

Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

Analyse, virkemidler og effektvurdering

Marts 2022



Udarbejdet af: Jakob Høj, Marie B. Andersen og Martin Hallberg
Kontrolleret af: Lars Testmann
Godkendt af: Jakob Høj
Dato: 30.03.2022
Version: 1
Projekt nr.: 1018324

MOE A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
+45 4457 6000
CVR: 64 04 56 28
www.moe.dk

Indholdsfortegnelse

1	Indledning.....	4
2	Persontransport i Region Sjælland	4
2.1	Persontransport i regionen ifølge Transportvaneundersøgelsen (TU).....	6
2.2	Pendling og bilejerskab i regionen ifølge Danmarks Statistik.....	14
3	Virkemidler	17
3.1	Mobilitetspyramiden	17
3.2	Virkemidler trin 1 - Påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel.....	19
3.3	Virkemidler trin 2 - Effektiv brug af eksisterende infrastruktur	22
3.4	Virkemidler trin 3 – Forbedring af eksisterende infrastruktur	26
3.5	Virkemidler trin 4 – Ny infrastruktur	28
4	Persontransport i de 17 kommuner i Region Sjælland	31
	Greve Kommune.....	32
	Køge Kommune	36
	Roskilde Kommune.....	40
	Solrød Kommune.....	44
	Odsherred Kommune	48
	Holbæk Kommune.....	52
	Faxe Kommune.....	56
	Kalundborg Kommune.....	60
	Ringsted Kommune	64
	Slagelse Kommune	68
	Stevns Kommune.....	72
	Sorø Kommune.....	76
	Lejre Kommune	80
	Lolland Kommune.....	84
	Næstved Kommune.....	88
	Guldborgsund Kommune	92
	Vordingborg Kommune	96

1 Indledning

Det fælles DK2020-sekretariat mellem Region Sjælland og KKR Sjælland, Sjællands Klimaforum, har igangsat en fælles analyse for de 17 kommuner i Region Sjælland i forbindelse med de sjællandske kommuners udarbejdelse af klimahandlingsplaner i DK2020-projektet. I analysen er det ønsket at se på persontransporten i de enkelte kommuner og mellem kommunerne med henblik på, at kommunerne kan igangsætte selvstændige og tværgående mobilitetstiltag for omstilling til mere klimavenlige alternativer.

Til kortlægning af persontransporten er der indledningsvis lavet en samlet opgørelse over personture i Region Sjælland ud fra dataudtræk fra Transportvaneundersøgelsen (TU) og Danmarks Statistik. Turene er analyseret nærmere ud fra blandt andet transportmiddelvalg, rejseafstand og formål for at give et overblik over transporten i regionen.

Efterfølgende er der fokuseret på relevante virkemidler, som kan give de sjællandske kommuner mulighed for at igangsætte selvstændige og tværgående mobilitetstiltag, der er med til at fremme omstillingen til klimavenlig persontransport. Virkemidlerne er samlet i et katalog, som indenfor en række temaer opstiller forslag til initiativer, som både kan dække over adfærdspåvirkning af transportbehov, optimering af den eksisterende infrastruktur og transportudbud samt fysiske tiltag i infrastrukturen.

Virkemidlerne vurderes kvalitativt med styrker og svagheder og der gives overordnede potentialeopgørelser i forhold til overflytning mellem transportformer og CO₂-påvirkning. Relevante interessenter og samarbejdspartnere angives ligesom inspirationskilder i forhold til implementering af virkemidlerne angives.

Der er efterfølgende udarbejdet kommunespecifikke afsnit, hvor persontransporten i de enkelte kommuner kortlægges. Der fokuseres både på rejsemønstre internt i kommunerne og på tværs af kommunerne. Med afsæt i de kortlagte tendenser for transportmønstre i kommunen, udvælges relevante lokale initiativer.

2 Persontransport i Region Sjælland

Til kortlægningen af transportvanerne i de 17 kommuner i Region Sjælland er der anvendt følgende datakilder:

- Transportvaneundersøgelsen (TU)
- Danmarks Statistik
- Matricedata fra Landstrafikmodellen (LTM)

Transportvaneundersøgelsen

I den nationale transportvaneundersøgelse (TU) udspørges et stort og repræsentativt udsnit af den danske befolkning i alderen over 6 år (10-84 år frem til 2015) om deres transport på en konkret dag.

Ud fra TU er det muligt blandt andet at kortlægge transportmiddelvalg og rejsemål for indbyggerne, og ture med relation til de enkelte kommuner i regionen.

