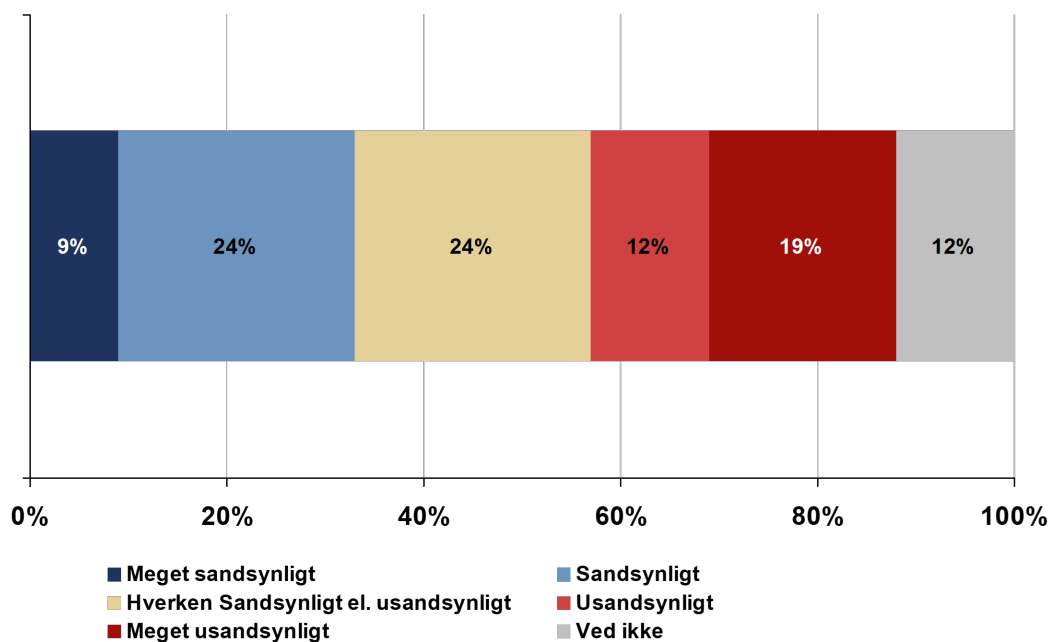
Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvantitativ undersøgelse - fortsat

Potentielle brugere af delecyclerne

32% mener, at det er sandsynligt eller meget sandsynligt, at cyklerne vil øge deres brug af kollektiv trafik - eksempelvis når letbanen åbner.

Er det sandsynligt eller usandsynligt, at dele-elcyklerne fra Dott vil øge din brug af den kollektive trafik, fx når letbanen åbner?



Se hele undersøgelsen i bilag 1



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



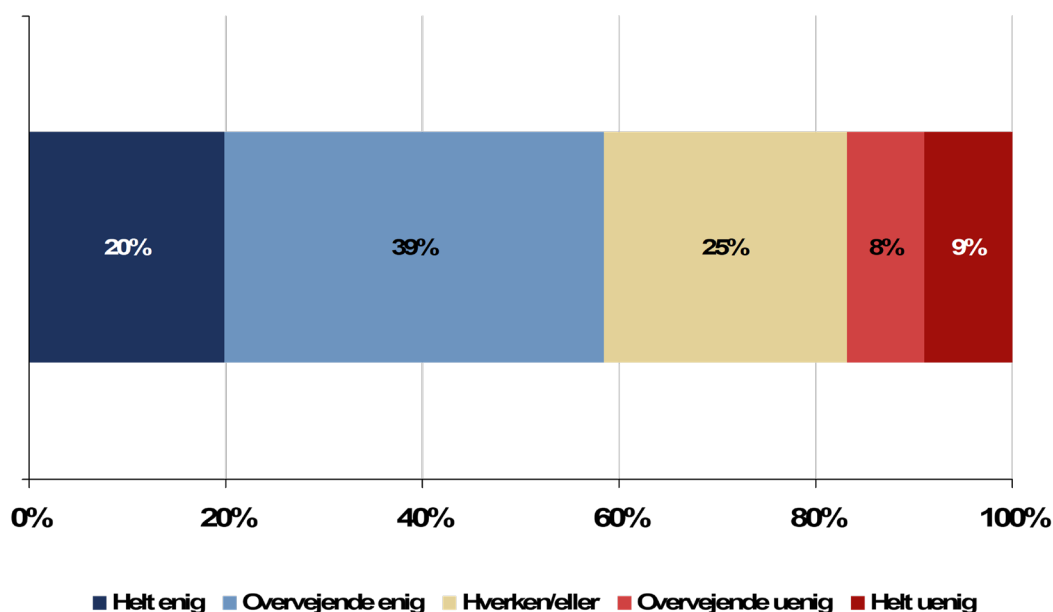
Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvantitativ undersøgelse - fortsat

Opbakning til delecykler som led i grøn omstilling

Der er generelt en positiv holdning til tilbuddet om delecykler - på trods af begrænset brug. 59% mener, at "Dele-elcykler hører til i en grøn fremtid - men vi skal have tid til at vænne os til en nye transportformer".

