

Dele-mobilitet

En håndbog til kommuner uden for de større byer, der vil arbejde strategisk med delemobilitet.

GEMINI

Co-funded by the European Union

Region Hovedstaden

RUDERSDAL KOMMUNE

ind-hold

Introduktion 3
Delemobilitet i denne håndbog 4
Organisering 8
Planlægning 17
Udbud 18
Tjekliste 21
Fysisk infrastruktur og mobilitetshubs 22
Partnerskaber 25
Interessentanalyse 26
Kommunikation 31
Drift 34
Data 35
Orden og sæsonudsving 37
Fra projekt til varig praksis 38
Strategisk arbejde med delemobilitet 39
Tjekliste 40

Introduktion

Delemobilitet rummer et stort potentiale for at styrke bæredygtig mobilitet i forstæder, købstæder og landkommuner. Delebiler og delecykler styrker den kollektive transport ved at give borgerne adgang til fleksibel transport, reducerer behovet for private biler og bidrager til kommunale mål om klima, sundhed, beskæftigelse og sammenhængende mobilitetstilbud.

Erfaringerne viser dog, at delemobilitet i disse geografier sjældent lykkes som et hurtigt pilotprojekt eller en teknisk løsning, der kan kopieres direkte fra større byer.

Denne håndbog er således udviklet til forstæder, købstæder og landkommuner, der ønsker at arbejde langsigtet og læringsbaseret med delemobilitet. Den bygger på konkrete erfaringer fra danske kommuner, interviews med operatører og trafikselskaber samt workshops med kommunale medarbejdere, der til daglig arbejder med planlægning, drift, klima, sundhed, kommunikation og borgerdialog.

Håndbogen tager udgangspunkt i en central erkendelse:
Delemobilitet er ikke kun et mobilitetstilbud – det er en forandringsproces udenfor de større byer. Brug, accept, økonomi og drift modnes over tid og kræver tydelig organisering, politisk opbakning og løbende justeringer.

Erfaringerne viser samtidig, at delemobilitet kræver en aktiv kommunal indsats. Samarbejde med operatører og lokale aktører, kommunikation, dataarbejde og justering af løsninger tager tid og ressourcer – særligt i opstartsfasen – og bør derfor planlægges som en del af driften, ikke som en midlertidig ekstraopgave.

Derfor fokuserer håndbogen ikke kun på, hvad man kan gøre, men i høj grad på hvordan kommuner kan gribe arbejdet an i praksis. Det gælder organisering på tværs af forvaltninger, samarbejde med operatører og partnere, brug af data til læring og beslutningstagning samt kommunikation, der skaber forståelse, tryghed og lokal opbakning over tid.

Indholdet er målrettet kommuner uden for de største byer, hvor befolkningstætheden er lavere, rejsemønstrene mere spredte, og efterspørgslen ofte mere sårbar end i tætte byområder. Her kan delemobilitet sjældent baseres på høj volumen og spontan brug alene.

Vigtige forudsætninger

Vigtige forudsætninger for at lykkes med delemobilitet uden for de større byer:

1. Langsigtet politisk og organisatorisk forankring
2. Løsningen skal tage udgangspunkt i lokale mobilitetsbehov
3. Kontinuerlig kommunikation og lokale partnerskaber er afgørende

Håndbogen kan bruges som ...

- støtte i den tidlige idé- og beslutningsfase
- inspiration til organisering, samarbejde og partnerskaber
- opslagsværk i opstarts- og driftsfasen
- fælles reference i dialogen med politikere, operatører, trafikselskaber og lokale aktører

Udgangspunktet for håndbogen er, at der ikke findes én rigtig model, og at delemobilitet ikke nødvendigvis er relevant eller hensigtsmæssig alle steder. Anbefalingerne peger derfor på forskellige veje, skaleringsmuligheder og fravalg afhængigt af, om kommunen er en forstadskommune, en købstad eller en landkommune, og afhængigt af lokale behov, prioriteringer og ressourcer.

Håndbogen lægger også vægt på betydningen af fysisk kvalitet og orden i byrummet. Erfaringerne viser nemlig, at synlige, velplacerede og velorganiserede løsninger er afgørende for borgeraccept – især i opstartsfasen – mens utilstrækkelige løsninger kan skabe modstand og negative fortællinger, som er svære at rette op på senere.

Håndbogen præsenterer ikke best practice og færdige løsninger, men giver interesserede kommuner et solidt, praksisnært grundlag for at træffe informerede valg, undgå kendte faldgruber og opbygge delemobilitet, der giver mening lokalt – og som kan justeres, forankres og fungere på den lange bane.

Delemobilitet i denne håndbog

I denne håndbog bruges begrebet "delemobilitet" om fælles, delte transportløsninger, som stilles til rådighed for flere brugere og kan benyttes efter behov – uden privat ejerskab.

Håndbogen omfatter således:

Delecykler
- Både almindelige cykler og elcykler

Delebiler
- Primært elbiler, da de fleste operatører har elbiler
- Løsninger med fast stamplads, der skal afhentes og afleveres på bestemte reserverede pladser og free floating bybiler, der kan afhentes og stilles inden for en bestemt zone

Håndbogen omfatter ikke:

Deleløbehjul (e-løbehjul)
Disse er bevidst afgrænset fra håndbogen, da de adskiller sig væsentligt i forhold til brugsmønstre, regulering, trafiksikkerhed, byrumspåvirkning og kommunale styringsbehov.

Samkørsel
Samkørsel er ligeledes afgrænset fra håndbogen, da løsningen i højere grad er baseret på koordinering mellem private bilister og passagerer frem for drift af fælles køretøjer.

Geografi betyder noget

Forstad	Købstad	Landkommune
Tæt på større by.	Mellemstor hovedby med opland.	Store afstande, lav tæthed.
Mange ture på tværs af kommunegrænser.	Mobilitet mod og fra hovedbyen.	Få alternativer til bilen.
Højt bilejerskab.	Højt bilejerskab.	Bilen dominerer.
Delemobilitet fungerer godt til first/last mile.	Delecykler kan erstatte korte bilture.	Delemobilitet skal målrettes konkrete behov.
Delebiler kan som supplement til kollektiv transport reducere behovet for at eje en bil.	Delebiler kan erstatte bil nr. to.	Stabil drift vigtigere end hurtig udbredelse.
Tværkommunalt samarbejde er vigtigt.	Lokal forankring og fysisk kvalitet er afgørende.	Succes måles i funktion – ikke volumen.

Delemobilitet og geografi – kort sagt

Delemobilitet skal tilpasses lokale mobilitetsmønstre og geografi. Der findes ikke én model, der passer alle.

GEMINI og Delemobilitet i forstæderne

Håndbogen bygger på erfaringer fra to beslægtede projekter om delemobilitet i forstæder, hvor Region Hovedstaden har været projektejer.

Det ene projekt er EU-projektet GEMINI, hvor delemobilitet er blevet afprøvet og udviklet i en konkret kommunal hverdag i Rudersdal Kommune i Nordsjælland. Det andet er projektet Delemobilitet i forstæderne, hvor i alt ni forstadskommuner i Region Hovedstaden har deltaget med hver deres lokale forudsætninger, udfordringer og prioriteringer. Tilsammen repræsenterer projekterne et bredt udsnit af danske forstadskommuner med relativt lavere tæthed, højt bilejerskab og mange daglige rejser på tværs af kommunegrænser.

I begge projekter har fokus været på, hvordan delemobilitet – særligt delecykler og delebiler – kan fungere som et reelt supplement til den kollektive transport og som alternativ til privat bil i geografier, hvor løsningerne ikke kan baseres på storbyens volumen eller spontane brug. Projekterne har arbejdet med hele kæden fra planlægning og organisering til fysisk infrastruktur, samarbejde med operatører, kommunikation med borgere samt drift, data og løbende justeringer.

Erfaringerne fra projekterne er opbygget gennem konkrete tests, lokale tilpasninger og daglig drift. De viser både, hvad der kan fungere, og hvor udfordringerne typisk opstår, når kommuner arbejder med delemobilitet i en forstadskontekst.

Håndbogens anbefalinger tager direkte afsæt i projektdeltagernes erfaringer. Disse er efterfølgende blevet valideret og kvalificeret gennem workshops og dialog med trafikplanlæggere fra kommuner og trafikselskaber fra hele Danmark. På den måde kombinerer håndbogen praksiserfaringer fra Region Hovedstadens forstadskommuner med et bredere nationalt perspektiv og sikrer, at anbefalingerne er relevante, realistiske og anvendelige på tværs af kommunetyper.

Håndbogen samler dermed fælles læring fra flere kommuner og omsætter den til et praksisnært grundlag for kommuner, der ønsker at arbejde strategisk, langsigtet og lokalt forankret med delemobilitet.

Håndbogen er udviklet i et samarbejde mellem ...

Region Hovedstaden har som projektejer og central aktør i både GEMINI og Delemobilitet i forstæderne bidraget med erfaringer fra et regionalt perspektiv.

Rudersdal Kommune og øvrige kommuner har bidraget med kommunale erfaringer fra planlægning og drift af lokale projekter.

Operatører og samarbejdspartnere har bidraget med viden om marked og brugeradfærd.

Trafikplanlæggere fra hele landet har kvalificeret og valideret anbefalingerne gennem workshops.

Weinreich Mobility har stået for analyse, syntese og udarbejdelse af håndbogen.

Håndbogen bygger dermed både på praktiske erfaringer og bred faglig sparring.

Tag gerne kontakt til projektleder
Morten Heile Hass fra Region Hovedstaden på
morten.heile.hass@regionh.dk
eller projektleder Katrine Vestergaard Petersen
fra Rudersdal Kommune kvp@rudersdal.dk,
hvis der er spørgsmål til håndbogen.



Rudersdal Kommune - GEMINI (EU-projekt)

Driftperiode
Fra august 2024 til august 2025

Cykler
200 elcykler

Delebiler
32

Operatører
KINTO Share, DOTT og GreenMobility

Hubs
8 større hubs + ca. 150 cykelhubs

Ture
Der blev kørt mere end 40.000 ture i løbet af 11 måneder. 19.200 ture på DOTT-cyklerne og 22.690 ture i delebilerne. Turantallet varierede mellem 500 og 2.500 ture om måneden fra lavsæson til højsæson.

Finansiering
100 % EU-finansieret for kommunen gennem EU-programmet Horizon.

