



STRATEGI FOR DELEMOBILITET

Aarhus Kommune

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune





INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Forord	s. 4
2. Delemobilitet skal bidrage til klimamålene	s. 6
3. Delebilisme	s. 8
4. Mikromobilitet	s. 9
5. Indsatsområder for delemobilitet	s. 10
■ Parkering og ladeinfrastruktur	s. 12
■ Mobilitetsknudepunkter og byrum	s. 14
■ Planlægning og byudvikling	s. 28
■ Samarbejde og kommunikation	s. 20
■ Kommunens egen vognpark, kørsel og medarbejdere	s. 22
■ Monitorering af udviklingen	s. 23

FORORD

Indenfor de seneste år er der sket en stigende udbredelse af deleløsninger. Nye virksomheder kommer til og delebilsordninger, samkørselsplatforme og udlejningsløbehjul er bare nogle af de services, som vi ser i Aarhus.

Markedet inden for delemobilitet er dog stadig relativt nyt og under udvikling med forskellige aktører og services – og nye som hurtigt kan opstå. Vi vil bidrage til at præge udviklingen og afprøve hvilke løsninger, der giver størst værdi for os i Aarhus.

For sammen med kollektive og aktive transportformer vil deleløsninger være et vigtigt element i den grønne omstilling på transportområdet.

Traditionelt har man fokuseret meget på at øge udbuddet af delemobilitet som en løftestang for at få flere til at dele. Det vil sige, at beslutninger har kredset om at øge antallet af debiler, udlejningscykler eller løbehjul. Denne strategi gør op med den forståelse, og fokuserer i stedet på initiativer, der kan øge efterspørgslen på delemobilitet.

Hvis vi sætter ind med en fokuseret indsats kan flere aarhusianerne få dækket deres behov for mobilitet uden at behøve at eje en bil.

Teknik og Miljø ønsker med strategien at sætte retning for arbejdet med at håndtere og fremme deleløsninger frem mod 2030, som en del af det aarhusianske mobilitets-system og i tråd med eksisterende visioner, planer og mål.

Nicolaj Bang

Rådmand,
Teknik og Miljø, Aarhus Kommune



Kort om strategien

Strategi for delemobilitet omfatter både delebilisme og mikromobilitet.

Delebilisme indbefatter forskellige typer løsninger som debiler og samkørselsordninger, mens mikromobilitet omfatter små udlejningskøretøjer; særligt udlejningscykler (bicykler) og udlejningsløbehjul.

Strategien baserer sig på syv målsætninger, som sætter Aarhus Kommunes retning for arbejdet med delemobilitet-

I det følgende bliver strategien foldet ud – og skitserer de indsatser, som Aarhus Kommune vil arbejde efter for at fremme delemobilitet.

DELEMOBILITET ER EN VIGTIG BRIK I DET AARHUSIAN-SKE MOBILITETSSYSTEM

Strategien for delebilisme tager udgangspunkt i mål fra Klimastrategi 2030 for Aarhus Kommune og spiller ind i den eksisterende og kommende visioner for mobiliteten i Aarhus. Dele mobilitet er én ud af en række indsatser, der kan modvirke trængsel på vejene og skabe en grøn omstilling af transportområdet. Målene og visionen danner grundlaget for, hvorfor Aarhus Kommune ønsker at fremme delebilisme.

Målsætninger for dele mobilitet

Målsætningerne i strategien er et udtryk for, hvordan Aarhus Kommune vil arbejde på at fremme dele mobilitet.

Indsatser for dele bilisme

Indsatsområderne beskriver de konkrete handlingsrum, hvor Aarhus Kommune vil arbejde for at fremme dele bilisme under rammerne af de fremsatte målsætninger. Nogle indsatsområder kan kommunen følge med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er for eksempel, kræver en efterspørgsel fra markedet.

Indsatser for mikromobilitet

Aarhus Kommune har gennem de seneste år haft en proaktiv og dynamisk tilgang til reguleringen af mikromobilitet. Dermed har kommunen undgået de problemer med nye mobilitetsformer, som ses andre steder i verden.

Særligt har der gennem de seneste år været, først fokus på delecycler, der blev efterladt og overladt til bystyrene rundt om til at rydde op i, og sidenhen elektriske løbehjul, der har været svære at regulere, fordi brugerne har tilbøjelighed til at efterlade løbehjul uhensigtsmæssigt i gaderummet.

Frem til vedtagelsen af denne strategi, har fokus altså primært været på regulering og håndtering af mikromobilitetsløsninger.

Indsatserne skal fremadrettet fokusere på, hvordan mikromobilitet kan integreres i mobilitetssystemet, som et strategisk greb, integreret med den kollektive trafik, som kan være mobilitetsløsninger på første og sidste kilometer.

Indsatsområderne omfatter både dele bilisme og mikromobilitet, og selvom nogle af initiativerne kan forekomme centreret om Aarhus by, vil projektliggørelsen afsøge muligheder for at implementere dele mobilitetsløsninger i oplandet til Aarhus.





VISION

FREMTIDEN KRÆVER ET EFFEKTIVT OG GRØNT MOBILITETSSYSTEM

Vi skal understøtte civilsamfundets grønne omstilling ved at facilitere nye mobilitetsløsninger – herunder delemobilitetsløsninger – der i sammenhæng med den kollektive trafik, skal give borgerne mulighed og incitament til at transportere sig grønnere.

MÅLSÆTNINGER

Aarhus Kommune vil...:

- Gøre det let at leve et hverdagsliv uden behov for at eje bil ved at kombinere delemobilitet med andre transportformer
- Udbrede alle typer delebilsordninger i hele Aarhus Kommune og fremme en grøn omstilling af delebilsparken
- Fremme delebilsordninger til egen kørsel og medarbejdere
- Gøre mikromobilitetsløsninger til effektive mobilitetsløsninger på første og sidste kilometer - både i byen og i oplandet til Aarhus.
- Integrere mikromobilitet med den kollektive trafik; både i fysisk forstand ved knudepunkter og i forhold til rejseplanlægning og betaling.
- Sikre, at der fortsat er fokus på en god og dynamisk håndtering af delemobilitetsordninger, så borgerne fortsat opfatter delemobilitet som et godt supplement til andre mobilitetsformer.
- Måle på effekterne af delemobilitet på mobilitetssystemet i Aarhus.