Udtrækket til analysen er afgrænset til ture med relation til kommunerne i Region Sjælland og borgere i de enkelte kommuner i perioden 2012 til 2019. Det er valgt ikke at inkludere de seneste to år,

da de har været påvirket af Covid-19 pandemien, der har haft væsentlig påvirkning på transportmønstrene pga. ændret transportmiddelvalg, øget hjemmearbejde og nedlukning af samfundet.

Danmarks Statistik

I Danmarks Statistik opgøres pendling mellem kommuner og pendlingsafstande mellem bopæls- og arbejdsadresser. Ud fra dette er det muligt at se på, hvorledes kommunens indbyggere pendler, hvordan fordelingen af ind- og udfpendling for kommunen er samt fordelingen på pendlingsafstande.

Landstrafikmodellen

Ud fra turmatricer fra Landstrafikmodellen (LTM) er pendlerturene til/fra kommunerne i Region Sjælland og internt i den enkelte kommune undersøgt. Til dette er der anvendt turmatricer for beregningsåret 2020, som er det seneste basisår i modellen, for bilture og kollektive ture.

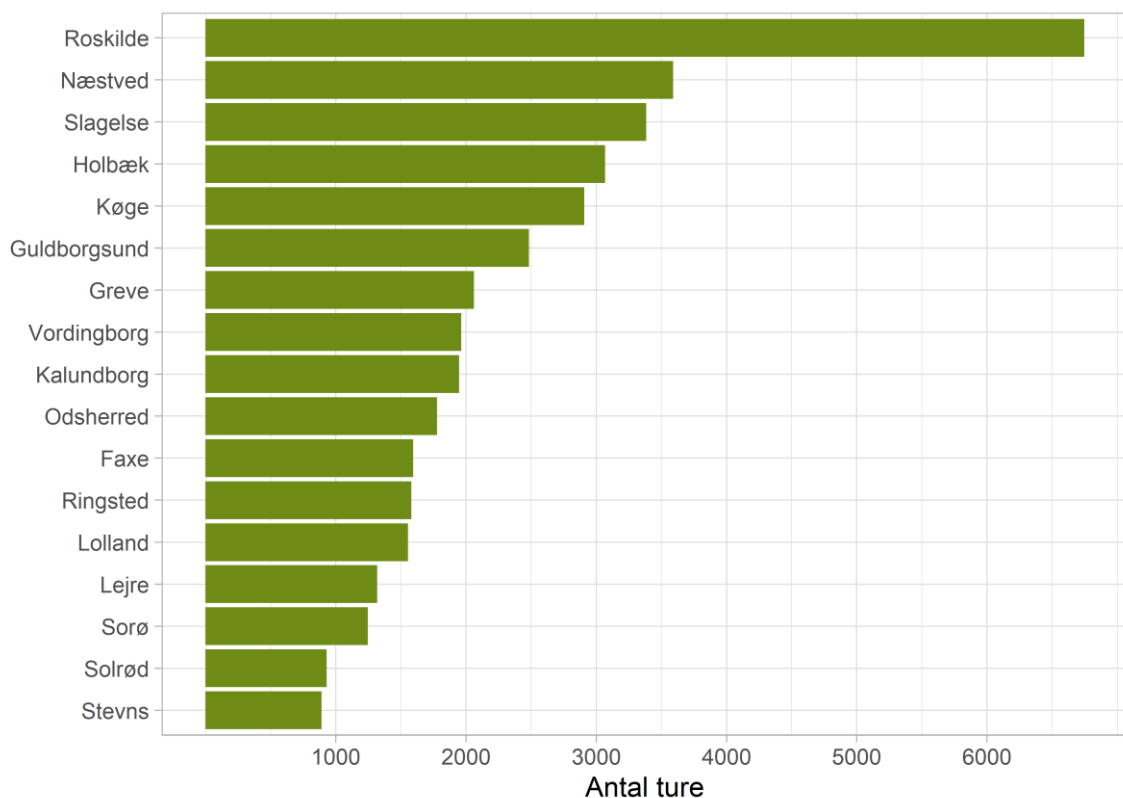
Til analyse af pendlerture til/fra de enkelte kommuner i regionen er områderne udenfor Region Sjælland opdelt efter:

- Det gamle Københavns Amt
- Det gamle Frederiksborg Amt
- Øvrige Danmark (vest for Sjælland)