Fortsættelse efter testperioden
Ja

Projektleder
Rudersdal Kommune, Katrine Vestergaard Petersen kvp@rudersdal.dk

Delemobilitet i forstæderne

Aktører
9 kommuner (Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev Kommune, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk), Region Hovedstaden og Gate 21.

Finansiering
Region Hovedstaden 3,5 millioner inklusiv støtte fra EU-programmet Interreg NSR.

Projektperiode
To-årigt udviklingsprojekt med testperiode fra september 2024 til december 2025.

Cykler
1.800 elcykler

Operatør
DOTT

Hubs
Ca. 240 hubs

Ture
Ca. 60.000

Fortsættelse efter testperioden
Ja, 11 kommuner har overtaget finansieringen: Albertslund, Ballerup, Brøndby, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Hørsholm, Ishøj, Rudersdal og Vallensbæk Kommune.

Projektledelse
Region Hovedstaden og Gate 21

Opbygning af håndbogen

Materialet peger entydigt på én ting: Delemobilitet lykkes sjældent ved at følge én fast opskrift. Det, der gør forskellen, er i stedet kommunernes evne til at stille de rigtige spørgsmål på de rigtige tidspunkter – og til at svare på dem lokalt. Derfor er håndbogen struktureret omkring tre hovedkapitler – Organisering, Planlægning og Drift, der alle indeholder en række centrale spørgsmål samt hjælp til at svare på spørgsmålene.

Anvendt materiale

Håndbogen tager udgangspunkt i følgende:
- Rapporter med indsigter og resultater fra de to projekter Gemini og Delemobilitet i forstæderne
- Desk review af europæiske erfaringer med delemobilitet uden for større byer
- Interviews med 16 kommunale projektledere og operatører
- To valideringsworkshops med i alt 30 mobilitetsplanlæggere fra regioner, kommuner og trafikselskaber – en i Østdanmark og en i Vestdanmark
- Workshop i Mobilitetsnetværket

Inden for hvert kapitel præsenteres de centrale problemstillinger som spørgsmål, som man som kommuner uden for de større byer bør forholde sig aktivt til i arbejdet med delemobilitet.

Spørgsmålene er ikke tænkt som ja/nej-tjekpunkter, men som afklaringer, der:
- Synliggør valg og fravalg
- Understøtter dialogen med de forskellige aktører
- Reducerer risikoen for kendte faldgruber

De tre kapitler indeholder:

Organisering
- Politisk opbakning
- Økonomi
- Rollefordeling
- Mål og forventninger

Planlægning
- Udbud
- Infrastruktur og hubs
- Partnerskaber
- Kommunikation

Drift
- Data
- Justering
- Orden
- Evaluering

Organi-sering

Delemobilitet lykkes sjældent som et hurtigt pilotprojekt. Uden tydelig politisk opbakning, klar rollefordeling og realistiske mål risikerer indsatsen at miste retning undervejs. Organisering handler derfor om at skabe et solidt fundament, før de første cykler eller biler sættes ud i byrummet.

Organisering

Erfaringer fra kommuner, der har arbejdet med delemobilitet i forstæder, købstæder og landkommuner, viser, at udfordringer i opstart og drift ofte kan spores tilbage til manglende eller uafklarede valg i organiseringsfasen. Særligt langsigtet tænkning, politisk opbakning og tydelig organisering har stor betydning for, om løsningerne får mulighed for at udvikle sig og finde fodfæste lokalt.

Nedenstående spørgsmål er struktureret i en rækkefølge, der afspejler, hvad der typisk har størst betydning at få afklaret tidligt.

1. Kan vi arbejde med delemobilitet som et flerårigt udviklings- og læringsforløb?

Erfaringerne viser, at delemobilitet uden for de største byer sjældent fungerer som korte, afgrænsede pilotprojekter. Både brug, accept og drift modnes over tid og kræver plads til justeringer undervejs. En driftsperiode på to år eller mere giver mulighed for at justere løsningerne, opbygge kendskab, sikre et brugergrundlag og etablere lokal forankring.

2. Er der politisk opbakning og realistiske forventninger?

Politisk opbakning er afgørende for at kunne arbejde med delemobilitet over tid. Erfaringer viser, at urealistiske forventninger til hurtige resultater ofte skaber pres i opstartsfasen og kan føre til kritik, før løsningen har haft mulighed for at finde sit niveau.
I mange kommuner opstår udfordringer, når delemobilitet vurderes på samme præmisser som traditionelle anlægsprojekter eller driftstiltag, hvor effekter forventes at kunne dokumenteres hurtigt og entydigt. Delemobilitet udvikler sig derimod gradvist og kræver tid til, at borgere bliver bekendt med tilbuddet, får erfaring med brugen og ændrer deres vaner.

Derfor er det vigtigt tidligt at afklare, hvad politisk opbakning konkret betyder i den lokale kontekst. Handler opbakningen om at give plads til afprøvning og justering? Om at acceptere, at løsningen ændrer karakter undervejs? Eller om at stå ved indsatsen, også når der opstår kritik fra borgere eller medier i opstartsfasen?

Realistiske forventninger handler også om at være tydelig omkring, hvad delemobilitet kan og ikke kan løse. I forstæder, købstæder og landkommuner vil brugen ofte være lavere og mere sårbar end i større byer, og succes bør derfor ikke alene måles i høje brugstal. Politisk dialog bør i stedet også omfatte læring, lokale erfaringer, forbedret sammenhæng i mobilitetstilbuddet og langsigtede effekter.

I den politiske dialog kan det også være relevant at minde om, at de fleste kollektive transporttilbud er offentligt subsidierede og heller ikke bruges af alle borgere, men af nogle – på samme måde som delemobilitet kan være et målrettet supplement, der løser bestemte mobilitetsbehov for udvalgte grupper og rejser.

Erfaringer viser ...

at en løbende og åben politisk dialog kan forebygge misforståelser og forventningsbrist. Det gælder både om tidsrammer, økonomi, borgerreaktioner og behovet for justeringer undervejs.

Politisk opbakning er dermed ikke kun et spørgsmål om en beslutning i starten, men om vedvarende opmærksomhed og forståelse gennem hele forløbet.



3. Er delemobilitet tænkt i sammenhæng med kommunens øvrige mobilitetstilbud?

En vigtig måde at sikre politisk opbakning og skabe reel værdi er at koble delemobilitet til eksisterende, politisk vedtagne målsætninger og indsatsområder fx inden for klima, mobilitet, sundhed eller byudvikling, som allerede opleves som relevante – både administrativt og politisk. Delemobilitet bør derfor ikke stå alene, men indgå som et supplement til kommunens samlede mobilitetstilbud og øvrige strategier.

Delemobilitet kan for eksempel:

- Skabe mobilitet i områder med begrænsede tilbud, hvor den kollektive trafik er sparsom eller ikke økonomisk bæredygtig – fx i landsbyer eller mindre boligområder med lange afstande til nærmeste station eller buslinje.
- Forlænge den kollektive trafik som first/last-mile løsning, eksempelvis til større erhvervsområder, uddannelsesinstitutioner eller boligområder, der ikke er stationsnære, og som kan være vanskelige at betjene med højfrekvent kollektiv trafik.
- Understøtte kommunale klima- og mobilitetsmål ved at tilbyde et alternativ til bil nr. to og reducere korte bilture.
- Bidrage til sundhed og forebyggelse, hvis delecykler indgår som en aktiv transportform i hverdagen.
- Styrke bosætning og erhvervsliv ved at gøre det lettere at bo eller arbejde i områder uden direkte adgang til station eller bymidte.

Det centrale er at finde en lokal krog at hænge indsatsen på: Hvilken udfordring skal delemobilitet bidrage til at løse netop her? Når koblingen er tydelig, fremstår delemobilitet ikke som et isoleret projekt, men som en integreret del af kommunens samlede udvikling og mobilitetsindsats.

4. Skal indsatsen organiseres tværkommunalt eller med regionen eller det lokale trafikselskab som partner?

I forstæder, hvor brugerne ofte krydser kommunegrænser, giver det rigtig god mening at samarbejde på tværs af kommuner og evt. have det lokale trafikselskab eller regionen med som projektejer eller part. Gennem samarbejdet får den lokale projektansvarlige samtidig mulighed for sparring og vidensdeling samtidig med, at samarbejdet med regionen, trafikselskabet eller andre kommuner giver indsatsen intern legitimitet og volumen og kommerciel værdi for operatørerne eksternt.

5. Er arbejdet klart organiseret med en lokal tovholder med tværfaglig opbakning?

Tydelig organisering er en forudsætning for at kunne håndtere samarbejde, kommunikation og drift. Erfaringer viser, at delemobilitet ofte berører flere fagområder, og at uklare snitflader kan føre til forsinkelser og konflikter.

Det er derfor vigtigt med en lokal tovholder med et klart mandat. Men også, at denne kan trække på hjælp og ressourcer fra relevante fagområder som fx trafik, drift, erhverv, bolig- og byudvikling, klima, sundhed, turisme, kommunikation osv. Kollegernes viden om og erfaringer og kontakt med forskellige lokale interessenter er vigtige for etablering af lokale partnerskaber, ejerskab og opbakning. I landkommuner kan tovholderen også være et lokalråd eller borgerforening.

Udover etablering af en tværfaglig gruppe omkring delemobilitet, er det vigtigt, at alle er indstillede på, at det største ressourcetræk ligger i planlægnings- og opstartsfasen, og at der er afsat tid til det. Erfaringerne viser, at ressourcetrækket reduceres som tiden går, og løsningen kalibreres på plads.

6. Er der opstillet realistiske mål og succeskriterier?

Klare og realistiske mål er vigtige for forventningsafstemning med både interne og eksterne interessenter og for at kunne vurdere, om indsatsen bevæger sig i den rigtige retning. Erfaringer viser, at fokus udelukkende på brugstal kan give et for snævert billede af, om delemobilitet fungerer lokalt. Tal med operatører og lignende kommuner om, hvad der er realistisk i den lokale kontekst.

Udover mål for brug og antal ture kan det være en god idé også at formulere mål for, hvad kommunen gerne vil blive klogere på eller afprøve undervejs. Delemobilitet handler ikke kun om volumen, men også om erfaring og læring.