INDSATSOMRÅDER

Aarhus Kommune vil fremme delemobilitet i forbindelse med...

Parkering og ladeinfrastruktur

Mobilitetsknudepunkter og byrum

Planlægning og udvikling

Samarbejde og kommunikation

Kommunens egen vognpark og medarbejdere

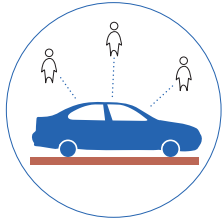

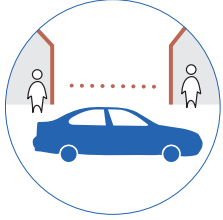
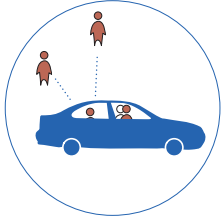
Monitorering af udviklingen

DELEBILISME

Strategien omfatter fire typer af delebilisme, der er baseret på forskellige forretningsmodeller og imødekommer både behovet for kortere og længere ture i bil. De fire typer er beskrevet i nedenstående tabel. På tværs af ordninger ses, at delebiler særligt benyttes til ture i fritiden. Alle ordninger bruges særligt til at besøge familie og venner. Bybilerne bruges i mindre omfang til ferie og weekendture. Til rene fritidsture bruges samkørsel mindre end de andre ordninger. Derudover ses, at delebiler med og uden fast stamplads særligt bruges til indkøb af tunge ting.

I tabellen nedenfor fremgår status for antal delebiler i Aarhus. Der er ca. 50 delebiler med fast stamplads, 100 delebiler uden fast stamplads samt 1000 nabo-til-nabo biler (2020 tal).

Derudover er der omkring 50.000 brugere af samkørselsordning hos GoMore (2019 data).

				
Type	Delebiler med fast stamplads	Delebiler uden fast stamplads	Nabo-til-nabo	Samkørsel
Andre navne	Station-based car sharing.	Free floating car sharing, bybiler, minutbiler.	Peer-to-peer car sharing.	Carpooling, ride sharing.
Karakteristika	Bilerne afhentes fra en fast parkeringsplads (stamplads) og afleveres samme sted.	Bilerne kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.	Ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen	Selve bilturen deles ved at køre flere sammen i én bil
Ejerforhold af biler	Bilerne ejes og udbydes af et firma, fond forning eller en fond.	Bilerne ejes af et privat firma.	Privatejede biler	Privatejede biler
Eksempler på udbydere i Aarhus	AURA/TADAA (kun el), LetsGo	Green Mobility	GoMore	Gomore, TaMed, NaboGO
Udbredelse i Aarhus	Ca. 50 biler (blandet fossil og el)	Ca. 100 biler (kun elbiler)	Over 1.000 private delebiler	Over 50.000 brugere (de fleste via GoMore)
Typiske turlængder	Kortere ture (0-50 km: ca. 60%)	Kortere ture (0-50 km ca. 90%)	Mellemlange ture (51-100 km: ca. 30% og <100 km: ca. 50%)	Lange ture (<100 km: ca. 75%)

MIKROMOBILITET

Mikromobilitet dækker over delemobilitet med små køretøjer, som fx cykler og løbehjul. Traditionelt har mikromobilitet i byer været ensbetydende med bycykler. Aarhus Kommune var en af de første byer i Danmark, der fik et bycykelsystem tilbage i 2005. Siden er flere større byer fulgt efter med samme model.

Elektriske løbehjul

Aarhus Kommune har været aktive i forhold til regulering af elektriske udlejningsløbehjul siden januar 2019, hvor elektriske løbehjul som et forsøg blev lovliggjort til færdsel på de danske veje gennem Folketingets vedtagelse af "Bekendtgørelse om forsøgsordning for selvbalancerende køretøj og motoriseret skateboard".

Bekendtgørelsen definerer et elektrisk løbehjul under betegnelsen "et selvbalancerende køretøj":

"Ved et selvbalancerende køretøj forstås et elektrisk drevet en-akslet køretøj uden styr, siddeplads og pedaler eller lignende. Køretøjets motor må højst drive køretøjet op til en hastighed på 20 km i timen. Reguleringen af køretøjets hastighed skal være konstrueret på en måde, hvormed køretøjet stopper, hvis påvirkning af den interne eller eksterne betjeningsanordning ophører.

For at imødekomme de udfordringer, som andre byer – herunder København – havde oplevet med el-løbehjul i slutningen af 2018, valgte Aarhus Kommune at etablere et forsøg med udlejningsløbehjul fra offentligt vejareal.

Forsøget med først 150 løbehjul, siden 300 løbehjul, skete i perioden april 2019 til april 2021. Formålet med forsøget var at blive klogere på, hvordan Aarhus Kommune fremadrettet skulle håndtere reguleringen af el-løbehjul i byen.

I samarbejde med den udvalgte udlejningsvirksomhed blev der over de to år

kigget nærmere på optimering af løbehjuls-parkering, daglig drift og omplacering af løbehjulene, brugsmønstre og parkeringsadfærd. Det hele med henblik på at kunne omfavne den nye mobilitets-service bedst tænkeligt.

I december 2020 tog Aarhus Kommunes Cityassistenter mere end 100 billeder af uheldigt eller forkert parkerede udlejningsløbehjul. Disse indgik i dialogen med udbyderen om muligheden for at tilskynde brugerne til bedre parkeringsadfærd, og med henblik på i det næste udbud af udlejningsløbehjul, at kunne sætte mere præcise krav til parkering af løbehjulene.