2.1 Persontransport i regionen ifølge Transportvaneundersøgelsen (TU)

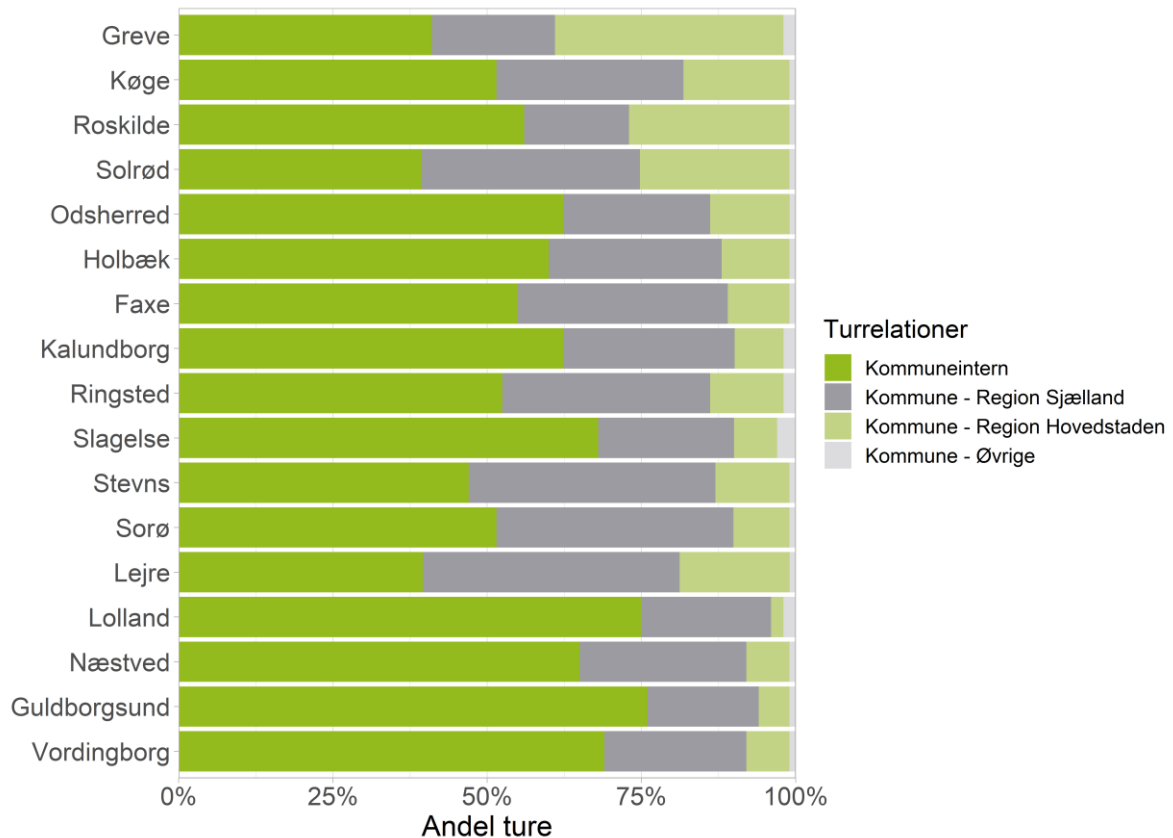
For at få et billede af datagrundlaget er antallet af ture med relation til kommunerne udtrykt fra TU, som vist i Figur 1. Kommunerne er rangeret efter højest til lavest i figuren, hvor der er flest ture for Roskilde Kommune (ca. 7.500 ture) og færrest ture for Stevns og Solrød Kommune (ca. 900 ture) i perioden 2012-2019.

Opgørelser over antal interviewede borgerne i de enkelte kommuner giver samme billede som fordelingen af antal ture. Data for Roskilde Kommune dækker samlet over ca. 5.500 interviewede borgere, mens antallet i Stevns og Solrød begge er på omkring 750 interviews.



Figur 1 Antal ture med udgangspunkt og/eller destination i kommunerne i Region Sjælland i TU for 2012-2019

Ud fra TU er fordelingen af ture med relation til de enkelte kommuner i regionen opgjort efter, hvilken relation de har til kommunen. Udtrækket er vist i Figur 2. Turene, som har relation til de enkelte kommuner, er hovedsageligt interne ture i kommunen. Ture til Hovedstadsregionen fylder mest for kommuner i Køgefingeren og Roskilde. Dette er mest markant for Greve Kommune, som sammen med Solrød og Lejre kommuner har en høj andel af ture til/fra kommunen.