Dele-elcykler hører til i en grøn fremtid - men vi skal have tid til at vænne os til en nye transportformer



Se hele undersøgelsen i bilag 1



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



Sammenfatning af MEGAFON-undersøgelse

Kvalitativ undersøgelse

MEGAFON har på vegne af Region Hovedstaden gennemført to kvalitative fokusgruppeinterview med 7 personer i alt og 4 individuelle dybdeinterview. Den kvalitative rapport baserer sig på udsagn fra 11 brugere af delecyclerne.

Konklusionerne fra fokusgrupper og interviews bekræfter i store træk det samlede billede fra den kvantitative undersøgelse og bringer et ekstra lag til at forstå borgernes oplevelse af tiltaget med delecycler.

Synlighed fører ikke i sig selv til kendskab

Når cyklernes synlighed i bybilledet ikke i sig selv har resulteret i større konkret viden, indikerer det, at der er behov for mere aktiv markedsføring, hvor borgerne eksponeres direkte for konkret viden om brug af cyklerne.

I relation til brugssituationer mener brugerne at der bør lægges vægt på, at de kan agere som bindeled til kollektiv transport, da mange i forvejen ser denne brugssituation som nærliggende og velegnet.

For de fleste er delecyclerne et supplement

De fleste brugere opfatter delecyclerne som relevante og oplagte, særligt i spontane eller uforudsete situationer, hvor deres egne transportmidler ikke er til rådighed, eller de er bekymrede for dem (eksempelvis i forhold til at efterlade egen cykel ved station).

Den største barriere er prisen

De fleste brugere forventer, at cyklerne bør være billigere end andre transportmidler - her nævnes særligt busserne. Mange vil gerne vælge den nemmest tilgængelige og mest fleksible løsning og nævner delecyclerne, men prisen begrænser brugen.

Cyklerne, app og parkering

Cyklerne og brugen af dem beskrives positivt. Det samme med antallet og placeringen af hubs.

Brugerne ønsker bedre fordeling af cykler mellem hubs. De oplever, at der er mange cykler ét sted og få andre steder. Samt at mange cykler efterlades uden for hubs. Brugerne ved, at det er andre brugeres adfærd, der skaber problemet, men mener, at det er udbyders ansvar at få styr på.

Holdning til projektet

Brugerne har en grundlæggende positiv holdning til projektet. Det roses især for at være et mere klimavenligt alternativ til andre transportmidler. Generelt er brugerne glade for, at deres kommune og region iværksætter denne slags initiativer.

I forlængelse af dette, vurderer mange brugere, at Dott-cyclerne særligt er relevante som bindeled til den offentlige transport. Der er flere brugere, der nævner, at de ser Dott-cyclerne som et oplagt bindeled til Letbanen, når den åbner.

Anbefalinger fra MEGAFON

Kvantitativ og kvalitativ undersøgelse - fortsat

MEGAFON kommer på baggrund af evalueringen med 6 anbefalinger:

- 1** Overvej en aktiv markedsføring af de muligheder, cyklerne giver borgerne.
- 2** Inspirer borgerne til at bruge cyklerne – fortæl om cyklernes sammenhæng med letbanen og om øvrige brugsmuligheder.
- 3** Synliggør rabatordninger og kampagner mere aktivt.
- 4** Informationen skal være tilgængelig både på appen og hjemmesiden.
- 5** Forenkling og eventuel integration gennem andre mobilitets-apps.
- 6** Forbedring af Dott's kundeservice.

Region Hovedstaden, kommunerne og DOTT vil arbejde videre med anbefalingerne i anden halvdel af projektet i 2025.

Sammenfatning af Dott-brugerundersøgelse

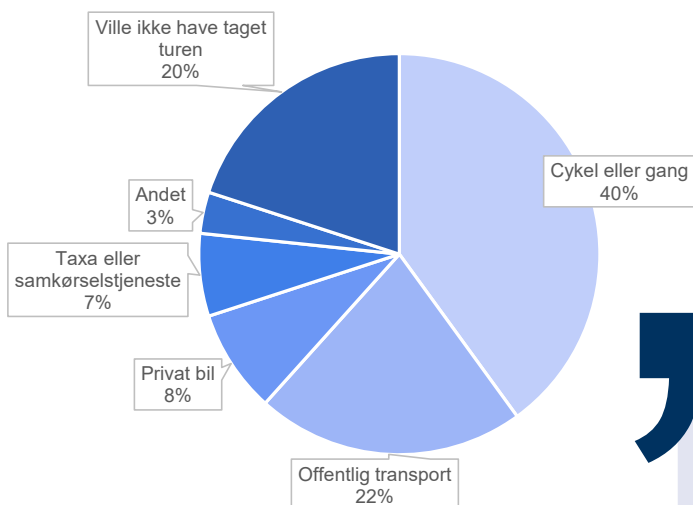
I april 2025 er der gennemført en undersøgelse blandt de personer, der er registreret i Dott's app og har brugt cyklerne.