På baggrund af forsøget, og en ændring af Vejloven den 1. januar 2021, som giver hjemmel til regulering af elektriske udlejningsløbehjul, blev der i 2021 gennemført et nyt udbud af udlejningsløbehjul i Aarhus Kommune. Ligesom i 2019 er der tale om et koncessionsudbud, hvor Aarhus Kommune stiller offentligt vejareal til rådighed for et udlejningsfirma under en række betingelser for driften af ordningen. Aarhus Kommune betaler ikke udlejningsfirmaet noget for aftalen.

Delecykler

Bycykelsystemet fra 2005, der var gratis for brugeren og blot krævede at man låste cyklen op med en mønt, lukkede ved udgangen af sommeren 2019.

I 2018 indgik Aarhus Kommune en aftale med fet privat firma om opsætning og drift af op til 2000 delecykler i Aarhus. I første omgang er der blevet opsat 550 delecykler. I forbindelse med forlængelsen af aftalen i februar 2020 blev det desuden besluttet at der i 2020 og 2021 også ville være 100 el-cykler til rådighed.

Regulering gennem vejloven

Både udlejningscykler og elektriske delecykler administreres gennem Vejloven, der blev opdateret til formålet pr. 1. januar 2021.



600



650

INDSATSOMRÅDER FOR DELEMOBILITET

Delemobilitet er stadig nyt for mange og for kommunen at arbejde aktivt med. Derfor har indsætserne fokus på at modne området og inspirere til at indtænke delemobilitet på tværs af projekter i kommunen og blandt borgere og virksomheder.

Strategiens målsætninger realiseres gennem 18 indsætser, som er beskrevet i strategien. Her er der særlig fokus på, hvilken rolle Aarhus Kommune spiller i gennemførelsen. Det varierer fra princip til princip, ligesom det varierer om, der er behov for at finde finansiering til gennemførelsen af projekter under hvert princip.

De 18 indsætser, der tages hul på udvikling og programmering af med vedtagelsen af strategien fremgår i informationsboksen.

Principperne for delemobilitet i denne strategi er inddelt i seks temaer, som dækker over både infrastruktur og kommunikative initiativer samt initiativer for kommunens egen vognpark, kørsel og medarbejdere.

Indsætserne skal være med til at gøre delemobilitet attraktivt for flere, skabe større synlighed og løse nogle af de udfordringer, som brugere og ikke-brugere peger på, at der er i dag. Med indsætserne peges på de handlemuligheder kommunen vil afsøge og arbejde videre for opnå målsætningerne.

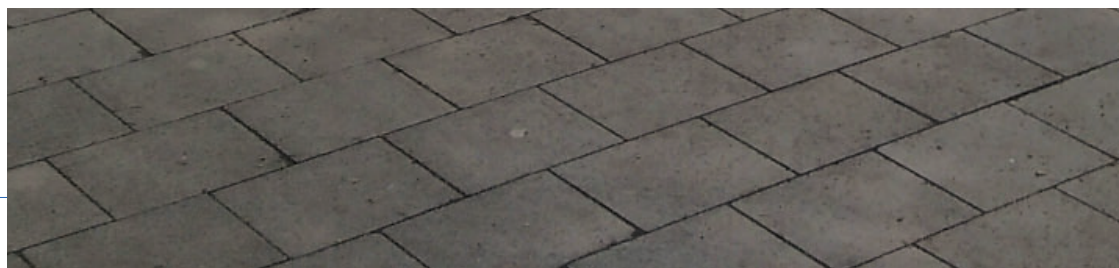
Indsætserne vil indgå i fremtidig mobilitetsplanlægning, blandt andet på parkeringsområdet.

Parkering og ladeinfrastruktur (delebilisme)

1. Reservation af flere delebilspladser via eksisterende skiltning for delebiler med og uden fast stamplads
2. Incitamentsordninger på parkeringsområdet for delebiler uden fast stamplads
3. Forsøgsordning af gratis eller reduceret beboerlicens i egen p-zone for nabo-til nabo delebiler
4. Regulering af beboerlicensen for privatbilister
5. Indtænkning af ladeinfrastruktur til delebiler på offentligt vejareal

Mobilitetsknudepunkter og byrum

6. Pilotforsøg med mobilitetsknudepunkter
7. Forbedret way-finding til fremme af samkørsel
8. Indtænkning af delemobilitet i byrummet



Planlægning og byudvikling

9. Indtænkning af ladeinfrastruktur ved nybyggeri og bygningsrenovering
10. Indtænkning af delemobilitet i lokalplaner og nybyggeri

Samarbejde og kommunikation

11. Understøtte samarbejde på tværs af delemobilitetsudbydere og aktører
12. Samarbejde med virksomheder
13. Dialog og rådgivning om udbredelse af ladeinfrastruktur og delebiler hos almene boligforeninger
14. Regionalt samarbejde på tværs af organisationer med samme mål: Mindske trængsel og tilbyde den bedste tur
15. Multimodal rejseplanlægger: Understøtte den nationale indsats

Kommunens egen vognpark, kørsel og medarbejdere

16. Delemobilitet som en del af kommunens vognpark
17. Samkørselsplatform for Aarhus Kommune som virksomhed

Monitorering af udviklingen

18. Følge med i udviklingen på delemobilitetsområdet med henblik på fortsat udvikling

switchh
Hamburg verbindet



Die ideale Ergänzung zum
HVV

PARKERING OG LADEINFRASTRUKTUR

Der er fem initiativer under overskriften parkering og ladeinfrastruktur. Initiativerne støtter op en elektrificering og bedre muligheder for en hverdag uden bil i Aarhus.

1. Reservation af flere delebilspladser via eksisterende skiltning for debiler med og uden fast stamplads

Flere p-pladser til debiler kan gøre det lettere at være delebilist og synliggøre debiler i byrummet.

På baggrund af efterspørgsel fra debilsudbydere om mere skiltning, vil Aarhus Kommune udstede tilladelser og etablere skiltning for debiler. Deleilsudbydere skal således fortsat ansøge om nye pladser for at nye delebilspladser bliver sat op.