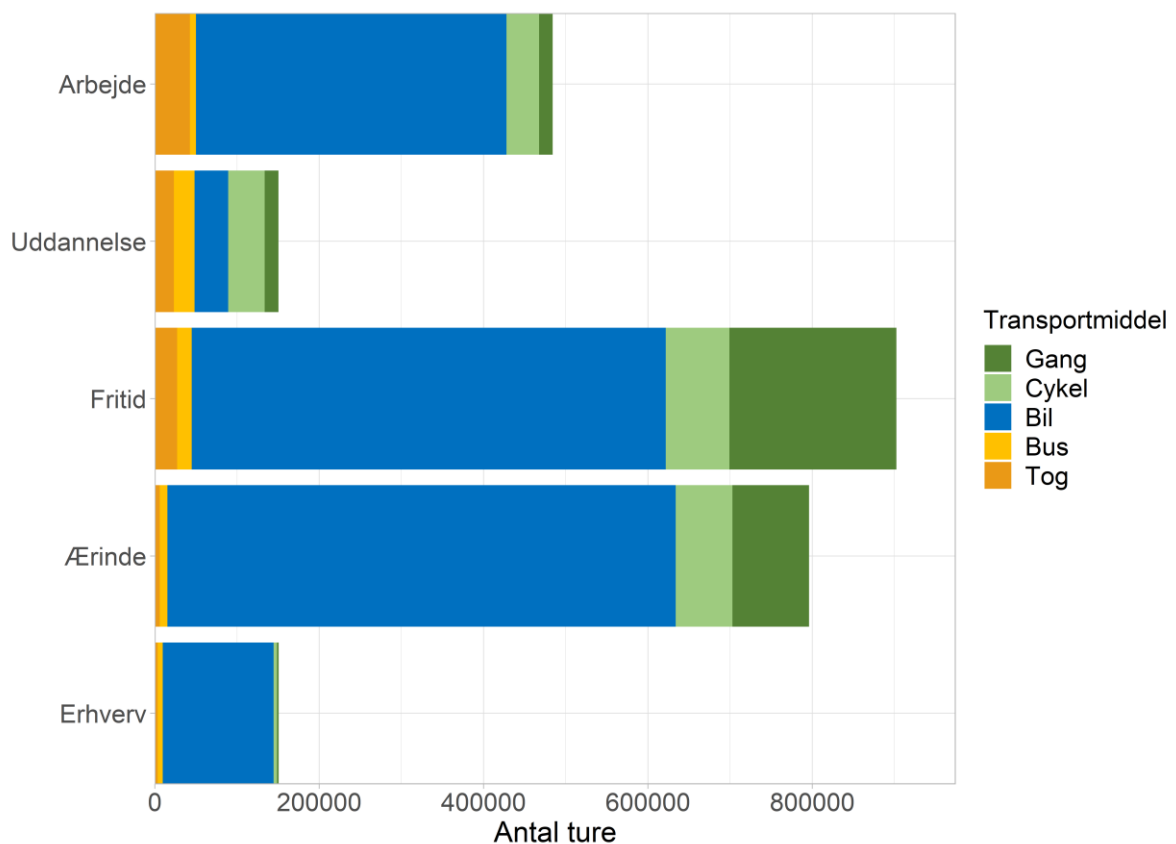


Figur 2 Fordelingen af ture for de enkelte kommuner i Region Sjælland, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

For turene med relation til Region Sjælland er det muligt at udtrække, hvilket formål turen har haft sammenholdt med det anvendte transportmiddel. Af Figur 3 ses det at fritidsture efterfulgt af ærindture (indkøb, hente/bringe mv.) dominerer turene i regionen. Arbejdsturene tæller omkring 500.000 ture per årsdøgn i regionen.

Cykel og gang anvendes hovedsageligt på fritidsture og ærindture, mens kollektive transportmidler udgør en meget lille andel indenfor disse to formål. For uddannelsesture dominerer cyklen, og kollektiv trafik anvendes også på en stor andel af turene.

Transportmiddelfordelingen for formål er forskellig efter om det er en by- eller landkommune, hvor den kollektive trafik primært spiller en rolle i de større bykommuner i regionen.