Det kan for eksempel være mål som:

- At finde ud af, hvem der faktisk bruger løsningen – og til hvilke typer ture
- At teste, om en hub ved stationen eller ved supermarkedet fungerer bedst
- At afprøve, om samarbejde med en boligforening eller en større virksomhed kan sikre et stabilt brugergrundlag
- At undersøge, om delecykler med el bliver brugt mere end almindelige cykler i netop vores kommune
- At få erfaring med, hvordan borgerne reagerer på delemobilitet i byrummet

Sådanne mål gør det lettere at forklare, hvorfor projektet giver værdi – også i en fase, hvor brugstallene endnu ikke er høje. Samtidig skaber de et fælles fokus på læring og justering frem for kun på tal.

Sidst men ikke mindst er det vigtigt fra starten at beslutte, hvordan og hvornår man evaluerer, således man kan planlægge at indsamle de data, der matcher de besluttede indikatorer og mål fra starten.

I forhold til at komme godt fra start, er det en god ide at time opstarten, så den matcher delemobilitetssæsonen - fx forår for delecykler og feriesæsonen for delebiler. Hvis man starter i god tid inden højsæsonen, er der plads til, at børnesygdommene kan kureres inden højsæsonen.

7. Hvad er det lokale behov for delemobilitet?

Valget af delemobilitetsløsning bør altid tage udgangspunkt i lokale behov, betalingsvillighed og brugssituationer – ikke i standardløsninger. Erfaringer viser, at valg af køretøjer har stor betydning for, om løsningen bliver brugt, accepteret og kan udvikles over tid.

Når det gælder **delecykler**, bør kommunen tidligt afklare, om løsningen skal være med eller uden el – eller en kombination. Eldelecykler kan gøre længere ture og kuperede strækninger mere attraktive, men har samtidig en højere turpris, som kan være en barriere uden for de større byer. Almindelige cykler kan i nogle tilfælde være mere egnede til korte hverdagsrejser og first/last mile, hvor pris og enkelhed er afgørende.

For **delebiler** er elbiler i dag den mest udbredte løsning, men kræver adgang til ladeinfrastruktur og klare rammer for drift. I områder med begrænset ladeinfrastruktur eller meget spredt efterspørgsel kan det være relevant at overveje andre løsninger eller at målrette brugen mod bestemte brugergrupper, fx kommunale medarbejdere eller lokale virksomheder i dagtimerne.

Samlet set handler afklaringen af det lokale behov for delemobilitet om at stille de rigtige spørgsmål.

Relevante spørgsmål:

- Hvilke ture skal løsningen understøtte?
- Hvem er den tiltænkt?
- Hvad er borgerne villige til at betale?

Delemobilitet er ikke en universalløsning. Erfaringer viser, at ikke alle geografier, boligområder eller landsbyer har et naturligt grundlag for en løsning.

Det kan derfor være legitimt at:

- Afgrænse indsatsen geografisk
- Udskyde etablering i bestemte områder
- Afslutte løsninger, der ikke finder fodfæste

Et strategisk fravalg kan være lige så vigtigt som en etablering. Det styrker troværdigheden og sikrer, at ressourcer anvendes dér, hvor potentialet er størst.

El eller ikke el? Det er spørgsmålet!

Studier viser, at elcykler oftere anvendes af personer, der tidligere primært kørte bil, og at en del elcykelture erstatter kortere og mellemlange bilture (ca. 5–15 km). Effekten er særligt tydelig i forstæder og tætte områder med højt bilejerskab.

Dog afhænger effekten af kontekst, pris og implementering, og elcykler erstatter ikke udelukkende bilture – en del ture ville ellers være foretaget på almindelig cykel eller til fods.

Genbrugscykler i Holbæk

Geografi
Købstad med 31.000 indbyggere i Holbæk by, hvor cyklerne er tilgængelige. 75.000 i hele Holbæk Kommune.

Aktører
Holbæk Kommune, Movia, Gate 21 og Region Sjælland. Projektet er en del af Interreg-projektet Green Mobility Shift.

Projektperiode
December 2024-juli 2026.

Cykler
Holbæk Bycykler har en flåde på ca. 45 cykler, men forventer i løbet af foråret 2026 at have 70 cykler placeret rundt omkring i Holbæk by. Cyklerne er renoverede genbrugscykler, og man downloader app'en LINKA Go for at bruge cyklerne. Prisen er 11 kr. for de første to timer, eller man kan købe et månedsabonnement til 69 kr. inkl. to timer per dag.

Cyklerne vedligeholdes gennem en samarbejds- og driftsaftale med Fribikeshop, der er lokale i byen og som hjælper med både service og indhentning/omfordeling af cykler. Det er målet, at bycyklerne skal forankres endnu mere lokalt i fremtiden, og der er dialog om at inddrage f.eks. den lokale nytteindsats til at være behjælpelig med omfordelingen, opladning mm.

Hubs
Ved lancering 9 faste hubs på b.la. Holbæk Station, Stenhus Gymnasiet, Markedspladsen v. havnen, Marinaen mfl. Antallet af pladser øges gradvist i det kommende år med planer om at udvide ved b.la. sygehuset og andre ungdomsuddannelser.

Ture (maj til dec 2025)
Projektet blev tidligt ramt af operatørkonkurs, og det har naturligvis påvirket brugen af cyklerne. Der har i snit været mellem 5 og 10 ture om måneden.

Udfordringer
Efter operatøren gik konkurs købte Holbæk Kommune cyklerne og overtog serviceaftalen og abonnementerne til låsene. Planen er at videreføre ordningen efter projektet slutter sommeren 2026.

Udover konkurs har den hårde vinter 2025/2026 været en udfordring for opladning af de elektroniske låse. Systemet lader ikke, når temperaturen er under 2 grader. En løsning fremadrettet bliver måske at gøre cyklerne til sommercykler.



8. Bruger vi planredskaber aktivt til at understøtte delemobilitet?

Kommunen kan også arbejde med delemobilitet gennem sine egne plan- og myndighedsredskaber. Lokalplaner og parkeringsnormer kan være centrale greb, hvis de anvendes strategisk.

I nye boligområder eller ved omdannelse kan kommunen fx give mulighed for, at bygherre eller boligforening kan etablere færre bilparkeringspladser end den gældende p-norm – hvis der samtidig etableres delemobilitet som et reelt alternativ. Det kan være i form af delebiler på grunden eller i direkte tilknytning til bebyggelsen.

Centrale afklaringer

- Er delemobilitet tænkt ind i lokalplaner og parkeringsstrategier?
- Er der klare kriterier for, hvornår reduktion i p-normen kan accepteres?
- Er der krav til varighed, tilgængelighed og kvalitet af delemobilitetsløsningen?
- Hvordan sikres det, at løsningen fungerer i praksis – og ikke kun på papiret?



Nordsjællands Delebiler

Nordsjællands Delebiler er en lokalt forankret delebilsordning, der har haft til formål at tilbyde adgang til bil uden privat ejerskab i mindre byer og stationsområder i Nordsjælland.

Kendetegn ved ordningen:

- Forenings- eller medlemsbaseret struktur
- Fast stamplads (ikke free-floating)
- Lokal forankring og frivilligt engagement

Erfaringerne fra Nordsjællands Delebiler viser, at lokalt ejerskab og engagement kan være en styrke, men også at volumen og økonomisk bæredygtighed kan være en udfordring i mindre markeder.



Helsingør Kommune og delemobilitet i nye boligområder

I Helsingør Kommune arbejder de med delemobilitet i lokalplanerne for de nye boligområder Sommariva (220 boliger), Fredericiavej 60 (167 boliger) samt Rønnebær Alle 106 (43 boliger), hvor der er inkluderet en delebilsordning.

Parkeringsnormen er reduceret med 1:6 – altså for 1 delebilsplads reduceres p-normen med 5 almindelige parkeringspladser. Ingen af lokalplanerne er pt. ført ud i livet. I 2027-2028 forventes to af de nye boligområder at færdigudbyggede.

9. Er kommunens rolle og lovhjemmel afklaret?

Kommunen kan spille forskellige roller i arbejdet med delemobilitet: vejmyndighed, planmyndighed, samarbejdspartner eller aktiv bruger.

Det bør tidligt afklares:

- På hvilket grundlag stilles offentligt areal til rådighed?
- Hvilken hjemmel anvendes ved reduktion af p-norm i lokalplaner?
- Driver kommunen selv løsningen – eller faciliterer den blot?

Tydelig afklaring af rolle og hjemmel reducerer juridisk usikkerhed og forebygger kritik om konkurrenceforvridning eller ulovlig støtte.

10. Er økonomien gennemsigtig – og politisk afklaret?

Delemobilitet kræver både økonomiske og personalemæssige ressourcer. Erfaringer viser, at uklarhed om økonomi ofte skaber usikkerhed – både administrativt og politisk.

Det bør derfor være tydeligt:

- Hvad koster etablering og drift?
- Hvad koster kommunens egen indsats i tid og koordinering?
- Hvem bærer risikoen ved lav brug?
- Hvem finansierer justeringer og flytning af hubs?
- Hvad sker der, hvis operatøren trækker sig?
- Hvad er kommunens exit-muligheder?

Økonomien bør ikke kun beskrives som en udgift, men også som en investering i mobilitet, klima og tilgængelighed. Samtidig er det vigtigt at være realistisk omkring, at delemobilitet – ligesom kollektiv transport – sjældent er fuldt selvfinansierende.



Delemobilitet i Roskilde Kommune

Geografi
Købstad med 90.000 indbyggere.

Aktører
Roskilde Kommune.

Cykler
Donkey Republic tilbyder cirka 100 almindelige cykler (opstartet april 2022). Dott tilbyder cirka op til 200 elcykler (opstartet i juni 2025).

Hubs
Der er ca. 80 cykelhubs i Roskilde Kommune til Donkey Republic-cyklerne og ca. 80-100 cykelhubs til Dott-udlejningscykler.

Ture
Der bliver kørt ca. 17.100 ture årligt på Donkey Republic-cyklerne, mens der blev kørt ca. 12.800 ture fra juni til december 2025 med Dott-cyklerne.

Delebiler
LetsGo/Hyre tilbyder 5 delebiler med faste p-pladser. I bymidten i Roskilde er en del af zonen, hvor man kan benyttes bybilerne fra Green-mobility. Delebiler og bybiler kan parkere gratis på kommunale p-pladser.

Roskilde Kommune har lavet en håndbog til boligforeninger, der ønsker at etablere en delebilsforening. **Se den her**

11. Er der planlagt for forankring efter projektperioden?

Mange delemobilitetsprojekter starter som tidsbegrænsede forsøg. Hvis det er tilfældet, er det vigtigt tidligt at afklare, hvad der skal ske efter projektperioden.