Aarhus Kommune vil genbesøge licenssystemet for debiler og muligheden for at dele licenserne op mellem debiler med og uden fast stamplads. I dag findes der kun én delebilslicens i Aarhus, som omfatter begge typer. Det betyder, at debiler uden fast stamplads kan parkere på stampladserne.

2. Incitamentsordninger på parkeringsområdet for debiler uden fast stamplads

Initiativer på parkeringsområdet skal give et større incitament til at benytte delebil i stedet for privatbil i City.

Aarhus Kommune gennemfører en analyse af konsekvenserne af at udpege områder, hvor debilerne kan parkere gratis i City og hvor debiler uden fast stamplads for eksempel fremover vil kunne parkere uden tidsmæssig begrænsning. I dag kan elbiler parkere gratis i fire timer.

Det er ikke fuldt afklaret om det er muligt. Virkemidlet kan betyde, at debiler uden fast stamplads kan parkere gratis, hvis det kan lægges til grund, at tiltaget vil fremme et eller flere af de lovlige hensyn, jf.

færdselslovens § 92, stk. 1. Dette er der på nuværende tidspunkt ikke oplysninger nok til at bedømme.

3. Forsøgsordning af gratis eller reduceret beboerlicens i egen p-zone for nabo-til nabo debiler

Med forsøgsordningen er målet, at flere vil udleje deres bil som nøglefri-delebil og dermed øges tætheden af debiler, hvilket kan gøre det attraktivt for flere at benytte ordningen.

Behovet for natparkering kan reduceres, hvis flere deler bil i stedet for at eje. Potentialet er særligt stort for de private biler, der holder parkeret hele ugen og kun benyttes i weekenden. Der i dag manglende viden om effekten af nabo-til-nabo biler og en forsøgsordning ville kunne bidrage til at opnå mere viden om denne type af delebilisme.

Aarhus Kommune vil indføre en forsøgsordning med udstedelse af en særlig beboerlicens til nabo-til-nabo-biler (evt. nøglefri), som kan give en reduceret eller gratis beboerlicens. Den særlige beboerlicens ville stadig ikke dække mere end ens egen p-zone.

Grundet manglende praksis med at give p-licenser til nabo-til-nabo biler, skal Aarhus Kommune bede om afklaring og godkendelse af Vejdirektoratet for at kunne lave forsøgsordningen. I denne forbindelse kan kommunen opstille kriterier for, hvordan en nabo-til-nabo-bil kan få delebilslicens. Kriterier kan evt. tage udgangspunkt i antal brugere der deler bil, sparede parkeringspladser m.m. Derudover skal kommunen følge op med evaluering og effektvurdering af initiativet.

DELEBILSMARKØR



Delebilsmarkøren bruges blandt andet i Bergen og i Bremen og bruges til at vise, hvor der er parkeringspladser til delebiler.

4. Regulering af beboerlicensen for privatbilister

Med en regulering af prisen på beboerlicens for almindelige bilister kan der skabes et større incitament for brugen af delebilismen. Effekten vil afhænge af, hvor meget licensen sættes op. Det er et effektivt virkemiddel til at skabe større incitament til at dele og dermed reducere bilejerskab og kørselsomfanget for dem der har et mindre kørselsbehov.

Aarhus Kommune vil analysere mulighederne for brug af forskellige incitament til videre arbejde i kommende parkeringspolitik.

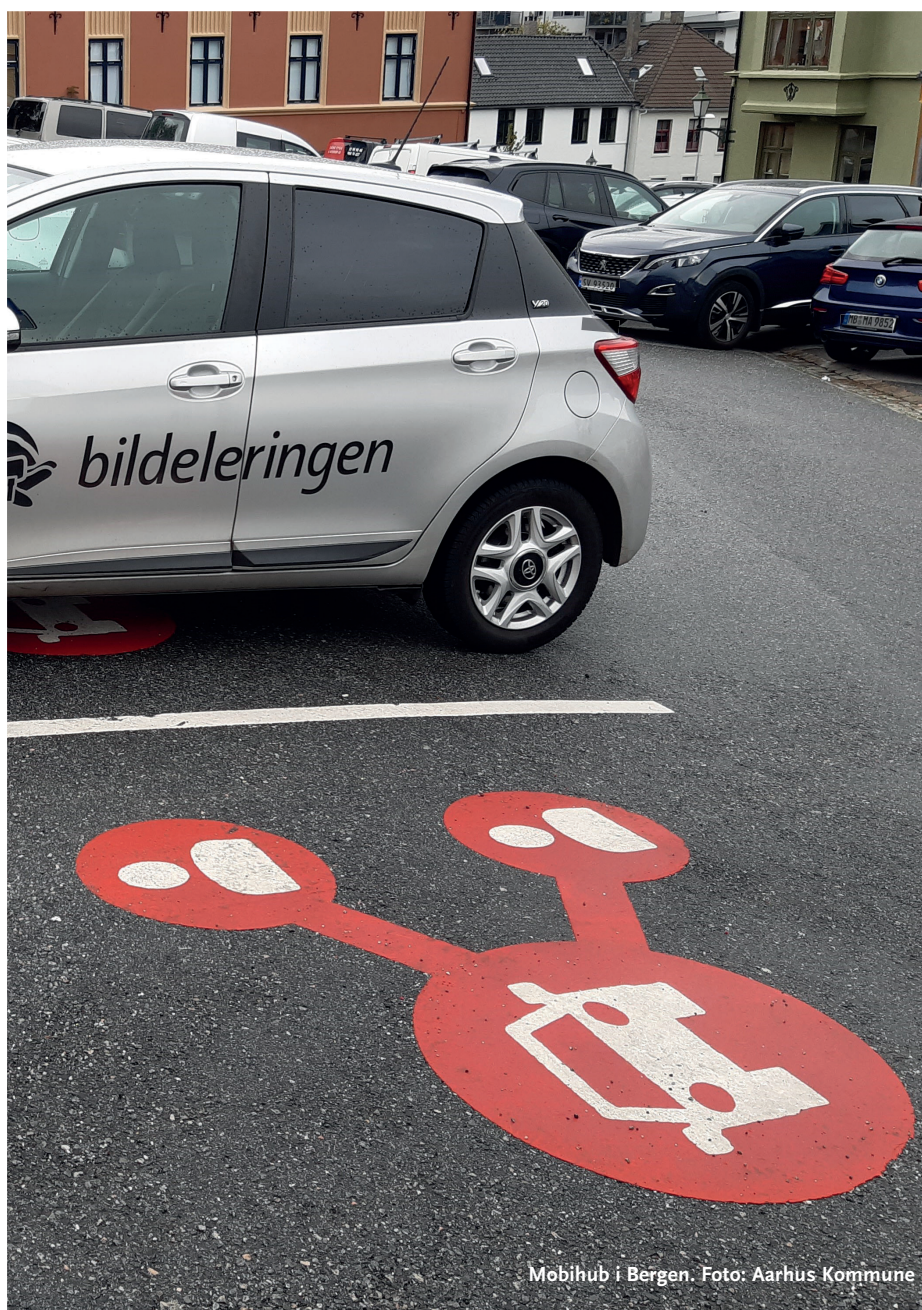
5. Indtænkning af ladeinfrastruktur til delebiler på offentligt vejareal