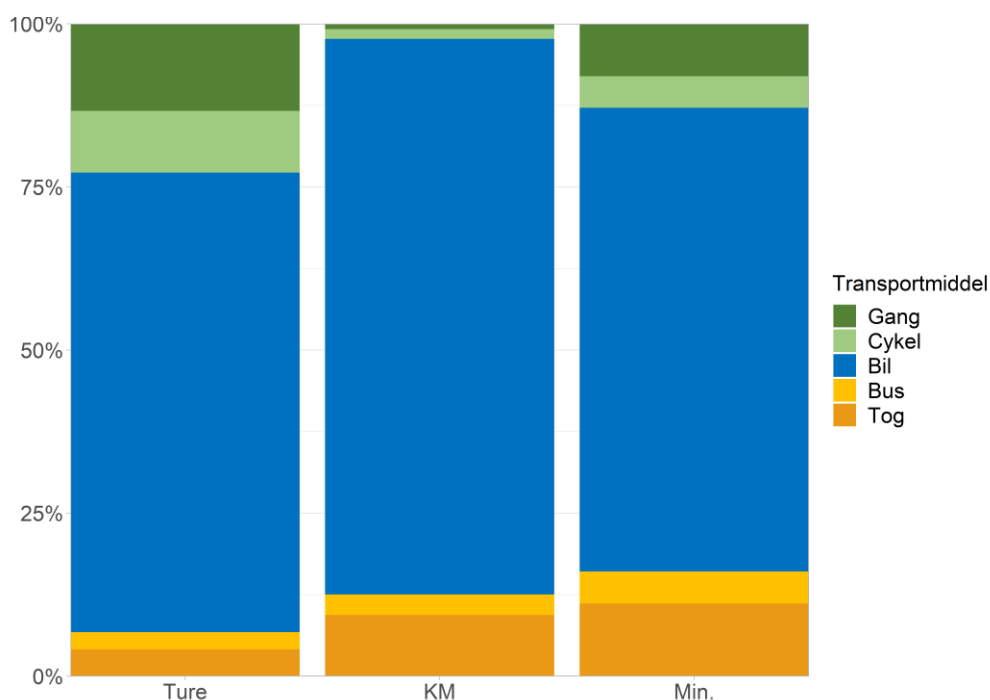


Figur 3 Antal ture pr årsdøgn med relation til Region Sjælland opdelt på turformål og transportmiddel, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

Af ture med relation til Region Sjælland er knap en fjerdedel cykel- og gangture (23 %), jf. Figur 4. Disse ture udgør dog en meget lille andel af trafikarbejdet – kun ca. 3 %.

70 % af turene udføres med bil, som også står for den største del af trafikarbejdet (85 %), men en lavere andel af rejsetiden (71 %).

Ses der derimod på ture med kollektiv transport udgør de en mindre del af turene (7 %), men en større andel af trafikarbejdet (13 %) og rejsetiden (16 %).