Det kan fx handle om:

- Finansiering efter projektets afslutning
- Integration i eksisterende mobilitets- eller cykelhandlingsplaner
- Kobling til andre kommunale udbud
- Længerevarende kontraktmæssig forankring

Forankring kræver både økonomisk og organisatorisk planlægning.

Organisering – kort sagt

- Tænk delemobilitet som en langsigtet indsats, ikke et kort pilotprojekt
- Sikr politisk opbakning og realistiske forventninger til resultater og tid
- Tænk delemobilitet i sammenhæng med øvrige mobilitetstilbud
- Skab klar organisering med en lokal tovholder og tværfaglig opbakning
- Afklar roller, ansvar og samarbejder tidligt i forløbet
- Opstil realistiske mål og succeskriterier – også for læring og proces



Plan-lægning

God planlægning handler ikke kun om placering af køre-tøjer, men om at forstå lokale mobilitetsbehov og koble løsningen til eksisterende transport og destinationer. Valg af køretøjer, hubs, partnerskaber og kommunikation skal tænkes sammen fra start. Planlægningen skaber rammerne for både brug, accept og fleksibilitet over tid.

Udbud

1. Får vi stillet de rigtige krav fra start?

Erfaringer viser, at mange udfordringer i drift og samarbejde kan spores tilbage til udbuds- og kontraktfasen. Udbuddet er derfor et centralt styringsredskab – ikke kun juridisk, men også i forhold til kvalitet, samarbejde og mulighed for løbende justering.

I udbuddet bør kommunen tydeligt beskrive roller, ansvar og forventninger mellem kommune og operatør. Det gælder både den daglige drift, håndtering af borgerhenvendelser, responstid ved problemer og rammerne for justering af løsningen over tid. Her kan en Service Level Agreement (SLA) være et nyttigt redskab. En SLA fastlægger konkrete serviceniveauer og aftaler, fx om oppetid, vedligehold, responstid og kommunikation, og kan skabe fælles forståelse af, hvad der forventes – også når noget ikke fungerer som planlagt.

Det kan være en fordel, at kommunen tydeligt beskriver sine overordnede målsætninger med delemobilitetsprojektet i udbudsmaterialet. Når operatørerne kender formålet – fx at understøtte first/last mile til stationer, reducere behovet for bil nr. 2 eller styrke mobiliteten i bestemte områder – bliver det lettere for dem at foreslå løsninger, der passer til de lokale behov. Tydelige målsætninger kan dermed bidrage til mere relevante tilbud og et bedre grundlag for samarbejde.

Flere projektledere anbefaler, at der laves aftale med operatørerne om, at der skal holdes månedlige møder. Disse kan foregå online, men vigtigt at mødes frem for bare at maile. Også vigtigt fra starten at blive enige om, hvilke kommunikationskanaler, der bruges til hvad.

Hvad er en Service Level Agreement (SLA)?

En Service Level Agreement (SLA) er en aftale mellem kommunen og operatøren, der fastlægger hvilket serviceniveau der forventes i driften – og hvordan der følges op, hvis det ikke leveres.

En SLA kan fx indeholde aftaler om:

- oppetid og tilgængelighed af køretøjer
- vedligeholdelse og reparation
- responstid ved fejl, klager og borgerhenvendelser
- håndtering af rod, forkert parkering og driftssvigt
- kommunikation og kontaktflader mellem kommune og operatør

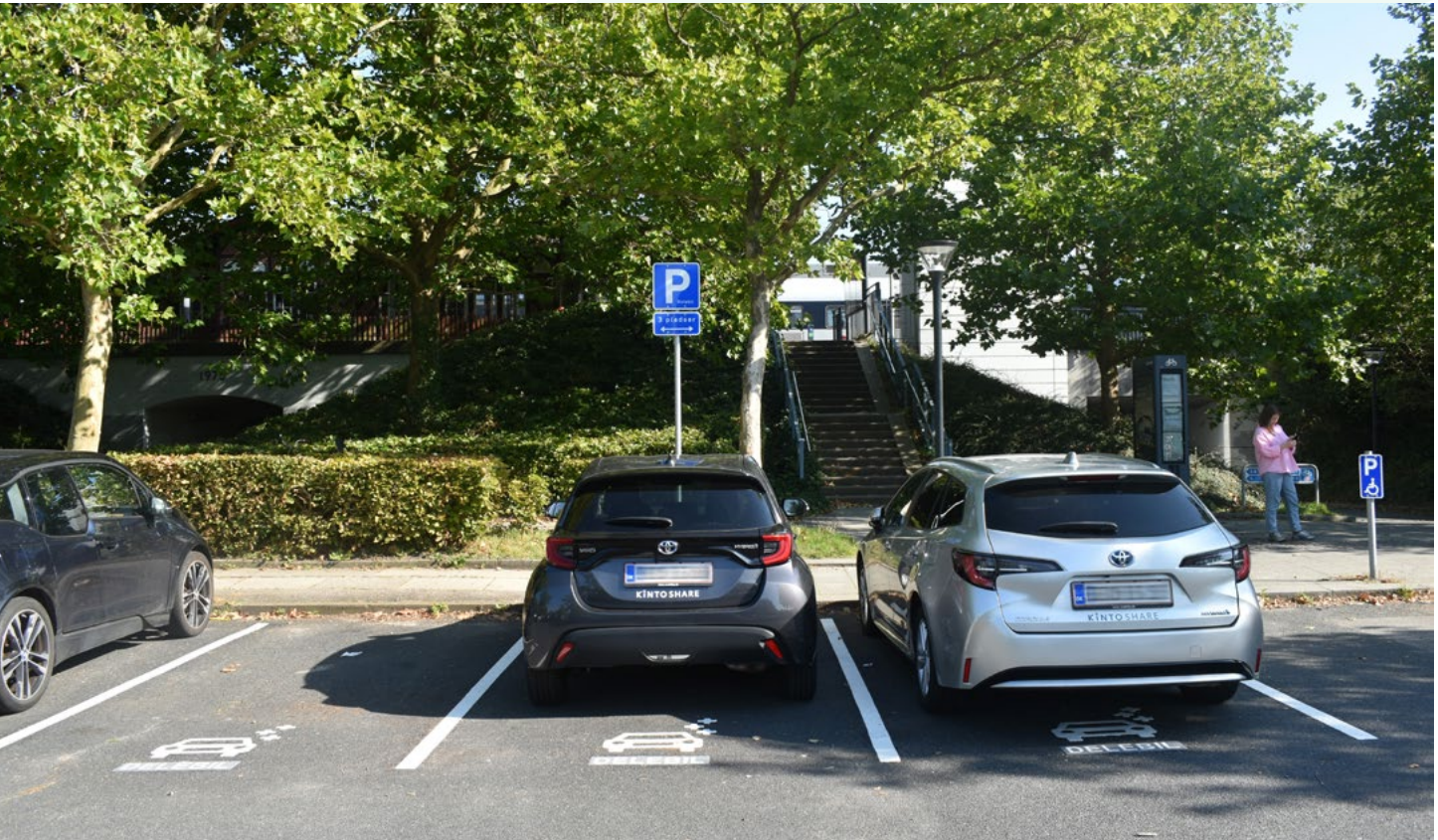
Formålet med en SLA er ikke at detaljstyre operatøren, men at skabe fælles forventninger og klare rammer, som kan bruges konstruktivt, når der opstår udfordringer – særligt i opstartsfasen.



Det er samtidig vigtigt allerede i udbuddet at liste, hvilke data man har behov og evt. hvilke formater, man gerne så dem leveret i. Data skal kunne bruges aktivt til at følge brug, justere placeringer og kapacitet samt understøtte dialog med politikere og borgere.

I den forbindelse bør kommunen gøre operatøren opmærksom på, at udbydere af on-demand mobilitet er forpligtet til at udstille transportdata via NAP (Nationalt Adgangspunkt). NAP er Danmarks nationale platform for udveksling af transportdata og skal sikre, at data kan deles og anvendes på tværs af aktører. Krav om NAP er både et lovkrav og et vigtigt grundlag for transparens og læring.

Samlet set handler et godt udbud ikke kun om pris og køretøjer, men om at skabe robuste rammer for samarbejde, drift og udvikling. Krav til SLA og data giver kommunen bedre mulighed for at følge løsningen tæt og justere undervejs – særligt i opstartsfasen.



Hvad er Nationalt Adgangspunkt (NAP)?

NAP (Nationalt Adgangspunkt) er Danmarks nationale platform for udveksling af transportdata. Udbydere af on-demand mobilitet, herunder delemobilitet, er af EU forpligtet til at udstille relevante data via NAP.

NAP skal sikre, at:

- transportdata er tilgængelige i standardiserede formater
- data kan anvendes på tværs af aktører og systemer
- myndigheder kan følge og analysere mobilitetstilbud

I Danmark hedder NAP'en "Dataudveksleren".
Se mere her

2. Er løsningen digitalt og betalingsmæssigt tilgængelig for alle relevante målgrupper?

Delemobilitet er som udgangspunkt digitalt baseret. Adgang sker typisk via app, smartphone og digital betaling. Det kan skabe barrierer – særligt i landkommuner og mindre byer, hvor en del af målgruppen kan have lavere digital modenhed.

I udbuddet bør kommunen derfor overveje:

- Kræver løsningen smartphone – eller findes der alternative adgangsformer?
- Er registreringsprocessen enkel og forståelig?
- Er MitID/NemID en forudsætning – og hvordan påvirker det brugen?
- Kræver løsningen kreditkort – eller kan der betales på andre måder?
- Er der mulighed for erhvervs- eller institutionskonti uden individuel kreditkorttilknytning?

For nogle borgere kan krav om kreditkort, digital identifikation eller app-registrering være en reel barriere – også selv om de i princippet har behov for mobilitetsløsningen.

Kommunen bør derfor afklare, om løsningen:

- Matcher de lokale målgruppers digitale kompetencer
- Understøtter inklusion frem for udelukkelse
- Gør det trygt og enkelt at komme i gang som førstegangsbruger

Særligt i landkommuner kan det være relevant at kombinere den digitale løsning med lokal vejledning, informationsmøder eller samarbejde med borgerservice.

Digital funktionalitet er en forudsætning for effektiv drift – men bør ikke utilsigtet begrænse adgangen for de borgere, løsningen netop er tænkt til at understøtte.



Tjekliste

Hvad bør kommunen overveje i udbuddet?

Brug listen her som inspiration ved udarbejdelse af udbudsmateriale eller kontraktgrundlag.