Flere ladestandere på strategisk gode placeringer, giver et stærkere incitament for borgerne for til at vælge elbilen både som delebil og som privatbil. Ladestandere på offentligt vejareal skal understøtte udrulningen af el-delebiler.

Dette initiativ er allerede en del af det kommunens igangværende arbejde i regi af strategi for ladestandere. Aarhus Kommune vil også i det fremadrettede arbejde med ladestandere gå i dialog med delebiludbydere for at opnå mere viden om det eksisterende og fremtidige ladebehov for delebiler.

Bergen: Dele-mobilitetsknudepunkter som nøgleelement i parkeringsstrategi.

Knudepunkter med bl.a. delebiler er et nøgleelement i at skabe borgeropbakning til Bergens parkeringsstrategi, hvor de vil fjerne gadeparkering for at få plads til andre funktioner i byen. Ved at byen tilbyder bedre adgang til delebiler kan borgerne opleve, at der er et alternativ til privatbilen.



Mobihub i Bergen. Foto: Aarhus Kommune

MOBILITETSKNUDEPUNKTER OG BYRUM

Mobilitetsknudepunkter og byrum handler om at indrette byen, så den understøtter omstillingen til delemobilitet

6. Pilotforsøg med mobilitetsknudepunkter

Initiativet kan skabe synlighed om delebilordninger og samkørsel. Derudover kan det give borgerne en bedre kobling mellem forskellige transportformer, hvilket kan øge incitamentet for at anvende ordningerne fremfor privatbilen.

Aarhus Kommune vil udpege og etablere mobilitetsknudepunkter til forsøgene med delemobilitet.

Der vil blive arbejdet videre med initiativet som en del af kommunens strategiske arbejde med mobilitetsknudepunkter, byudvikling, bykvalitet og Planstrategi, samt et samlet mobilitetssystem.

7. Forbedret way-finding til fremme af samkørsel

Forbedret way-finding vil gøre det lettere for brugerne (både bilist og passager) at finde opsamlingsstedet, og det skaber synlighed.

Der skal skabes interaktion mellem det fysiske byrum, hvor opsamlingssted for samkørsel vises med et skilt (en markør) og det digitale interface dvs. tydelige stedsangivelser og markører, som går igen både digitalt og fysisk.

Aarhus Kommune vil udpege og etablere way-finding for nærmere at kunne undersøge effekten af way-finding.

For at styrke konceptet kan kommunen samarbejde med andre kommuner om at skabe et netværk af knudepunkter, som er synlige og genkendelige via ensartede markører.

8. Indtænkning af delemobilitet i byrummet

Delemobilitet i byrummet kan synliggøre sammenhængen mellem mobilitet og det attraktive byrum for borgerne samt forbedre skift mellem transportformer.

Flere borgere kan blive opmærksomme på de positive effekter ved delemobilitet, og kan blive inspireret til at benytte ordningerne.

Aarhus Kommune vil i videst muligt omfang sikre, at delemobilitet tænkes ind i omdannelsen af byen.



München: Mobilitätsstation kobler kollektiv transport og delemobilitet

I München har de omdannet en station til en 'mobilitetsstation', hvor der bliver tilbudt en række alternative mobilitetsløsninger. Paletten af delemobilitet som tilbydes, er forskellige typer delebiler (både med og uden fast stamplads) og delecycler. Derudover er der opstillet ladestandere til el-delebiler samt forbedret cykelparkering. Mobilitetsstationen er designet så brugerne nemt kan navigere mellem de forskellige mobilitetsmuligheder.

Hamborg: Switchh Punkt med genkendeligt grønt design

Konceptet 'Switchh Punkt' forbinder alternative mobilitetsløsninger med den kollektive transport. Den grønne belægning på selve pladsen skal skabe visuel sammenhæng mellem de forskellige mobilitetsstilbud og være et wayfinding element, der leder brugerne frem til deres valg af transportform. I dag er der mere end 14 Switchh Punkter etableret med samme genkendelige design.

Bremen: Mål om 300 m mellem delemobilitetsknudepunkter

I Bremen arbejder de med mobilitetsknudepunkter af forskellige størrelser. De større knudepunkter er placeret tæt på offentlig transport med 4-12 delebiler. De mindre knudepunkter er placeret i boligområder med 2-3 delebiler. Hvert år udvider de med flere knudepunkter, så afstanden mellem dem bliver kortere. Deres mål er at der skal være max 300 meter mellem knudepunkterne.

Holland: Netværk af delemobilitetsknudepunkter i landdistrikter

I det nordlige Holland planlægges 40 delemobilitetsknudepunkter (mobihubs) der forbinder land og by. De har samme genkendelige design, men med funktioner tilpasset de lokale behov. Hver landsby har en ambassadør som promoverer konceptet. For at lykkes med konceptet har det været centralt at samarbejde med lokale virksomheder og udvikle en business case med forpligtelse fra lokale aktører.