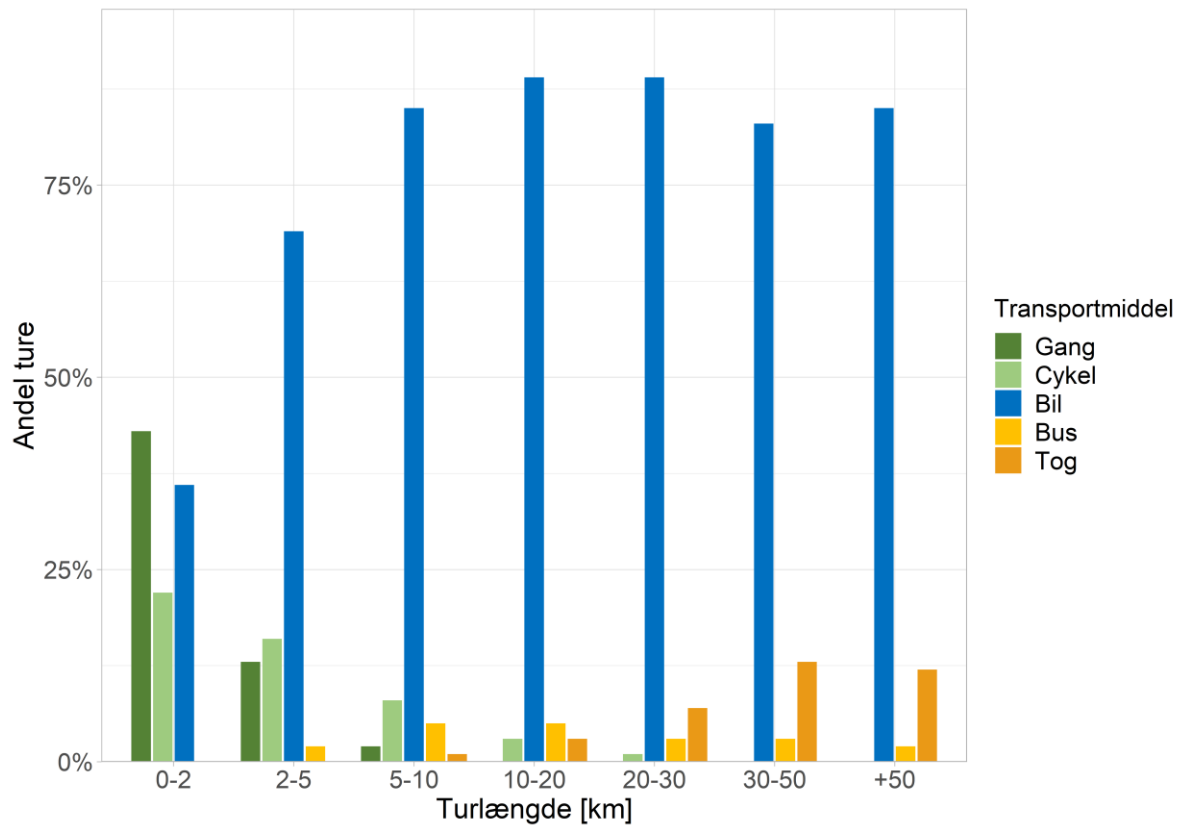


Figur 4 Antal ture, trafikarbejdet og rejsetid fordelt på transportmiddel for ture med relation til Region Sjælland jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

Opgøres transportmidlerne efter turlængder, som vist i Figur 5, ses det, at gang spiller en rolle i de helt korte ture i regionen. Cyklen har en væsentlig andel af ture på op til 10 km, hvorefter de kun har en lille andel på de længere ture.

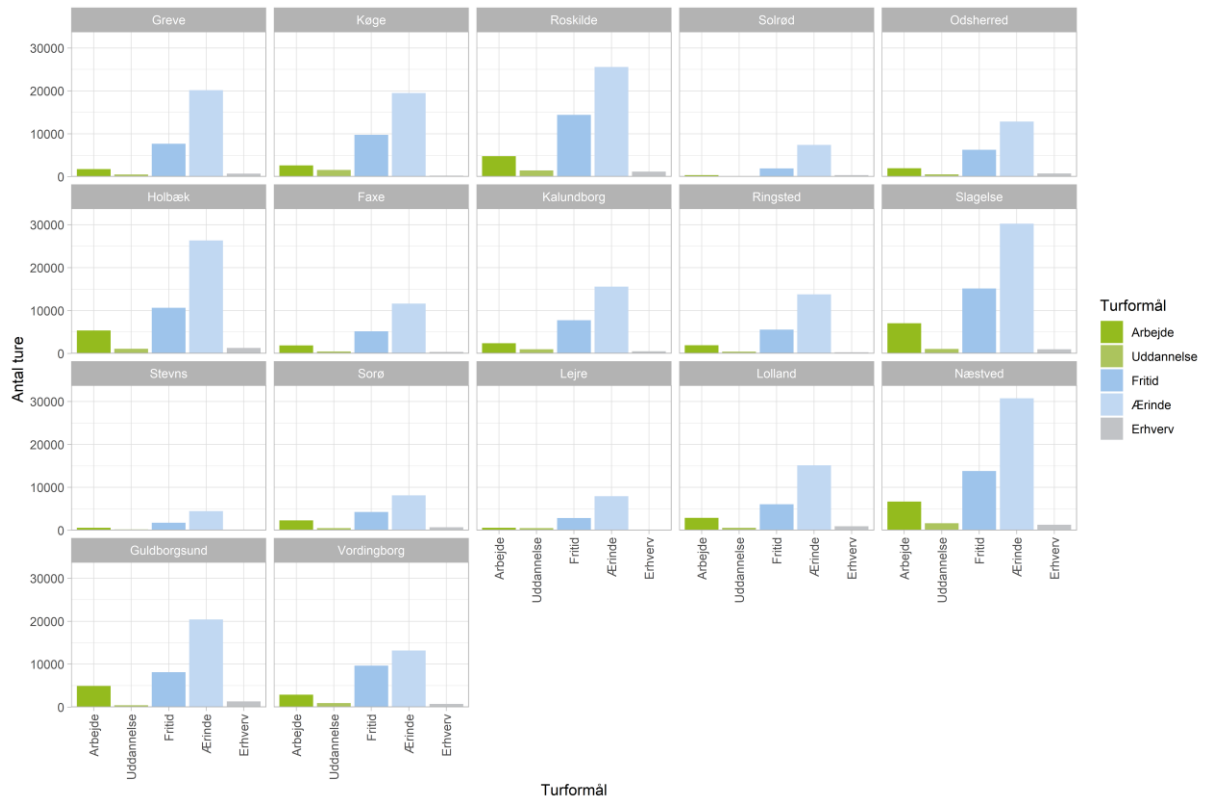
I alle afstandsbånd spiller bilen en betydelig rolle, også på de helt korte ture på mellem 0-2 km, hvor andelen af bilture er højere end andelen af cykelture.

