

GUIDE TIL MOBILITETS RÅDGIVNING OG MOBILITETSPAKKER

Sådan skaber du nye transportvaner og gode grønne transport-erfaringer blandt borgere i mindre byer

KORT OM KONCEPTET

Kommuner kontakter private borgere og tilbyder mobilitetsrådgivning. Under rådgivningen kigges der på borgernes nuværende transport samt mulighederne for økonomiske, klima- og tidsmæssige besparelser ved at ændre transportvaner til grønnere løsninger. Efterfølgende tilbyder kommunen borgerne at teste nye mobilitetsformer, herunder lån af elcykel, delebilsordning og offentlig transport til reduceret pris. Konceptet skal inspirere flere familier til at lade bilen stå ved at rådgive om de grønne alternativer, der findes, og skal hjælpe familierne i gang med at få praktiske erfaringer med nye grønne transportformer, der i sidste ende kan føre til ny, grønnere transportadfærd.

Transportvaner er notorisk svære at ændre, da vi skal tilpasse mange andre dele af vores hverdagsliv og lære nye vaner, hvis bilen skal skiftes ud med et grønt alternativ. Særligt i mindre byer, hvor det hurtigste transportvalg ofte er bilen, kræver det en ekstra indsats for at skabe grønne transportvaner blandt borgere. Derfor er det en god idé at lade familier teste nye transportmidler og dermed få erfaringer og give grøn transport ny værdi.

MÅLGRUPPE

Familier og husstande i mindre byer med god adgang til kollektiv transport og kommunale services som skole og pasningsordninger samt et velfungerende cykelstinet. Borgerne, der melder sig til et rådgivningsforløb, er ofte nysgerrige på at skifte til en elbil og gør i forvejen meget for at rejse grønt – og borgere, der melder sig til et mobilitetspakkeforløb, vil ofte gerne prøve at låne en elcykel.

KONCEPTET ER UDVIKLET I



MOBILITET
PÅ TVÆRS

PROJEKTET ER STØTTET AF



SÅDAN GJORDE VI

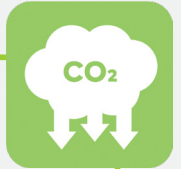
Fredensborg Kommune har, med baggrund i gode erfaringer fra rådgivning om energioptimering af boliger, lanceret et tilbud om mobilitetsrådgivning til husstande i parcelhuskvarterer i Humlebæk og Nivå. Rådgivningen synliggjorde blandt andet de potentielle besparelser i CO₂, økonomi og kalorier, som familierne kunne opnå ved at skifte bilen ud med et grønt alternativ. Ud over selve rådgivningen tilføjede kommunen en mobilitetspakke, hvor borgerne fik mulighed for at afprøve nye transportformer i en kort periode. På den måde havde de mulighed for at få nye erfaringer og have nemmere ved at ændre vaner, som foreslået i rådgivningen. Deltagerne indsendte historier undervejs, som blev delt med andre deltagere på kommunens Facebook-side. Rådgivningen og testforløbene blev evalueret både undervejs og efter afslutningen.

Roskilde Kommune tilbød en mobilitetspakke til bilejere i mindre bysamfund. Borgerne fik mulighed for at låne en elcykel, få tilskud til samkørsel og betalt supplement med kollektiv transport mod, at de undlod at bruge bilen, når det var praktisk muligt, og evaluerede på deres oplevelser med de nye mobilitetsvaner. Kommunen lavede effektberegninger af tid, økonomi, kalorier og CO₂ for deltagerne, så mobilitetsrådgivningen lå her som en del af selve testforløbet. Alle deltagere blev interviewet inden projektstart, førte dagbog undervejs og svarede på en spørgeskemaundersøgelse ved afslutning. Yderligere har borgerne haft dialog med kommunen og øvrige projektdeltagere via en lukket Facebook-gruppe.

POTENTIALET VED AT UDRULLE KONCEPTET I KOMMUNEN

CO₂-BESPARELSER

Deltagerne erstatter en del af deres bilkørsel til grønnere alternativer, hvilket giver direkte CO₂-besparelser. I Fredensborg Kommune er der cyklet godt 20.000 kilometer på de udlånte elcykler i 15 måneder. Konverteret fra bilkilometer svarer det til en besparelse på 3,2 ton CO₂. I Roskilde Kommune forventes cyklet cirka 100.000 kilometer, cirka 1.000 kilometer per deltager, i stedet for kørsel i bil. Samlet giver det en CO₂-besparelse på cirka 16,16 ton¹. Effekterne kan synes små, men skaleres konceptet, kan det give større besparelser, særligt hvis effekten af varige vaneændringer inkluderes. Hvis 5.000 bilpendlere i Fredensborg Kommune deltog i et testforløb med samme resultater, ville kommunen spare 1.156 ton CO₂. Det svarer til to procent af kommunens samlede udledninger fra vejtransport².