Foto: Aarhus Kommun

Elementer i et dele-mobilitetsknodepunkt

- Mindst én slags delemobilitet (ofte er det p-pladser for delebiler)
- Nærhed til offentlig transport
- Høj-kvalitets cykelparkering
- Tryghedsskabende elementer med god belysning etc.
- Let tilgængelighed for alle
- Et unikt navn
- Tydelig og genkendelig branding

Ekstra mulige elementer for at øge kvaliteten og brugen:

- Nærhed til lokale funktioner
- Ladestandere
- Mobile boder med mad og drikke
- Pakkebokse
- Opbevaring for andre delte faciliteter
- Mødested for lokale aktiviteter

Oftest er knudepunkterne placeret centralt i byer og ved stationer, men de kan også designes til andre placeringer fx erhvervsparker, Parkér og Rejs samt langs motorveje

Kilde: A Planner's Guide to the Shared Mobility Galaxy 2021



Mobilitetspunkt i Nürnberg - (C) Stadt Bremen

Gent: Living Streets

Som en del af en levende gade ('living street') tester naboerne forskellige måder at omprogrammere deres gader med midlertidig fjernelse af parkerede biler. Dette starter med en dialog naboerne imellem om gadens fremtid med rådgivning fra Trojan Lab og Gent Kommune. En levende gade styrker kontakten mellem naboerne, og begyndte som et initiativ i 2012 med to gader i Gent. Efter 5 år var der 51 eksperimenter på 30 gader i det centrale område af byen. Processen har resulteret i en gentænkning af hvad gader skal være og beboere der nu efterspørger mere permanente gadedesign.

København: Krusågade, Vesterbro

Som et pilotforsøg i Krusågade, København, blev der i 2017 gennemført en målrettet indsats for delebiler med nedlæggelse af flere p-pladser og reservation af p-pladser til delebiler. Her blev den nyvundne plads i stedet givet tilbage til københavnerne i form af byrum med plads til ophold og leg i gaden. I Københavns Kommunes Budget 2022 er der givet midler til grønne bylivsgader.



Living Streets Gent - Foto: City of Gent

PLANLÆGNING OG BYUDVIKLING

Gennem nye planlægningspraksisser kan der planlægges for større bilfrihed når byen udvikler sig.

9. Indtænkning af ladeinfrastruktur ved nybyggeri og bygningsreovering

Når delebiler er en integreret del af tilbudene i et nyt byudviklingsområde, kan det få flere til at anvende delebil, da mobilitetsvaner er lettere at påvirke ved skift i livsomstændigheder, fx ved en flytning.

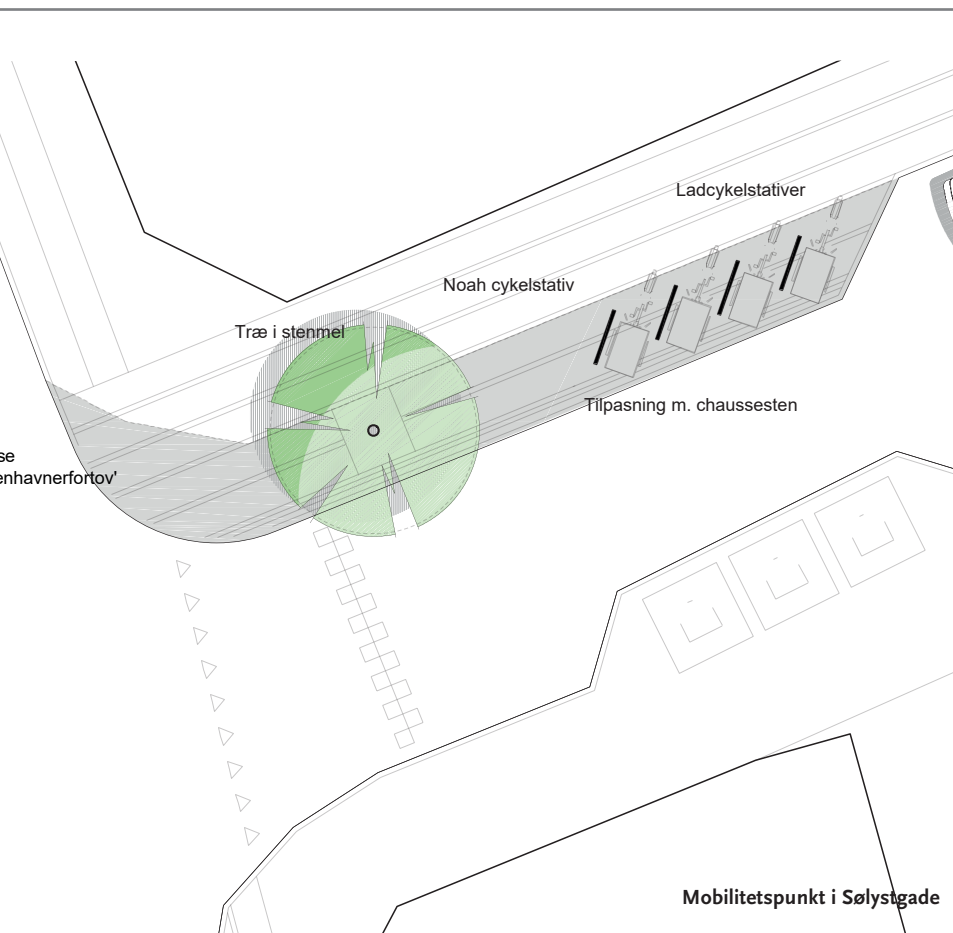
Aarhus Kommunes byggesagsbehandlere skal allerede i dag stille krav om ladestander jf. Ladestanderbekendtgørelsen. Det er dog endnu ikke muligt at stille krav om dedikerede delebilspladser (se initiativ nr. 11).

10. Indtænkning af delemobilitet i lokalplaner og nybyggeri

Aarhus Kommune vil indtil eventuelle planlovsændringer om krav om delebiler træder i kraft, gennemføre pilotprojekter gennem lokale aftaler med developere og bygherrer om lavere p-norm mod at der etableres andre mobilitetservices som f.eks. delebilsordning.