60 personer har svaret i de ni kommuner.

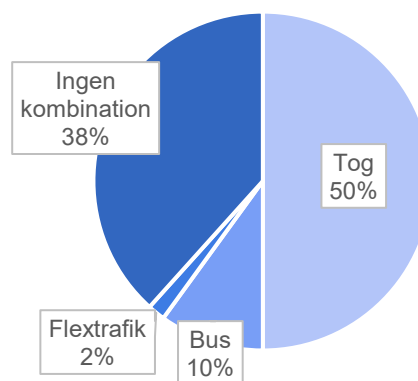
3,9 Tilfredshedsscoren for brugernes seneste rejse på en skala fra 1 til 5.



Hvordan ville du have gennemført din seneste tur, hvis delebiler ikke var tilgængelige?



Kombination af kollektiv trafik og delecycler



Hvordan kan vi tilbyde dig en bedre service?

Billigere køreture

Sænk billetpriserne

Flere cykler på stationer

Flere parkeringsmuligheder

At vise os hvor vi kan parkere

At der ikke er et specifikt sted, man skal aflevere cyklen

Det var yderst formidabelt

Jeg synes, jeres service er perfekt

Ønsker du tallene fra Dott brugerundersøgelsen tilsendt, kan du kontakte Region Hovedstaden.



DELEMOBILITET
I FORSTÆDERNE



Region
Hovedstaden



Interreg
North Sea Region
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Sammenfatning interview med ni kommuner

Gate21 har evalueret kommunernes erfaringer fra projektet gennem online interviews med kommunernes kontaktpersoner.

Alt i alt ser kommunerne positivt på ordningen, på trods af de opstartsvanskeligheder der har været. Ordningen ses som passende positivt ind i kommunernes ambitioner på mobilitetsområdet.

Af evalueringen fremgår følgende:

Velfungerende samarbejde

Der er bred enighed om at samarbejdet med de andre kommuner, Region Hovedstaden, Gate 21 og Dott har fungeret godt.

Kommunerne nævner at det er en fordel at projektet er tværkommunalt, og at det har været nødvendigt, at der er en aktør, der koordinerer på tværs.

Dækning af usete mobilitetsbehov

Delecyklerne har vist sig værdifulde i områder med begrænset kollektiv transport. Borgerne efterspørger alternativer, når busserne kører sjældent eller i områder, der er svære at dække med bus. Her har projektets tilbud af cykler været med til at udfylde et behov. Der er i visse kommuner indtryk af, at ordningen godt kunne bruges mere, end den gør. Man tænker dog at brugen vil stige, når letbanen kommer op at køre.

Forbedret koordinering med operatøren

I projektets opstart havde visse kommuner følelsen af, at ansvaret for at gøre opmærksom på oprydning af efterladte cykler lå hos kommunen. Denne problematik er dog hurtigt

blevet adresseret i det løbende samarbejde. Samarbejdet med Dott er overordnet præget af høj tilfredshed. Dott har vist stor vilje til hurtigt at agere på fejlplacerede cykler og reagere på henvendelser fra borgere og kommunale medarbejdere.

Blandet modtagelse

Der var generelt stor motivation for at indlede projektet – det passer ind i kommunernes klima- og mobilitetsagenda.

I de fleste af kommunerne er ordningen blevet meget roligt modtaget. I andre kommuner har der dog været en del negativ opmærksomhed på diverse sociale medier - hovedsageligt klager omkring feilparkerede cykler. Denne tendens er dog aftaget i 2025, og i kommunerne er der generelt et indtryk af, at folk har vænnet sig til ordningen. Kommunerne er også i tvivl om, hvor repræsentativ den negative attitude egentlig er.

Der har også været enkelte klager over at cyklerne optog for meget cykelparkering ved stationerne. De konkrete kommuner har dog ikke ved egne observationer genfundet dette.

Opstartsvanskeligheder overkommet og læring om hubs

Opstarten af projektet var præget af en række praktiske udfordringer omkring placering af hubs og antallet af hubs, men disse er i vid udstrækning blevet løst.

Placeringen af hubs er en central brik i ordningen for, at det skal være attraktivt for den rejsende at benytte delecyklerne, og her har projektet måtte teste sig lidt frem.