SAMFUNDSØKONOMISKE BESPARELSER

At flytte kilometer i bil til andre transportformer giver direkte samfundsøkonomiske besparelser, selv når effekterne er i lille skala. For eksempel sparer samfundet 8,02 kroner per cyklet kilometer (el og almindelig) frem for kørt i benzinbil – særligt grundet de store sundhedsgevinster ved at cykle³.



INSPIRATION TIL GRØN MOBILITET I HVERDAGSLIVET

Konceptet giver mange gode hverdagserfaringer med at udskifte bilen med grønnere alternativer. Erfaringerne kan udbredes af kommunen som inspiration til andre kommuner, men de udbredes også af deltagerne selv. I Fredensborg er der eksempler på deltagere, som efter rådgivningen har startet en samkørselsordning, eller som deler viden med deres omgangskreds. Indsatsen kan hjælpe med at afmystificere alternative transportvalg.

"Det hjælper jo meget, at man hører det [om elbil] fra nogle, som man ved, der ikke er tekniske nørdere eller entusiaster, men faktisk bare er almindelige mennesker, der syntes, det er godt, det er billigt, og det virker," fortæller en deltager i Fredensborg Kommune.





STYRKE BORGERNES SUNDHED

Øget brug af (el-)cykel frem for bil styrker sundheden blandt borgerne. I Roskilde Kommune har testforløbet dokumenteret en forbedring af den såkaldte fitnessalder på cirka 10 år i gennemsnit for de borgere, som har fået udført en omfattende før- og eftertest af deres fysiske form.



FLYTTE ALENEKØRSEL I BIL TIL MERE BÆREDYGTIGE ALTERNATIVER

Evalueringen fra Fredensborg viser, at rådgivning skaber stor interesse for grøn transport, men at det særligt er muligheden for at prøve en ny transportform, der skaber vaneændringer og flytter bilkørsel til andre grønnere alternativer. Over halvdelen, som kun har modtaget rådgivning, har ikke ændret adfærd. Af dem, der har modtaget rådgivning og lånt en elcykel eller el-ladcykel, cykler halvdelen til gengæld mere i fritiden, og 61 procent vil fortsætte med at cykle til arbejde. I Roskilde vil cirka 2/3 af deltagerne fortsætte med at cykle til arbejde efter projektet.



PRAKTISK ERFARING MED GRØNNE TRANSPORTMULIGHEDER

Konkrete testforløb med andre mobilitetsformer, end dem borgerne er vant til, giver praktiske erfaringer om, hvad der er muligt på for eksempel en el-ladcykel, og hvordan den kan indgå i familiens hverdag. Erfaringerne er nødvendige for, at man overhovedet overvejer at ændre sine daglige transportvaner.

¹ Det er antaget at der udledes 161,55 g CO₂/km i gennemsnit på tværs af benzin- og dieslbiler. Der er ikke medregnet udledninger fra elcyklernes strømforbrug (IPCC, 2014: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. s. 1355 og drivkraftdanmark.dk).

² Skaleringsudregningen er baseret på evaluering fra deltagere om kørte kilometer og vaneændringer efter projektet samt tal for den samlede udledning fra vejtransporten i Fredensborg Kommune fra Energistyrelsen (Energi- og CO₂-regnskabet | Energistyrelsen - spareenergi.dk).

³ Tal baseret på DTUs Transportøkonomiske enhedspriser 2022.

UDRUL KONCEPTET

1 INDHENT TILBUD PÅ MOBILITETS-RÅDGIVNING

Rådgiver skal være vant til at rådgive familier om bæredygtige vænneændringer. Desuden skal de kunne udføre beregninger af vænneændringer, som påvirker privatøkonomi, CO₂-aftryk og sundhedsmæssige besparelser. Kompetencer a la:

- Antropologisk CV
- Teknisk CV
- Gode kommunikationsevner

2 POLITISK OPHÆNG PÅ PLADS

Få godkendt indsatsen politisk med ophæng i for eksempel klima- og mobilitetsplaner.

3 INDKØB AF OG AFTALER OM MOBILITETSSERVICES

Hvilke mobilitetsservices, der skal indgå i testtilbuddet, afhænger af den geografiske kontekst. Er der for eksempel behov for almindelige eller elcykler, ladcykler, løbehjul til at nå stationer eller tilsvarende? Er der særlige tilbud lokalt, som man oplagt kan inddrage - for eksempel en delebilsordning?