Med hensyn til dette arbejde kan der drages erfaringer fra svenske erfaringer. I Sverige findes der eksempler på, at developer og bygherre bl.a. betaler for delebilsmedlemskab de første fem år, for at sikre at ordningerne kommer godt i gang.

Lokale projekter kan også give erfaringer til, hvordan der fremadrettet bedst stilles formelle krav om delemobilitet i planlægningen, hvis dette bliver en reel mulighed for kommunerne.



Göteborg: Ny bygning med mobilitetservices fra start

I Göteborg har den nye Viva bygning med 132 lejligheder fra 2018 ingen privatparkering til beboerne. Til gengæld tilbyder developer en række mobilitetservices til de nye beboere fx gratis 5-års medlemskab af en delebilsordning, delecycloordning inkl. el- og ladcykler og indflytningsrabat på offentlig transport. Selvom der ikke er privatparkering tilknyttet bygningen er der stadig nogle beboere som ejer privatbil og parkerer i de omkringliggende byområder. Ved nybyggeri med intet eller meget lidt privatparkering kan det derfor anbefales at kommunen laver restriktioner på parkeringspladser i omkringliggende byområder for at sikre, at bilparkeringen ikke blot flyttes dertil.



Malmö: Nyt kvarter med delebil og -cykelordning finansieret af developer

I Fullriggaren-kvarteret med 645 lejligheder tilbydes beboerne fem års gratis medlemskab af en delebils- og cykelordning finansieret af developeren. Ét år efter indflytning var bilejerskabet 25% lavere end normen og et flertal af beboerne var tilfredse med parkeringsforholdene.

Stockholm: Frivillige aftaler mellem kommune og developere som del af byens parkeringsguidelines

I Stockholm har de siden 2015 arbejdet aktivt med 'grønne parkeringstal' i deres bydækkende parkeringsnormer for nybyggeri. De grønne parkeringstal sætter rammerne frivilligaftaler mellem kommune og developere om lavere bilparkeringsnormer. Developere kan få lov at reducere op til 25% af normen for bilparkerung, hvis de tilbyder bæredygtige mobilitetsservices som fx delebiler, delecycler, højklasset cykelparkering og rabat til offentlig transport. Flere lignende eksempler fra byudvikling findes også i fx Bremen i Tyskland og Haarlem i Holland.

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

En helt afgørende faktor for om strategiens principper kan opfyldes, er samarbejde og kommunikation.

11. Understøtte samarbejde på tværs af delemobilitetsudbydere og aktører

Dialog med aktører inden for delemobilitet i Aarhus kan bidrage til videndeling og inspiration. Derudover kan det give kommunen en bedre forståelse for delemobilitetsudbydernes og -brugernes behov, samt evt. indblik i data fra udbydere. Det kan også bidrage til, at arbejde henimod et bedre samlet tilbud til borgerne, hvor ordningerne supplerer hinanden bedre.

Aarhus Kommune vil facilitere et netværk og indgå aftaler om konkrete projekter. Erfaringer med facilitering af et sådan netværk kan drages fra kommunens 'Energispring' projekt med bygningsejere.

12. Samarbejde med virksomheder

Med dialog og vejledning til virksomheder kan vi understøtte flere af virksomhedernes medarbejdere i at køre sammen eller benytte andre delemobilitetsløsninger. Dermed spares der bilture.

Aarhus Kommune vil facilitere et forpligtende samarbejde med virksomheder. Dette skal stå på skuldrene af eksisterende initiativer, som for eksempel FDMs Ta'Med-app. Der kan hentes inspiration i Moving People samarbejdet i hovedstadsområdet.

Initiativet samtænkes med Klimalliancen i Aarhus Kommune, hvor virksomheder og organisationer i Aarhus samarbejder om at nå kommunens klimamål.

13. Dialog og rådgivning om udbredelse af ladeinfrastruktur og delebiler hos almene boligforeninger

Ved at understøtte udbredelse af ladeinfrastruktur og delebiler hos almene boligselskaber sikres en "retfærdig" udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur - i det almene boligbyggeri.

Dette initiativ lægges op til også tænkes sammen med udbredelse af mikromobilitet, se del 2 i strategien side 28.

Aarhus Kommune vil tage en koordinerende og faciliterende rolle, der sikrer vidensdeling og synergi mellem projekter og ordninger. Initiativet koordineres med kommunens igangværende arbejde i regi af strategi for ladestandere.

14. Regionalt samarbejde på tværs af organisationer med samme mål: Mindske trængsel og tilbyde den bedste tur

Større kendskab til forskellige typer af delemobilitetskoncepter, og hvordan de i sammenhæng med kollektiv transport, cykel og gang kan erstatte privatbilen.

Aarhus Kommune vil afsøge mulighederne for en fælles delemobilitetskampagne i samarbejde med fx Business Region Aarhus, på tværs af kommuner og Region Midt, Midttrafik, udbydere af den kollektive trafik, samt delebilsudbydere. Samarbejdet med kollektiv transport kunne eksempelvis bestå i, at der under kampagnen gives reklameplads i kollektiv transport til udbydere af delemobilitet.

Aarhus Kommune vil tage initiativ til at samle relevante aktører.

15. Multimodal rejseplanlægger: Understøtte den nationale indsats

Aarhus Kommune vil understøtte udviklingen af en national multimodal rejseplanlægger (MaaS-app), hvilket der er givet national støtte til i 'Infrastrukturplan 2035' fra juni 2021.

En online multimodal rejseplanlægger kan synliggøre mulighederne for at anvende forskellige former for delemobilitet samt

gøre det lettere at kombinere forskellige typer af transportmidler som en naturlig del af rejsekæden.