Overordnede rammer

- ☐ Er formål og målgruppe for delemobilitets-løsningen tydeligt beskrevet?
- ☐ Er der indbygget mulighed for justering af løsningen over tid?
- ☐ Er tidshorisonten realistisk i forhold til opbygning af brug og accept?

Roller og ansvar

- ☐ Er roller og ansvar klart fordelt mellem kommune, operatør og evt. andre aktører?
- ☐ Er kommunens rolle i kommunikation og borgerdialog tydeligt afgrænset?
- ☐ Er der aftalt faste kontaktpersoner og kommunikationskanaler?

Service Level Agreement (SLA)

- ☐ Er der fastsat klare krav til serviceniveau og drift?
- ☐ Er responstid ved fejl, klager og drifts-problemer beskrevet?
- ☐ Er der aftalt procedurer for opfølgning og dialog, hvis serviceniveauet ikke overholdes?

Data og NAP

- ☐ Er der stillet krav om levering af data i tilgængelige og anvendelige formater?
- ☐ Er der krav om automatisk adgang til data frem for manuelle rapporter?
- ☐ Er operatøren gjort opmærksom på forpligtelsen til at udstille relevante data via NAP?
- ☐ Er det tydeligt, hvilke data kommunen skal bruge – og til hvilket formål?

Digital adgang og betaling

- ☐ Er registrering og adgang enkel, og matcher den lokale målgruppers digitale kompetencer?
- ☐ Er krav om smartphone, MitID og kreditkort afklaret – og findes der fleksible betalings-eller kontoløsninger?
- ☐ Er der planlagt støtte eller vejledning til første-gangsbrugere, hvis målgruppen tilsiger det?

Opstart og samarbejde

- ☐ Er der afsat tid og ressourcer til tæt dialog i opstartsfasen?
- ☐ Er der klare rammer for løbende justeringer og fælles læring?
- ☐ Er der en fælles forståelse af, at delemobilitet udvikler sig over tid?

Fysisk infrastruktur og mobilitetshubs

Placering og fysisk udformning af delemobilitet har vist sig at være blandt de mest afgørende faktorer for både brug, orden og borgeraccept. Erfaringerne viser, at utilstrækkelig infrastruktur hurtigt kan skabe modstand og negative fortællinger, mens synlige, velplacerede og justerbare løsninger styrker både tryghed og anvendelighed.

Samtidig er det vanskeligt at forudsige de rigtige placeringer på forhånd. Infrastruktur til delemobilitet bør derfor planlægges med både kvalitet og fleksibilitet for øje.

Her kommer en række centrale spørgsmål, som kommuner bør stille i planlægningen af fysisk infrastruktur.

1. Hvor kan vi koble delemobilitet til eksisterende transportknudepunkter og destinationer?

Delecykler fungerer godt i samspil med kollektiv transport som first/last-mile løsning. Delebiler kan også placeres ved stationer, men for disse er adgang til ladeinfrastruktur i kombination med efterspørgsel det vigtigste.

Følgende lokale knudepunkter og destinationer er dog relevante:

- Stationer og større busknudepunkter
- Erhvervsområder uden direkte stationsnær betjening
- Uddannelsesinstitutioner
- Tætte boligområder
- Supermarkeder
- Idræts- og kulturinstitutioner

I forstæder er koblingen til stationer og tværkommunale rejsemønstre særligt vigtig. I købstæder kan samspillet mellem hovedbyen og oplandet være afgørende. I landkommuner kan delemobilitet i nogle tilfælde være et supplement, hvor kollektiv trafik ikke er realistisk i høj frekvens.

For delebiler gælder det samtidig, at ladeinfrastruktur er en forudsætning for elbiler. I yderområder kan begrænset ladeinfrastruktur være en barriere, som bør adresseres tidligt.

Hvis man vælger en løsning med eldelecykler uden batteriskift, skal der også være mulighed for opladning af cyklerne på stedet.

2. Hvordan er faciliteterne og mulighederne ved de planlagte hubs?

Den fysiske udformning har stor betydning for brugeradfærden. Cykelstativer nudger brugerne til at stille cyklerne i disse og skaber orden, mens mangel på klar "brugsanvisning" inviterer til rod og dermed til negative fortællinger. Det er nemt at tage et billede af væltede eller hensmidte cykler og lægge det på Facebook.

Overvej derfor:

- Er der eksisterende cykelstativer?
- Er der fast underlag eller tydelige markeringer, hvor der evt. kan placeres midlertidige, flytbare cykelstativer?
- Er der plads til både delecykler og private cykler?
- Er placeringen synlig og let tilgængelig – ikke gemt i kældre eller baggårde?
- Hvordan opleves tryghed, ophold og adgangsforhold?
- Understøtter den lokale cykelinfrastruktur faktisk brugen af delecykler?

Det er ofte lettere at forebygge kritik gennem god fysisk kvalitet fra starten end at rette op på negative fortællinger senere.

Hvad er en hub?

I denne håndbog bruges betegnelsen hub om et fysisk afhentnings- og afleveringssted for delemobilitet – fx et område med markerede pladser til delecykler og/eller delebiler. En hub kan være placeret ved en station, i et boligområde, ved et erhvervsområde eller ved en anden central destination.

En hub kan variere i størrelse og udformning – fra en mindre, markeret plads i byrummet til et større knudepunkt med flere transportformer samlet.

Hub er et fagudtryk
Begrebet anvendes primært i planlægning og mobilitetsfaglige sammenhænge og er ikke nødvendigvis et ord, borgere og brugere selv anvender. I ekstern kommunikation kan det derfor være mere hensigtsmæssigt, afhængigt af målgruppen og den lokale kontekst, at bruge betegnelser som:

- delecykelplads
- delebilsplads
- afhentnings- og afleveringssted

3. Er offentlige og private arealer tænkt sammen?

Hubs på offentligt areal giver synlighed og legitimitet, men private arealer – fx ved boligforeninger, grundejerforeninger, arbejdspladser og detailhandel – kan være afgørende for at nå brugerne tættere på deres hverdag.

Inddragelse af private aktører kræver dog tidlig dialog og ressourcer. Der kan være forskellige grader af forpligtelse og samarbejde, og ikke alle partnerskaber kræver samme indsats. Læs mere om dette under "Samarbejde og partnerskaber."

4. Hvordan sikrer vi, at hub-netværket er fintmasket nok – og balanceret i forhold til kundegrundlaget?

Et fintmasket net af mindre afhentnings- og afleveringssteder har i mange tilfælde vist sig mere robust end få, store hubs. Brugere skal kunne både starte og afslutte ture tæt på deres hverdag..

Det er vigtigt at planlægge:
- Hvor turene starter – ikke kun hvor de slutter
- Balance mellem antal køretøjer og lokalt kundegrundlag

Forkert parkerede cykler bestemte steder kan være et signal om, at der mangler en hub netop dér. Hub-netværket bør derfor ses som dynamisk og justerbart.

I forstæder og købstæder kan volumen være tilstrækkelig til flere mindre hubs, mens løsninger i landkommuner ofte må målrettes mere præcist og realistisk.

5. Skal vi arbejde med forskellige typer hubs?

Differentierede hub-typer kan skabe fleksibilitet i netværket:
- Primære hubs ved stationer og centrale destinationer
    - Hvor operatøren fx kan være forpligtet til højere serviceniveau
    - Hvor der fx både er delecykler og biler
    - Hvor der er særlig skiltning
- Sekundære hubs i boligområder
- Midlertidige hubs ved events, sport, turisme og sæsonaktiviteter

Midlertidige hubs kan være særligt relevante i købstæder med store arrangementer og turisme. Her kan synliggørelse ved events også fungere som kommunikation og rekruttering af nye brugere.



6. Er der planlagt for løbende justeringer?

Hub-netværket vil næsten altid kræve tilpasning. Kapacitet, placering og fordeling skal kalibreres over tid.

Det bør derfor være afklaret:

- Hvem har ansvar for at flytte eller justere hubs?
- Hvor hurtigt kan der reageres?
- Hvilke data og observationer ligger til grund for justeringer?

Fleksibilitet bør tænkes ind fra starten – både fysisk og organisatorisk.

7. Er løsningen pålidelig og gnidningsfri – fysisk og digitalt?

Delemobilitet skal opleves som stabil og tilgængelig. Brugerne skal kunne regne med, at der er en cykel eller bil, når de har brug for den.

Det indebærer:

- Synlige og entydige afhentnings- og afleveringssteder
- Samspil mellem fysisk placering og digital funktionalitet
- Klar skiltning og eventuel brug af teknologiske løsninger, der understøtter præcis lokalisering

Det fysiske og det digitale hænger sammen. Hvis løsningen opleves besværlig eller usikker, falder tilliden hurtigt.

Infrastruktur og hubs – kort sagt

- Tænk hubs som et sammenhængende netværk, der understøtter hverdagsrejser og kobler delemobilitet til kollektiv transport og lokale destinationer.
- Prioritér fysisk kvalitet, synlighed og klare rammer i byrummet.
- Planlæg for fleksibilitet og løbende justering af placering og kapacitet.
- Tilpas løsningen til lokal geografi og volumen – særligt i forstæder, købstæder og landkommuner.

Partnerskaber

Delemobilitet fungerer sjældent som en isoleret teknisk løsning. Erfaringer viser, at løsningerne lykkes bedst, når kommunen indgår som en aktiv partner og skaber stærke relationer til operatører, trafikselskaber og lokale aktører. Uklare roller, manglende dialog og uafklaret økonomisk ansvar er derimod blandt de hyppigste årsager til konflikter og forsinkelser.

Kommunikation og partnerskaber bør derfor tænkes ind allerede i planlægningsfasen – ikke først ved lanceringen.

1. Hvilke lokale interessenter er det relevant at inddrage gennem partnerskaber og samarbejde?

Udarbejdelse af en interessentanalyse er et godt værktøj til tidligt at etablere overblik over og afdække oplagte samarbejdspartnere og mulige modstandere, dvs. aktører som kan være centrale i forhold til at gøre projektet en succes, eller hvor der er behov for ekstra dialog for at undgå modstand senere.