Toget spiller en større rolle jo længere turen er, mens bussens andel er størst på de mellemlange ture. De lange togture spiller især en rolle i de kommuner, hvor hovedbyen er på hovedbanenettet.



Figur 5 Ture med relation til Region Sjælland opgjort efter transportmiddelfordeling og turlængder, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

De korte bilture (<5 km) er undersøgt nærmere ved at se på fordelingen af bilturenes formål for hver kommune i regionen. Opgørelserne er vist i Figur 6. I alle 17 kommuner er de korte bilture hovedsageligt fritids- og ærindeture.

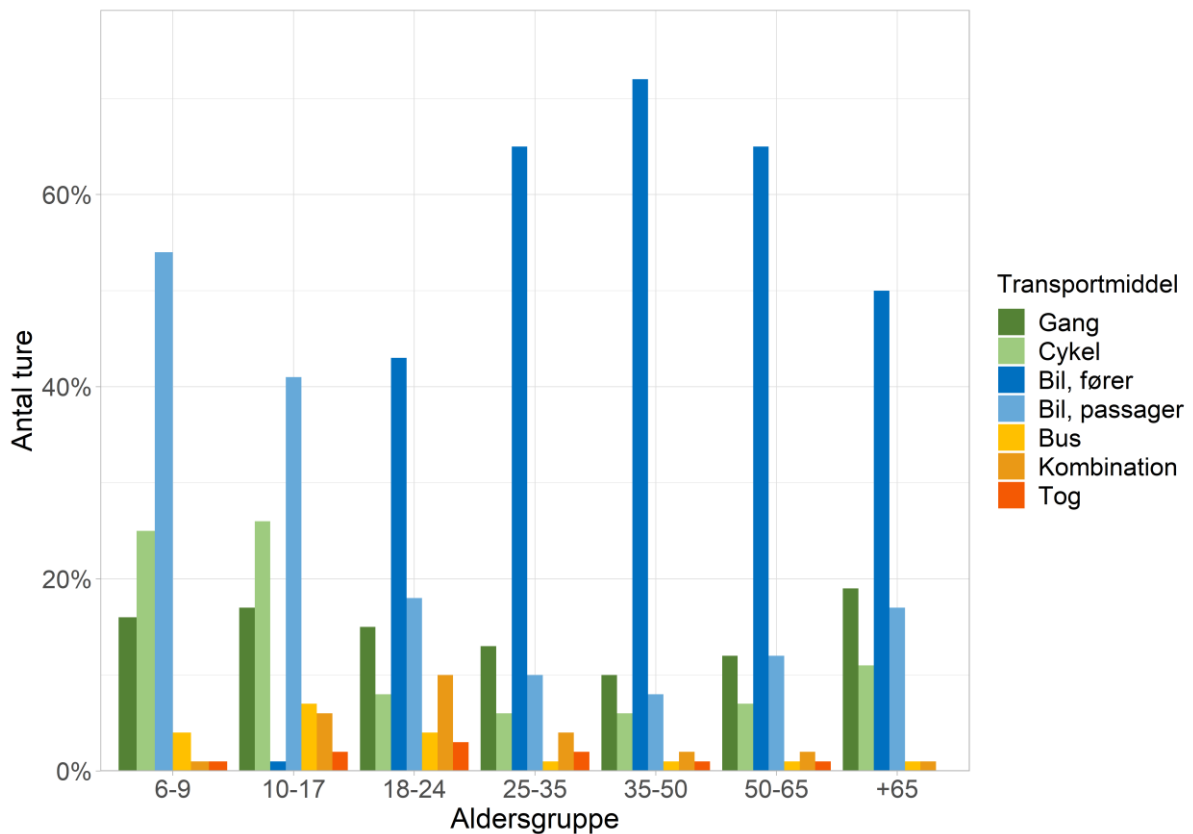


Figur 6 Opgørelsen over de korte bilture (<5km) fordelt på formål for de enkelte kommuner i Region Sjælland, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

I Figur 7 er transportmiddelvalget opdelt ud fra aldersgrupper. Heraf ses det, at bilen begynder at dominere i aldersgruppen 18-24 år, når det er muligt at erhverve kørekort.