Belgien: Facilitering af bottom-up borgerdrevne delebilløsninger i mindre byer

I Belgien arbejder forskellige mindre kommuner med forskellige løsninger for at fremme delebilsordninger i mindre byer og landdistrikter, hvor der ofte er brug for mere støtte for at ordningerne kommer i gang. Dette omfatter bl.a. initiativer for at facilitere borgerdrevne delebilsløsninger. Derudover findes også initiativer, hvor kommunen gennem udbud støtter delebilsordninger i den første ofte mere risikofyldt periode; ofte 2-4 år før at servicen bliver økonomisk rentabel.

Storbritannien: National samkørselsuge

I Storbritannien har de en årlig national samkørselsuge for at fremme samkørsel. De samarbejder med forskellige aktører til at promovere eventet med fx sangkonkurrencer over radioen. De får også fx både kendte politikere og lokale direktører til at promovere ugen.

Region Hovedstaden: 'Alle har brug for en sidemakker' - samkørselskampagne 2021

1. november 2021 blev skudt en samkørselskampagne i gang for alle arbejdspladser, som havde lyst til at deltage i Region Hovedstaden. Virksomhederne kunne selv bestemme om de ville deltage i 1,2,3 eller 4 uger. Tilmeldte arbejdspladser i hovedstadsregionen modtog kampagnemateriale inkl. plakater, match-point stickers, film, web-bannere, guides, forslag til konkurrencer, kommunikations-flow og tekstforslag.

Belgien: Dele(bil)-fest til at øge kendskabet

I Belgien afholder flere byer en årlig dele-fest, hvor de viser forskellige løsninger frem. Til arrangementet vises bl.a. de forskellige delebilsordninger frem.

- Byen står for at hoste arrangementet med kommunikation og praktisk afvikling.
- For at arrangementet lykkedes er samarbejde med delebilsoperatører vigtig.
- På dagen er der lagt aktiviteter ind for alle aldre både børn og voksne med konkurrencer og bar.
- At indtænke arrangementet med et bredere arrangement kan give flere besøgende. I Belgien afholdes arrangementet på den årlige bilfrie søndag.

KOMMUNENS VOGNPARK, KØRSEL OG MEDARBEJDERE

Som i flere andre sammenhænge i den grønne omstilling, er kommunens egen rolle vigtig. Delebiler kan fremmes i den kommunale flåde, fx ved mødeaktivitet, tilsyn mv. Medarbejdernes mulighed for samkørsel kan endvidere styrkes.

16. Delebiler som del af kommunens vognpark

Aarhus Kommune vil gå forrest med at erstatte Kommunens egne køretøjer med debiler i egen bilpark, når det giver mening. Det øger forretningsgrundlag for debiler, og derved øges evt. udbud af biler i ordningerne.

Aarhus Kommune er allerede i gang med at undersøge muligheden for at benytte debiler til egen kørsel og dermed optimere egen kørsel og gøre den mere grøn.

Der vil også blive gennemført en indsats der kigger på mulighederne for mikromobilitetsløsninger, herunder særligt cykler og løbehjul til kommunens medarbejdere. Dette arbejde er forankret hos Borgmesterens Afdeling.

17. Samkørselsplatform for kommunen

Aarhus Kommune vil lancere og udbrede en samkørselsplatform for alle kommunens ture samt for medarbejderes transport til og fra arbejde.

Aarhus Kommune er allerede i gang med at lancere FDM's samkørselsplatform (Ta'Med) for kommunens medarbejdere.



Foto: Aura

Belgien: Forskellige former for debils-løsninger for den kommunale bilflåde

I Belgien ses forskellige løsninger på, hvordan kommunale bilflåde og egen kørsel kan deles mere.

Kommunen bruger lokale debilsordninger til egen kørsel i stedet for egne. Aftaler kan indgås med debilsoperatører om at reservere debilerne i arbejdstid til kommunen.

Holland: Dele-firmabil

Der hollandske rådgivningsfirma Advier tilbyder dele-firmabil ordning til deres medarbejdere.

Dele-firmabilerne kan både lånes til erhvervsrejser, men også bookes til fritidsture. Derudover kan dele-firmabilerne også lejes af beboere i lokalområdet. De faste omkostninger til forsikringer og vedligehold dækkes af disse eksterne udlejninger.

MONITORERING AF UDVIKLINGEN

Det er afgørende for opfølgningen på gennemførelsen af strategiens målsætninger, at udviklingen på området følges. Nedenfor listes en række indikatorer, der indgår til monitorings af strategiens målsætninger.

18. Følge med i udviklingen på delemobilitetsområdet med henblik på fortsat udvikling

Aarhus Kommune vil følge udviklingen på overordnede indikatorer for alle typer delebilisme initiativer og pilotprojekter.

Strategiens målsætninger	Indikatorer
<p>A: Gøre det let at leve et hverdagsliv uden behov for at eje bil ved at kombinere mobilitet med andre transportformer.</p> <p>D: Integrere mikromobilitet med den kollektive trafik; både i fysisk forstand ved knudepunkter og i forhold til rejseplanlægning og betaling.</p> <p>E: Gøre mikromobilitetsløsninger til effektive mobilitetsløsninger på første og sidste kilometer - både i byen og i oplandet til Aarhus</p>	<p>a1: # mobilitetsknudepunkter med delebiler og # meter mellem knudepunkterne</p> <p>a2: # kombinationsrejser</p> <p>a3: #/% husstande uden bil</p> <p>a4: #/% husstande med én bil</p>
<p>B: Udbrede alle typer delebilsordninger i hele Aarhus og fremme en grøn omstilling af delebilsparken.</p>	<p>b1: # delebiler – evt. heraf # med fast stamplads, # uden fast stamplads, # nabo-til-nabo biler samt # private biler</p> <p>b2: # delebilsmedlemmer</p> <p>b3: # samkørselsture el. –brugere</p> <p>b4: #/% delte biler el. medlemmer indenfor og udenfor Ringvejen</p>
<p>C: Gå forrest i at fremme delebilsordninger til egen kørsel og medarbejdere.</p>	<p>c1: #/% medarbejdere i Aarhus Kommune har inden for det sidste år brugt en delebil eller brugt samkørsel</p> <p>c2: # ture via samkørselsplatformen for medarbejdere i Aarhus Kommune</p>



TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