Vær opmærksom på risikoen for uheld: Køb forsikring, cykelhelme samt refleksveste til cyklisterne. Minimer også gerne barriererne ved at ændre adfærd: køb for eksempel regnslag og cykeltasker, så deltagerne kan handle på cykel og ikke kun i bil.

Gratis eller prisreduceret offentlig transport er svært at tilbyde i praksis, da for eksempel Movia ikke har 'gratis transport'-kort. Løsningen kan være at bruge udtræk fra rejsekort.dk og refundere efterfølgende, men det er ressourcekrævende at administrere for borgere og kommune.

4 HVERVNING AF DELTAGERE TIL RÅDGIVNING OG/ELLER TESTFORLØB

Udvælg målgruppe.

Udsend invitation om at få gratis transportrådgivning eller mobilitetspakke. For eksempel via e-boks, opslag i lokale Facebook-grupper, reklamer ved busstop.

Der er ikke mange kvalificerede rådgivere på markedet, så det er nødvendigt at afsøge, om man kan finde nogen, der kan levere.



Hvis kompetencerne er til stede i forvaltningen, er det også en mulighed selv at beregne effekten af ændrede mobilitetsvaner. Dét har projektlederen i Roskilde Kommune gjort.

I Fredensborg har nogle af kommunalpolitikkerne testet elcyklerne forud for den politiske behandling.



I Roskilde oplevede de, at det er praktisk vanskeligt at tilbyde samkørsel i mindre byer, da det kræver en kritisk masse, der bruger en udvalgt samkørselsapp. Det kan derfor være en god idé at lave en kampagneindsats og udvælge et mindre testområde - for eksempel én by eller virksomhed - hvis samkørsel skal være en del af mobilitetspakken.



I Fredensborg udvalgte beboere i parcelhuskvarterer, da de ofte har et højere bilejerskab og nemmere har mulighed for at skifte til elbil ved at opsætte ladestander på egen grund. Disse typer af familier vurderedes, som de største CO₂-udledere, men også dem med størst potentiale for et grønt skift.



Tag kontakt til en bredere gruppe, end hvad I har kapacitet til at rådgive. I Fredensborg udsendte de cirka 5.000 breve via e-boks og fik 120 tilmeldinger.

5 RÅDGIVNINGSFORLØB

Ekstern rådgiver kontakter de tilmeldte familier og aftaler dato for et (virtuelt) møde om deres transport.

På mødet indhenter rådgiver en række informationer om bilbrug og rejsemønstre. Rådgiver udsender herefter en rapport til familien med anbefalinger til og besparelses-potentialer ved at skifte transportform. I rapporten fra rådgiveren til de tilmeldte familier kan der være link til at deltage i et testforsøg, så borgerne kan få afprøvet noget af det, de har talt med rådgiveren om.

6 TESTFORLØB - FOR EKSEMPEL ÉN MÅNED PER TRANSPORTFORM

Udarbejd materiale om tilbud i testforløbet, og hvordan disse benyttes.

Indlæg eventuelt krav om evaluering/tilbage melding fra deltagere som 'betaling' for tilbuddene, for eksempel gennem en online-survey eller dagbog.

Opret eventuelt et forum for deltagere, hvor de kan dele egne erfaringer og udfordringer med nye mobilitetsformer.

7 EVALUERING AF INDSATSEN

Testforløb evalueres ved at stille krav om tilbage meldinger fra alle deltagere samt ved at samle data om deres transportvaner i testperioden. Indsaml og strukturér alle tilbage meldinger fra deltagere, for eksempel deltagerudsagn, tal på hvor meget CO₂/kalorier og tid deltagere sparer.

Derudover bør rådgivningsforløbet følges op efter for eksempel seks måneder for at afdække, om familierne har ændret vaner. Opfølgningen kan ske telefonisk eller via en online-survey og kan oplagt foretages af rådgiveren selv.

Tilbage meldingerne fra deltagere kan bruges til at tilpasse tiltaget og kan indgå i kommunikation til andre borgere om mulighederne for at transportere sig mere bæredygtigt. Brug gerne kommunens kommunikatører til at sparre om, hvordan resultaterne kan udbredes til andre borgere som gode eksempler. Baseret på evalueringen, kan kommunen vurdere, om indsatsen skal fortsættes.

8 UDBREDELSE AF GODE ERFARINGER

Producér videoer, opslag til sociale medier eller lignende, der kan deles med borgere i kommunen som inspiration til at ændre hverdagstransport.



I Fredensborg kunne familierne låne elcykel, el-ladcykel, få rabat på offentlig transport, og de fik informationer om en lokal delebilforening. I Roskilde tilbød de lån af elcykel, adgang til en samkørselsapp samt rabat på offentlig transport.

Deltagerne i Fredensborg skulle indsende brugerfortællinger og billeder om, hvordan de brugte de nye mobilitetsformer. I Roskilde skulle alle deltagere udfylde dagbog/spørgeskema.