Det kan fx være:

- Grundejer- og boligforeninger samt boligselskaber
- Større arbejdspladser og erhvervsområder
- Uddannelsesinstitutioner
- Detailhandlen
- Idrætsklubber og kulturinstitutioner
- Turismeorganisationer
- Lokalråd og borgerforeninger

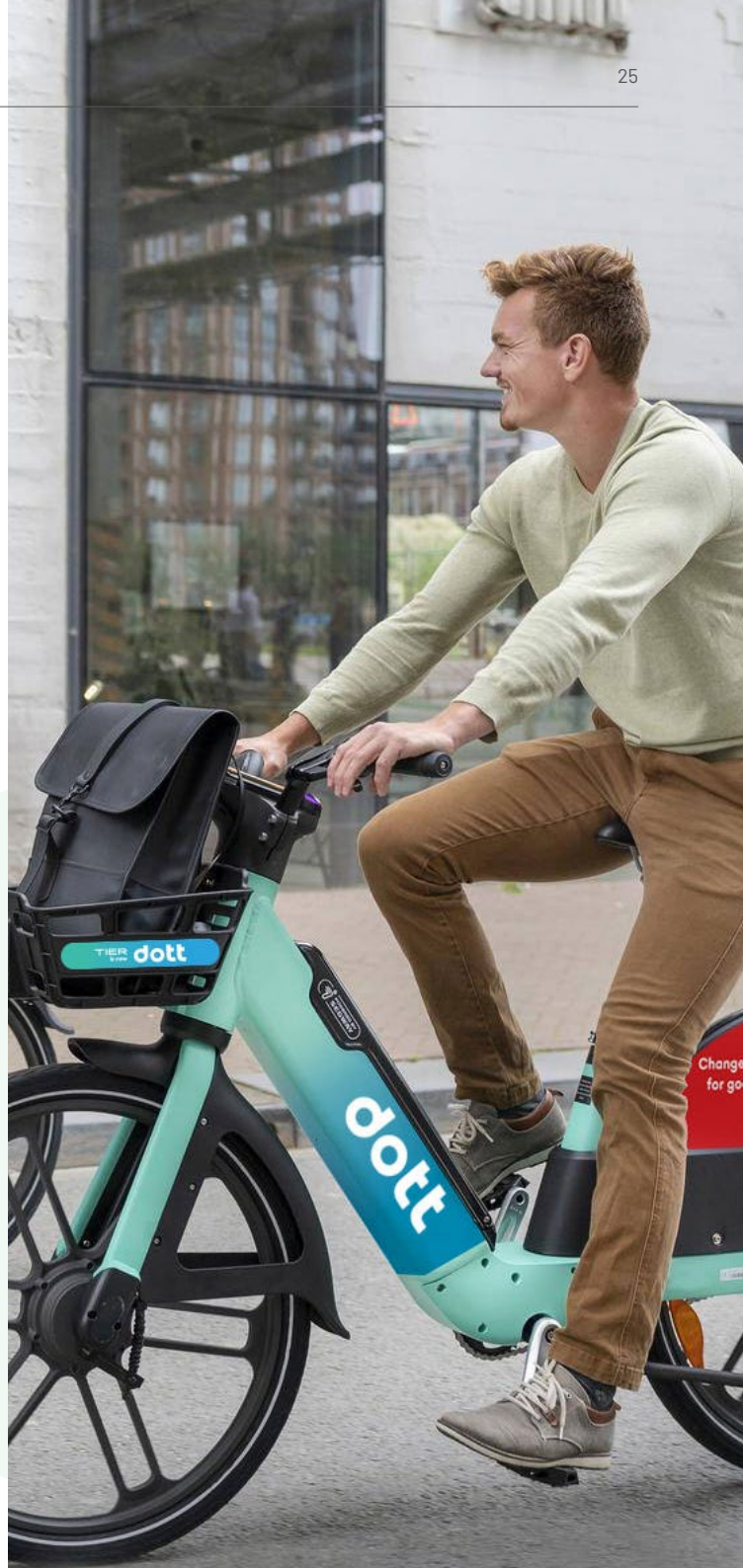
På næste side ses et eksempel på en skabelon, som kan bruges til udarbejdelse af en interessentanalyse.

Skabelonen kan bruges som et praktisk arbejdsredskab til at gennemføre en interessentanalyse.

Sådan bruges skabelonen:

1. Formålet med analysen defineres.
   Fx at skabe overblik over centrale aktører, prioritere dialog og samarbejde eller forebygge modstand og misforståelser.
2. Skemaet udfyldes med relevante interessenter og vurderinger af deres rolle, indflydelse, forventninger og mulige bidrag.

Skabelonen understøtter en målrettet og prioriteret tilgang til partnerskaber og gør det lettere at omsætte analysen til konkrete handlinger.



Interessentanalyse

Formål	Fx: Skabe overblik over centrale aktører, prioritere dialog og samarbejde, forebygge modstand og misforståelser.							
Overblik over interessenter	Start bredt. Det er bedre at have for mange end for få i første omgang. Beslut derefter, hvordan kommunen vil arbejde med de vigtigste.							
Interne interessenter (i kommunen)	**Interesse i projektet**	**Indflydelse**	**Holdning**	**Vigtig viden / bekymringer**	**Inddragelses-niveau**	**Form for dialog**	**Tidspunkt**	**Ansvarlig**
Trafik / mobilitet	Lav Middel Høj	Lav Middel Høj	Positiv Neutral Skeptisk		Tæt Løbende Orientering	Møde Workshop Telefon Skriftligt		
Kommunikation								
Drift / vej og park								
Byudvikling / plan								
Klima / bæredygtighed								
Sundhed / forebyggelse								
Erhverv / beskæftigelse								
Andre?								
Eksterne interessenter								
Trafikselskab(er)								
Region / nabokommuner								
Boligforeninger / grundejerforeninger								
Lokalråd / borgerforeninger								
Virksomheder / arbejdspladser								
Uddannelsesinstitutioner								
Borgere / brugergrupper								
Delemobilitetsoperatører								
Ladeoperatører								
Andre								

1. Hvordan etablerer vi partnerskaber med de primære interessenter?

Interessentanalysen har givet overblik over, hvem der har betydning for projektet, og hvem der bør prioriteres. Næste skridt er at omsætte analysen til konkrete handlinger.

I forbindelse med etablering af partnerskaber er det en god idé at inddrage de kolleger, der allerede har kontakten til de pågældende interessenter. De kender interessenten, kan sætte delemobilitet ind i deres kontekst og helt konkret etablere kontakt.

Det handler ikke om at invitere alle til det samme møde – men om at arbejde målrettet og differentieret med de aktører, der er udpeget som centrale.



Andre kommunale kolleger

Andre vigtige interessenter er de kommunale kollegaer, der bliver berørte af hubs ved skoler, børnehaver, plejehjem, idrætscentre osv.. Det er vigtigt tidligt at have en dialog med dem. På den måde kan man sikre, at projektet også bliver forankret – eller som minimum accepteret og forstået – af dem, der arbejder på kommunale institutioner. De kan nemlig blive berørt at problemer med ophobning af cykler, væltede cykler osv.

Kommunen bør overveje følgende skridt:

Afklar formålet med dialogen

Før kontakten etableres, bør det være tydeligt:

- Ønsker vi information, opbakning eller aktiv medvirken?
- Skal aktøren bidrage med areal, brug, kommunikation eller medfinansiering?
- Er der tale om et strategisk partnerskab eller en afgrænset dialog?

En klar forventningsafstemning fra start forebygger misforståelser.

Indled en målrettet dialog

Kontakt de prioriterede aktører direkte og konkret.

Det kan fx være:

- Møde med en boligforening og grundejerforening om placering af delebil/delecykler
- Dialog med en eller flere virksomheder om muligheden for at bruge delebiler og delecykler som firmakøretøjer til møder i arbejdstiden eller placering af biler og cykler
- Samarbejde med en skole eller uddannelsesinstitution om information til studerende
- Drøftelse med lokalråd om placering og lokal accept

Dialogen bør være løsningsorienteret og tage udgangspunkt i aktørens interesser – ikke kun kommunens projekt.

Lav klare aftaler

Hvis der er grundlag for partnerskab, bør det tydeliggøres:
- Hvem gør hvad?
- Hvem kommunikerer hvad?
- Hvilke ressourcer bidrager parterne med?
- Hvor lang er tidshorisonten?

Ikke alle samarbejder kræver formelle aftaler, men klare rammer styrker robustheden.

Følg op og justér

Partnerskaber skal plejes. Det kan være relevant at:
- Aftale faste opfølgningsmøder
- Evaluere samarbejdet efter 6–12 måneder
- Justere roller og forventninger

Særligt i opstartsfasen kan tæt dialog være afgørende for at finde løsninger på praktiske udfordringer.

Prioritér indsatsen realistisk

Relationsopbygning kræver tid og ressourcer. Kommunen bør derfor løbende vurdere:
- Hvor partnerskabet skaber konkret værdi
- Hvor indsatsen bør op- eller nedjusteres
- Om nye aktører bør inddrages

Interessentanalysen er ikke statisk. Den bør opdateres, efterhånden som projektet udvikler sig.

Når interessentanalysen omsættes til målrettede handlinger og tydelige samarbejder, øges sandsynligheden for, at delemobilitet får lokalt ejerskab og et stabilt fundament – både organisatorisk og brugsmæssigt.

Etablering af partnerskaber

1. Prioritér
Udpeg de 3–5 aktører, der har størst betydning for succes – ikke alle på én gang.

2. Afklar formål
Er målet opbakning, areal, brug, medfinansiering eller kommunikation?

3. Indled målrettet dialog
Tag direkte kontakt, hold møder og drøft konkrete muligheder – med udgangspunkt i aktørens interesser.

4. Konkretisér samarbejdet
Aftal roller, ansvar og tidshorisont. Klare forventninger skaber robuste partnerskaber.

5. Følg op og justér
Evaluér samarbejdet løbende og tilpas indsatsen efter behov.



2. Er der etableret et samarbejde eller partnerskab med det lokale trafikselskab?

Delemobilitet fungerer ofte bedst som supplement til kollektiv transport, særligt i forhold til first/last mile. Derfor er det vigtigt at afklare samarbejdet med trafikselskaber.

Det kan fx handle om:

- Samspil med stationer og knudepunkter
- Inddragelse i pendler- og mobilitetsordninger
- Integration med billetløsninger eller mobilitetsplatforme
- Koordinering på tværs af kommune- og regionsgrænser

Flere trafikselskaber arbejder i dag strategisk med at positionere sig som mobilitetsselskaber frem for udelukkende kollektive trafikselskaber. Det indebærer et bredere fokus på at sikre mobilitet for alle – også dér, hvor bus og tog ikke alene kan dække behovet.