Sammenfatning interview med ni kommuner

Der har generelt set været brug for flere hubs. Der er i evalueringen blevet nævnt, at kommunerne kunne have ønsket en mere klar udpegning af hub-placeringer fra Dott tidligere i projektet.

Der har i visse tilfælde været udfordringer med for mange cykler samlet ved enkelte hubs, og enkelte kommuner har sat spørgsmålstegn ved, om der i virkeligheden er for mange cykler.

Det bliver også nævnt, at geofencing'en til tider ikke er helt præcis nok, hvilket leder til, at cykler kan ende udenfor bufferzoner på gangarealer og private arealer.

I projektets begyndelse modtog flere kommuner mange henvendelser om cykler, der blev parkeret uden for de definerede hubs. Problemet blev dog gradvist mindre, især efter at antallet af hubs steg og prissystemet blev justeret med højere gebyr på ikke-korrekt-aflevering uden for hubs. Denne ændring viste sig at være en effektiv adfærdsregulerende mekanisme og bidrog markant til at forbedre situationen.

Kommunerne har erfaret, at hubs uden egentlige cykelstativer fører til, at cyklerne bliver stillet mere tilfældigt og i nogle tilfælde blot smidt. Samt at cykler placeret på blødt underlag – særligt græs – ofte vælter. Begge dele forringer brugeroplevelsen og skaber et rodet bybillede. Flere kommuner har derfor overvejet at etablere mere funktionel og brugervenlig infrastruktur ved udvalgte hubs for at sikre bedre stabilitet.

I visse kommuner er der tænkt i at integrere delemobilitet med kommende letbanestationer ved at reservere plads til delecycler i den fysiske planlægning.

Fremtidige forbedringer

Der opleves en god synergi mellem kommunernes grønne ambitioner og muligheden for at tilbyde delecycler som et konkret supplement til den kollektive transport. Der er et udbredt ønske om, at mikromobilitet i højere grad tænkes sammen med letbanen som en integreret del af den kollektive transportløsning.

Flere kommuner oplever, at der indtil videre har været for lidt fokus på mobilitetsplanlægningen omkring letbanen og på, hvordan kommunerne bedst udnytter den nye infrastruktur. Alternative løsninger som delecycler, delebiler og Flextur nævnes som oplagte supplementer, der kunne styrke letbanens tilgængelighed og anvendelse, især i områder med lav kollektiv dækning eller længere afstande til stationerne.

Flere kommuner har peget på vanskeligheder i arbejdet med at inddrage boligforeninger og erhvervsområder i udrulningen af delecyclerne. Der efterlyses en mere struktureret og proaktiv dialog, som kan sikre lokal opbakning og bedre placering af hubs – en udfordring, der også genkendes fra implementeringen af både lade-standere og delebiler. Det fremhæves også, at der bør være forsat fokus på politisk forankring af tiltaget.

Flere har rejst spørgsmålet om, hvorvidt der burde justeres på priserne for eksempel en differentieret takststruktur, som kan være med til at styrke incitamentet til at anvende delecycler som en reel del af hverdagsmobiliteten.

Et gennemgående ønske fra flere kommuner er en tydeligere og mere fysisk afmærkning af hubs. De digitale hubs, som brugerne orienterer sig efter via appen, er ikke altid tilstrækkelige

Sammenfatning interview med ni kommuner

i det fysiske byrum, hvor det kan være uklart, hvor cyklerne må stilles.

En mere markant visuel markering – for eksempel med skilte, afgrænsninger eller belægning – kan bidrage til bedre adfærd, færre fejlparkeer og en mere intuitiv brugeroplevelse, særligt for nye brugere eller dem uden forudgående kendskab til systemet.

Der er et klart ønske blandt flere kommuner om et tættere samarbejde med trafikselskaberne (DSB og Movia) for at sikre en bedre integration mellem delecycler og den øvrige kollektive transport. En konkret ambition er at integrere delemobilitet i Rejsekort-systemet, så brugerne nemt og sømløst kan skifte mellem tog, bus og cykel. I den forbindelse fremhæves den nederlandske OV-fiets-model som et forbillede – en løsning med stærk forankring i det nationale mobilitetssystem.

Flere kommuner peger på, at den viden, de fysiske rammer og de samarbejdsrelationer, der er opbygget, repræsenterer en betydelig investering, som de ønsker at bygge videre på.

Et gennemgående ønske fra flere kommuner er bedre adgang til driftsdata fra Dott – eksempelvis via et fælles dashboard – for at kunne følge med i brugsmønstre, fejlplaceringer og driftsstatus i realtid og dermed forbedre både planlægning og lokal tilsyn.



Bilag

MEGAFON-undersøgelser:

Delemobilitet i Forstæderne - Befolkningsundersøgelse, april 2025

Delemobilitet i Forstæderne - Kvalitativ rapport, maj 2025

samt:

Heatmap over aktivitet på delecykler i de ni kommuner