I Roskilde havde de en Facebook-gruppe til at dele deres oplevelser med hinanden. Her stod projektlederen og til rådighed for praktiske spørgsmål og som en slags "mobilitetscoach", der hjalp deltagere med at tillære nye transportvaner.

VIGTIGSTE SAMARBEJDSPARTNERE

Relevante aktører at inddrage i udrulningen kan være:

- Mobilitetsudbydere - for eksempel cykelforhandlere, samkørselsudbydere og delebilordninger
- Offentlige trafikselskaber
- Transportrådgivere

RESSOURCER TIL UDRULNING

Nødvendige kompetencer i udrulningen er:

- Projektledelse - organisering, hvervning af deltagere, kontakt til leverandører, indsamling af erfaringer med videre
- Mobilitetsrådgivning - beregninger af transport og potentiale ved ændrede vaner i forhold til økonomi, sundhed og klima, eventuel rådgivning om praktiske udfordringer ved vaneændringer
- Kommunikation - formidling af resultater, udbredelse af gode erfaringer til andre borgere i kommunen

DEM INDDROG VI I PROJEKTET I FREDENSBORG

- Liisabike
- Jensen Production
- Øresund delebiler
- Transition

I ROSKILDE

- Fri Bikeshop
- Movia
- NaboGo

ÅRLIGT BUDGET – EKSEMPEL FREDENSBORG KOMMUNE

DKK
ekskl. moms

Mobilitetsrådgivning	60.000
Ladcykelleasing - per cykel 6.000 kroner	18.000
Elcyklejerskab - per cykel 3.750 kroner - afskrives over 4 år	37.500
Forsikring - per cykel 1.200 kroner	12.000
Serviceaftale med kørsel t/r - per cykel 2.280 kroner	22.800
Cykeludstyr - per cykel 2.000 kroner	20.000
Uforudsete skader - per cykel 500 kroner	5.000
Kommunikationsmaterialer - annoncer, mails med mere	10.000
Projektledelse - 1/4 årsværk	150.000
I alt	335.300

Derudover mulig understøttelse til opstart af en delebilsordning, hvis ikke der findes en i kommunen.

STRATEGISK OPHÆNG I KOMMUNEN

Indsatsen kan forankres i planer for infrastruktur, grøn mobilitet eller lignende, eller den kan indgå i planer for udviklingen af lokal- og bysamfund og styrkelsen af tilgængelighed.

HVORDAN KAN INDSATSEN VIDEREFØRES?

Transportrådgivningen kan udbydes efter en 'no cure, no pay'-model, hvor der indlægges et testforløb, og rådgiveren honoreres efter, hvorvidt deltagerne ændrer mobilitetsadfærd for eksempel 12 måneder efter rådgivning og testforløb.

Rådgivning og testtilbud er en udgift til kommunen, men lykkes det at konvertere bilkilometer til enten elbil, kollektiv transport eller cykel/gang giver det en stor samfundsmæssig besparelse både på CO₂-udledning og samfundsøkonomi. Indregnes disse besparelser – ved adfærdsændringer på kort og længere sigt – vil man kunne få en meget lav samlet udgift per testdeltager.

VIGTIGSTE RESULTATER

FREDENSBORG KOMMUNE

120 familier har deltaget i **rådgivningsforløbet**

55% overvejer efterfølgende at skifte til elbil

71% tænker mere over deres transportvalg

55% har fået grønnere transportvaner siden rådgivningen

100 personer tilmeldt til at **låne en elcykel eller elladcykel** i en måned

18.400 kilometer cyklet på elcykler i udlånsperioden

1.800 kilometer cyklet på elladcykler i udlånsperioden

47% cykler mere i fritiden efter testperioden

61% vil fortsætte med at cykle til arbejde efter testperioden

ROSKILDE KOMMUNE

100.000 kilometer cyklet i alt

16,16 forventeligt sparet tons CO₂

10 års forbedret 'fitness'-alder for deltagere, der cykler regelmæssigt

2/3 svarer, at de fortsætter med at cykle efter projektet

1/3 svarer 'måske' til at fortsætte med at cykle.

60% af dem, som ønsker at fortsætte med at cykle, svarer, at de fortsætter på elcykel

KONTAKT

Ønsker du at vide mere om konceptet? Kontakt os:

Fredensborg Kommune

Hanne Collin Eriksen
hace@fredensborg.dk
+45 3035 4835

Roskilde Kommune

Jakob Skovgaard Villien
jakobsv@roskilde.dk
+45 2035 8255

Gate 21

Signe Frøkiær Schou
signe.froekiaer.schou@gate21.dk
+45 2384 9046