Det kan derfor være relevant at overveje:

- Kan delemobilitet indgå som en del af et samlet mobilitetsudbud?
- Kan delebiler eller delecykler tænkes sammen med udbud af busdrift, flextrafik eller stationstiltag?
- Kan etablering af mobilitetshubs indgå i udbud af byrumsinventar, læskærme eller knudepunktsudvikling?
- Er der eksisterende strategiske indsatser hos trafikselskabet, som kommunen kan koble sig på?

En sådan kobling kan skabe bedre sammenhæng i mobilitetstilbuddet og tydeliggøre first/last-mile løsninger. Det kan samtidig give stordriftsfordele og administrative synergier, hvis delemobilitet integreres i allerede planlagte udbud eller investeringer.

Samtidig kræver det en afvejning af kompleksitet og ressourcer. Samarbejde på tværs af organisationer og kontrakter kan være administrativt krævende og forudsætter tidlig koordinering. Overvej derfor, om delemobilitet i den lokale kontekst bedst organiseres selvstændigt – eller som en integreret del af en bredere mobilitetsstrategi.

3. Kan vi bidrage til at sikre et stabilt basisbrugergrundlag gennem partnerskaber?

Delebiler og delecykler kræver et vist og relativt stabilt brugergrundlag for at fungere økonomisk og driftsmæssigt. Særligt uden for de større byer kan det være vanskeligt at opnå tilstrækkelig volumen alene gennem spontan privat brug.

Erfaringer viser, at løsninger ofte står stærkere, når kommunen eller lokale aktører bidrager aktivt til et basisbrugergrundlag, især i dagtimerne.

Det kan for eksempel være relevant at afklare:

- Kan kommunen selv anvende delebiler som firmabiler i dagtimerne til møder, tilsyn eller hjemmebesøg?
- Kan vi lave partnerskaber med lokale virksomheder om at benytte delebiler og delecykler til ture i arbejdstiden?

- Kan boligforeninger eller større bebyggelser kobles direkte til ordningen?
- Kan kommunen understøtte etableringen af erhvervs- eller beboerabonnementer?

Stabilt brug i hverdagene kan bidrage til, at bilerne er økonomisk bæredygtige og synlige i byrummet – samtidig med at de kan anvendes af private borgere i aftentimer og weekender. På den måde kan én løsning dække flere behov.

Samtidig kræver denne model grundig afklaring af:

- Juridiske forhold og ansvar
- Forsikring og adgang
- Interne retningslinjer for kommunal brug
- Fordeling af økonomisk risiko

Det er også vigtigt at være realistisk: Ikke alle kommuner eller geografier har et naturligt grundlag for denne type samarbejde. Men hvor det er muligt, kan et aktivt kommunalt og lokalt engagement være afgørende for, om en delebilsordning får et solidt fodfæste.

4. Er roller, ansvar og kommunikationskanaler tydeligt aftalt med operatøren?

En hyppig kilde til frustration i delemobilitetsprojekter er uklare forventninger mellem kommune og operatør.

Det bør derfor være afklaret:

- Hvem håndterer borgerhenvendelser?
- Hvem flytter køretøjer ved behov?
- Hvad er responstiden ved problemer?
- Hvordan følges der op på drift og kvalitet?
- Hvor ofte afholdes statusmøder?

Regelmæssige møder i opstarts- og driftsfasen kan være afgørende for at finde løsninger på udfordringer i fællesskab. Operatørerne kender ofte deres brugere og driftslogik, mens kommunen kender det lokale miljø, kulturen og de geografiske forhold. En åben og løsningsorienteret dialog styrker samarbejdet.



Kommunikation

Kommunikation om delemobilitet handler ikke kun om at informere om en ny løsning, men om at skabe forståelse, tryghed og legitimitet. Særligt i forstæder, købstæder og landkommuner kræver det en mere relationsbaseret og vedholdende indsats end i større byer.

Nedenfor beskrives centrale spørgsmål, som bør afklares i planlægningsfasen.

1. Er kommunikationen tilpasset lokale målgrupper og geografier?

Delemobilitet bruges ikke af alle – og den skal heller ikke kommunikeres ens til alle.

Kommunen bør overveje:

- Hvem er løsningen primært relevant for – pendlere, unge, familier, ældre?
- Er der forskel på behov og kendskab i bymidten, i boligområder og i landsbyer?
- Skal kommunikationen være digital, analog eller en kombination?

I landkommuner og mindre byer kan fysiske møder, lokalaviser og dialog via borger- og grundejerforeninger være vigtigere end brede digitale kampagner. I mindre forstadskommuner kan regionale kampagner til gengæld være relevante for at skabe sammenhæng på tværs af kommunegrænser.

Det centrale er, at kommunikationen opleves relevant og genkendelig – ikke generisk.



Region Midtjylland – succes med dele-elcykler

Region Midtjylland har i knap to år kørt et succesfuldt projekt med dele-elcykler og el-ladcykler i en række landsbyer. Formålet har været at undersøge, om elcykler kan fungere som et reelt alternativ til bilen for beboere i landområder

Projektet er rettet mod mindre landsbyer og lokalområder i regionen med op til 5.000 indbyggere.

Efter et pilotprojekt, der oprindeligt omfattede 27 landsbyer i 2024, blev ordningen udvidet. I marts 2025 blev yderligere 33 landsbyer udvalgt, hvilket bringer det samlede antal deltagende lokalsamfund op på 59.

Cykler
53 elcykler og 29 ladcykler

Ture
Antallet af ture er ikke blevet registeret, men cyklerne har tracket ca. 135.000 km og ca. 2.000 borgere har brugt cyklerne.

Permanente løsninger
Projektet har vist sig at være en så stor succes, at de deltagende landsbyer efter endt testperiode (hvor de har haft cyklerne gratis i et halvt år) har valgt at overtage driften af cyklerne.

2. Er rollefordelingen mellem kommune og operatør tydelig i forhold til kommunikation og markedsføring?

Operatøren har ansvaret for at markedsføre og drive løsningen – herunder kampagner, kundeservice og praktisk information om priser og funktioner.

Kommunens rolle er en anden.

Kommunen bør kommunikere om:
- Hvorfor delemobilitet er etableret
- Hvilke mobilitetsbehov den skal dække
- Hvem den er tænkt til
- Hvordan den hænger sammen med kommunens øvrige mobilitetstilbud

Kommunen har også en vigtig opgave i at skabe tryghed for førstegangsbrugere – især i områder, hvor delemobilitet ikke er en kendt del af hverdagen. Tydelig rollefordeling forebygger misforståelser og forventningsbrist.

Når kommunen kommunikerer om delemobilitet, kan der opstå spørgsmål om, hvorvidt der reklameres for en privat aktør.

Det er derfor vigtigt at skelne mellem:
- Operatørens markedsføring af produkt og priser
- Kommunens information om et politisk prioriteret mobilitetstilbud

Kommunens kommunikation bør fokusere på formål, mobilitetsbehov og sammenhæng med øvrige indsatser – ikke på at promovere en konkret virksomhed.

En tydelig rollefordeling styrker legitimiteten og reducerer juridisk og politisk sårbarhed.

3. Er kommunen forberedt på reaktioner i opstartsfasen?

Nye løsninger i byrummet skaber ofte debat. Erfaringer viser, at klager og kritiske stemmer kan fylde meget i opstartsfasen – også selv om den brede opbakning er større.

Det er vigtigt, at både embedsmænd og politikere er forberedt på dette og ikke tolker enkeltstående klager som udtryk for manglende lokal opbakning.

Kommunen bør:
- Kommunikere roligt og konsekvent
- Være åben og lydhør over for bekymringer
- Forklare, hvordan der arbejdes med at justere løsningen
- Understøtte dialogen med fakta og data, hvor det er relevant

Det handler ikke nødvendigvis om at "forsvare" operatøren, men om at stå ved det fælles projekt og signalere, at udfordringer håndteres konstruktivt.

Det er samtidig vigtigt at understrege, at delemobilitet ikke etableres som en erstatning for kollektiv transport, men som et supplement.

4. Hvordan synliggør vi positive erfaringer og lokale fortællinger?

Kritiske stemmer kan hurtigt dominere den offentlige debat, hvis de ikke balanceres af konkrete, lokale erfaringer.

Kommunen bør derfor aktivt opsøge og synliggøre:
- Positive brugeroplevelser
- Lokale historier om hverdagsbrug
- Virksomheder eller boligforeninger, der har haft gavn af løsningen

Relaterbare historier med en lokal afsender har ofte større effekt end generelle budskaber. Lokale ambassadører – fx via borgerforeninger eller lokalråd – kan spille en vigtig rolle, særligt i landkommuner.

5. Er lokale relationer prioriteret – uden at udelukke bredere kampagner?

Lokale kanaler og relationer er ofte afgørende for at skabe tillid og ejerskab. Samtidig kan bredere eller regionale kampagner være relevante for at skabe synlighed og politisk opbakning.

Kommunen bør derfor afveje:

- Hvornår lokale indsatser er vigtigst
- Hvornår en bred kampagne kan styrke sammenhæng og legitimitet
- Hvordan stærke lokale aktører kan inddrages som ambassadører

Særligt i landkommuner kan færre, stærke relationer være mere effektive end mange kommunikationskanaler.

Partnerskaber og Kommunikation – kort sagt

- Brug interessentanalysen aktivt til at prioritere samarbejder
- Skab lokalt ejerskab gennem målrettet dialog
- Afklar roller og forventninger mellem kommune og operatør
- Kommunikér formål og sammenhæng – ikke kun produkt
- Arbejd vedholdende og lokalt tilpasset



Drift

Driftsfasen er dér, hvor delemobilitet enten finder fodfæste – eller mister momentum. Stabil drift, klare aftaler og aktiv brug af data er afgørende for at kunne justere og lære undervejs. Drift er ikke en afsluttende fase, men en løbende proces, hvor kvalitet og tillid opbygges over tid.

Data

Data og drift hænger tæt sammen. Erfaringer viser, at data er afgørende for at kunne justere løsninger, føre en kvalificeret politisk dialog og skabe ro omkring projektet. Samtidig er det i driftsfasen, at delemobilitet enten finder fodfæste – eller mister momentum.

Dette kapitel handler om, hvordan kommunen kan arbejde systematisk med data og evaluering som en integreret del af driften.

1. Har vi styr på vores egne kommunale data?

Før samarbejdet med operatøren går i gang, bør kommunen have overblik over egne data.

Det kan fx omfatte:
- GIS-data over offentlige arealer
- Placering af cykel- og bilparkering
- Ladeinfrastruktur til elbiler
- Oplysninger om boligområder, institutioner og virksomheder
- Data om kollektiv transport og knudepunkter

Særligt data om cykler og cykelparkering er ofte mangelfulde, og uden et grundlæggende datagrundlag er det vanskeligt at planlægge hubs og følge op på behov og kapacitet.

I landkommuner og forstæder kan det være særligt vigtigt at kombinere kommunale data med viden om pendling og afstande.

Gode cykeldata til alle

Mange kommuner har traditionelt haft begrænsede og usystematiske data om cykeltrafik sammenlignet med biltrafik. KL har derfor med støtte fra Cykelpuljen gennemført projektet "Gode cykeldata til alle" med det formål at styrke kommunernes arbejde med cykeldata og gøre det lettere at planlægge og prioritere indsatser på et oplyst grundlag.

Projektet havde fokus på at:
- Kortlægge hvilke cykeldata kommunerne har – og mangler
- Skabe overblik over relevante datakilder og metoder
- Understøtte bedre anvendelse af eksisterende data
- Inspirere til standardisering og systematisering af dataarbejdet

Som en del af projektet blev der udviklet en række materialer, herunder en praktisk "kogebog" til arbejdet med cykeldata, inspirationsmateriale, cases fra kommuner samt adgang til en fælles dataportal med kort og visualiseringer.

Projektet bidrager med værktøjer og viden, der kan styrke beslutningsgrundlaget – både i forhold til cykelinfrastruktur og nye mobilitetsløsninger som delecykler.

Læs mere og find materialer på projektets hjemmeside **godecykeldata.dk**

2. Har vi stillet klare krav til data fra operatørerne?

Kommunen bør tidligt stille krav om levering af data i tilgængelige og anvendelige formater. Automatisk adgang er at foretrække frem for manuelle rapporter, men det er ikke nødvendigvis alle operatører, der giver mulighed for dette.

Operatører af on-demand mobilitet er forpligtet til at udstille relevante transportdata i overensstemmelse med EU's regler og via Vejdirektoratets Dataudveksler (NAP-DK). Dette bør indgå som en forudsætning i udbud og kontrakter.

Det bør samtidig afklares:

- Hvilke data kommunen har brug for – og til hvad?
- Om data skal leveres via dashboard, GIS-system (fx QGIS) eller andet format?
- Hvem internt i kommunen har kompetencer og ansvar for at arbejde med data?

Data er ikke et mål i sig selv, men et redskab, der understøtter mange af de øvrige indsatser i håndbogen.

3. Bruger vi data til løbende justering – ikke kun dokumentation?

Data bør anvendes aktivt til at justere hub-netværk, kapacitet og placeringer – ikke kun til at opgøre antal ture.

Kvantitative data som brugsstatistik og heat maps kan vise, hvor ture starter og slutter.

Disse bør kombineres med:

- Borgerhenvendelser
- Observationer i byrummet
- Dialog med operatører
- Indsigter fra brugere og ikke-brugere

Den første dataindsamling bør ske allerede før projektstart for at afdække behov og potentiale. Herefter bør data anvendes løbende i dialogen mellem kommune og operatør.

4. Bruger vi data aktivt i dialogen med politikere og borgere?

Data kan være et vigtigt redskab til at skabe ro og perspektiv i den politiske og offentlige debat.

Visualiseringer, fx heat maps og udviklingskurver, kan:

- Nuancere enkeltstående klager
- Dokumentere brugsmønstre
- Underbygge behov for justeringer
- Forklare sæsonvariationer

Særligt i købstæder og landkommuner kan data bidrage til at vise, at løsningen faktisk anvendes – også selv om den ikke bruges af alle.

Orden og sæsonudsving

1. Er orden i byrummet defineret og prioriteret?

Orden i byrummet er et centralt succeskriterium – særligt i opstartsfasen. Rod, forkert parkering og uklare pladser kan skabe uforholdsmæssig stor modstand.

Kommunen bør derfor afklare:
- Hvad forstås ved "orden" i den lokale kontekst?
- Hvilke krav stilles til operatøren?
- Hvordan følges der op ved gentagne problemer?
- Er byplanlæggere og landskabsarkitekter inddraget i udformningen af løsningerne?

Det er lettere at forebygge negative fortællinger gennem klare rammer og fysisk kvalitet end at rette op senere.

2. Er sæsonvariationer og opstartsudsving indregnet?

Brugen af delemobilitet varierer med årstid, vejr og lokale forhold. Det gælder særligt i landkommuner og sommerhusområder.

Kommunen bør undgå at drage konklusioner for tidligt og i stedet:
- Indregne sæsonvariation som et vilkår
- Sammenligne perioder over tid
- Acceptere, at kalibrering af netværket er mest intensiv i starten

Driftsindsatsen er typisk størst i de første måneder og aftager over tid, når løsningen finder sit niveau.

Indikatorer bør ikke kun være kvantitative. Kombinationen af tal og kvalitative indsigter giver et mere nuanceret grundlag for dialog.

3. Hvordan arbejder vi løbende med systematisk opfølgning og evaluering?

I afsnittet om Organisering blev det understreget, at det er vigtigt at opstille realistiske og lokalt forankrede mål for indsatsen. Evalueringen bør tage direkte afsæt i disse mål.

Mål kan fx omfatte:
- Antal ture og brugere
- Geografisk dækning og anvendelse
- Brug i relation til stationer, boligområder eller erhvervsområder
- Indikationer på reduktion i kortere bilture

Hvis målet i Organisering fx var at understøtte first/last mile til stationen, bør evalueringen konkret måle brugen i relation til stationen. Hvis målet var at reducere behovet for bil nr. 2, kan fokus være på husstandstyper og brugsfrekvens.

Samtidig kan det være relevant at formulere lærings- og procesmål, som også blev introduceret i Organisering.

Mål kan fx være:
- At blive klogere på lokale rejsemønstre
- At teste effekten af forskellige hub-placeringer
- At afprøve nye samarbejdsformer med virksomheder eller boligforeninger

Indikatorer bør ikke kun være kvantitative. Kombinationen af tal, lokale erfaringer og kvalitative indsigter giver et mere robust grundlag for både politisk dialog og løbende justering.



Drift – kort sagt

- Se data, drift og evaluering som løbende processer – ikke afsluttende faser
- Brug data aktivt til justering og tydelige indikatorer
- Stå stærkere i dialogen med operatører, politikere og borgere gennem dokumentation og transparens
- Kombinér kvantitative data med lokal viden og klare driftsrammer
- Skab et robust grundlag for, at delemobilitet kan udvikle sig over tid

Fra projekt til varig praksis

Delemobilitet uden for de større byer lykkes sjældent som en hurtig teknisk løsning. Erfaringerne viser, at det i langt højere grad handler om organisering, lokal forankring, realistiske forventninger og vedholdende drift.

Strategisk arbejde med delemobilitet

Kommuner, der arbejder strategisk med delemobilitet, har typisk:

- tænkt indsatsen som et flerårigt udviklingsforløb
- forankret arbejdet politisk og organisatorisk
- koblet løsningen til konkrete lokale mobilitetsbehov
- arbejdet aktivt med partnerskaber og kommunikation
- brugt data systematisk til justering og læring

Der findes ikke én model, der passer alle. Delemobilitet skal tilpasses geografi, rejsemønstre, volumen og lokale ressourcer – og i nogle tilfælde er et bevidst fravalg den rigtige beslutning.

Når organisering, planlægning og drift hænger sammen, kan delemobilitet udvikle sig fra projekt til varig praksis – og blive et stabilt supplement i kommunens samlede mobilitetstilbud.



Tjekliste



Organisering

- ☐ Har vi besluttet, at indsatsen er flerårig og ikke et kort pilotprojekt?
- ☐ Er der tydelig politisk opbakning og realistiske forventninger?
- ☐ Er økonomi, risiko og ressourceforbrug afklaret?
- ☐ Er kommunens rolle og lovhjemmel tydeligt defineret?
- ☐ Er arbejdet forankret med en lokal tovholder og tværfaglig opbakning?
- ☐ Er delemobilitet koblet til eksisterende mobilitets-, klima- eller udviklingsstrategier?
- ☐ Er roller og ansvar mellem kommune, operatør, trafikselskab og partnere afklaret?
- ☐ Er der opstillet realistiske mål – både for brug og for læring?
- ☐ Er der planlagt for forankring efter en eventuel projektperiode?

Planlægning

- ☐ Har vi afdækket det konkrete lokale mobilitets-behov?
- ☐ Er målgrupper og brugssituationer tydeligt defineret?
- ☐ Er valg af køretøjer (med/uden el) tilpasset lokal kontekst og betalingsvillighed?
- ☐ Er hubs placeret ved relevante knudepunkter og destinationer?
- ☐ Er fysisk kvalitet, synlighed og orden prioriteret fra start?
- ☐ Er offentlige og private arealer tænkt sammen?
- ☐ Er hub-netværket fintmasket og justerbart?
- ☐ Er samarbejde med trafikselskab og evt. nabo kommuner afklaret?
- ☐ Er partnerskaber med boligforeninger, virksomheder eller institutioner undersøgt?
- ☐ Er kommunikation planlagt som en løbende indsats – ikke kun lancering?

Drift

- ☐ Er der indgået klare aftaler om serviceniveau (SLA)?
- ☐ Er krav til data og NAP tydeligt beskrevet?
- ☐ Har kommunen adgang til data i anvendelige formater?
- ☐ Er der aftalt faste møder og dialog med operatøren?
- ☐ Er der klare procedurer for håndtering af klager og driftsproblemer?
- ☐ Er orden i byrummet defineret og fulgt op?
- ☐ Er sæsonvariationer og opstartsudsving indregnet?
- ☐ Anvendes data aktivt til justering – ikke kun rapportering?
- ☐ Bruges data konstruktivt i dialog med politikere og borgere?
- ☐ Evalueres indsatsen i forhold til de mål, der blev formuleret i Organisering?



Statement:
This handbook is fully financed by the GEMINI project under Grant Agreement No. 101103801.

Disclaimer:
Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the Climate Infrastructure and Energy Executive Agency (CINEA). Neither the European Union nor CINEA can be held responsible for them.

Published April 2026.

GEMINI

Co-funded by the European Union

Region Hovedstaden

RUDERSDAL KOMMUNE