Figuren viser ligeledes, at de 6-17-årige køres mere i bil end de cykler. Cyklen har den højeste andel i de unge aldersgrupper, men spiller også en væsentlig rolle i de ældre aldersgrupper.

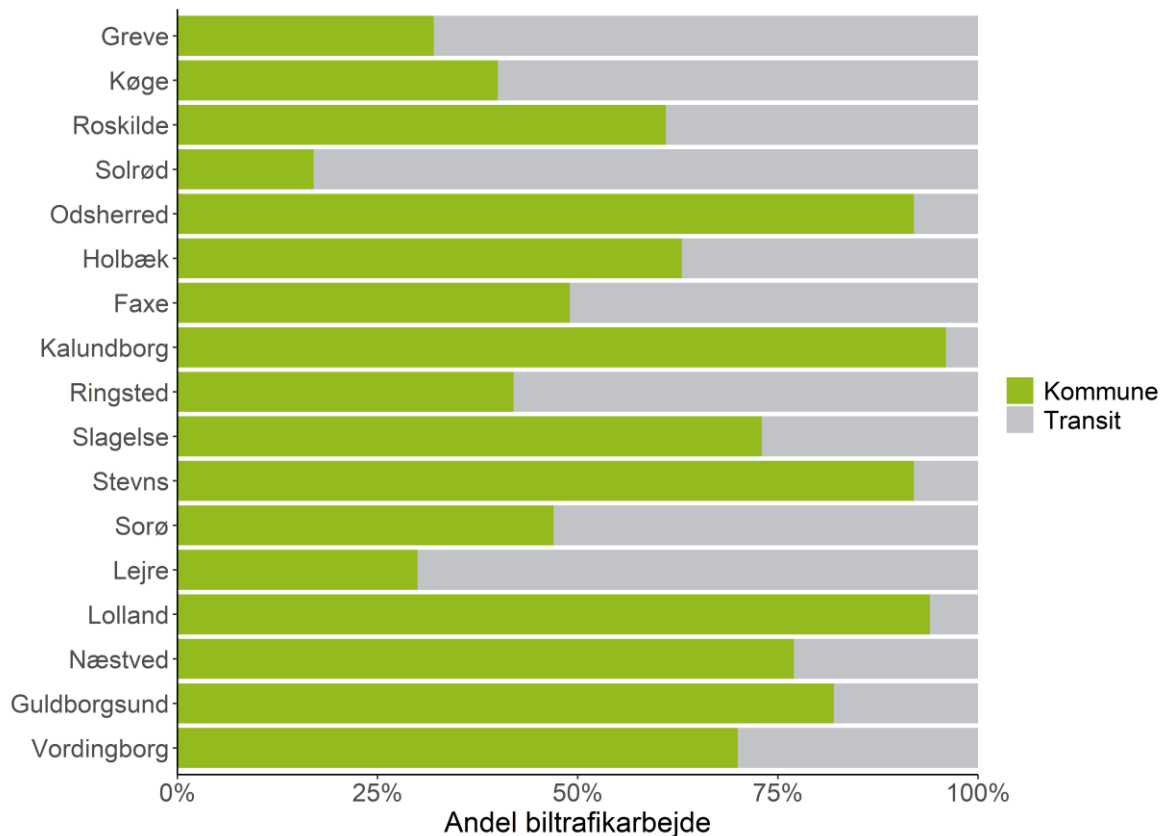
Kollektiv transport har den højeste andel i aldersgruppen 10-17 år og 18-24 år.



Figur 7 Ture med relation til Region Sjælland fordelt efter transportmiddelfordeling og aldersgrupper, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019

Det er muligt ud fra TU opgørelser at beregne biltrafikarbejdet i de enkelte kommuner, og opdele det efter om turene har start og/eller destination i kommunen, eller om turene er transitture.

Denne opgørelse og fordeling er vist i Figur 8. Hovedparten af biltrafikarbejdet i Greve, Køge, Solrød, Faxe, Ringsted, Sorø og Lejre kommuner kan henføres til transittrafik, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.



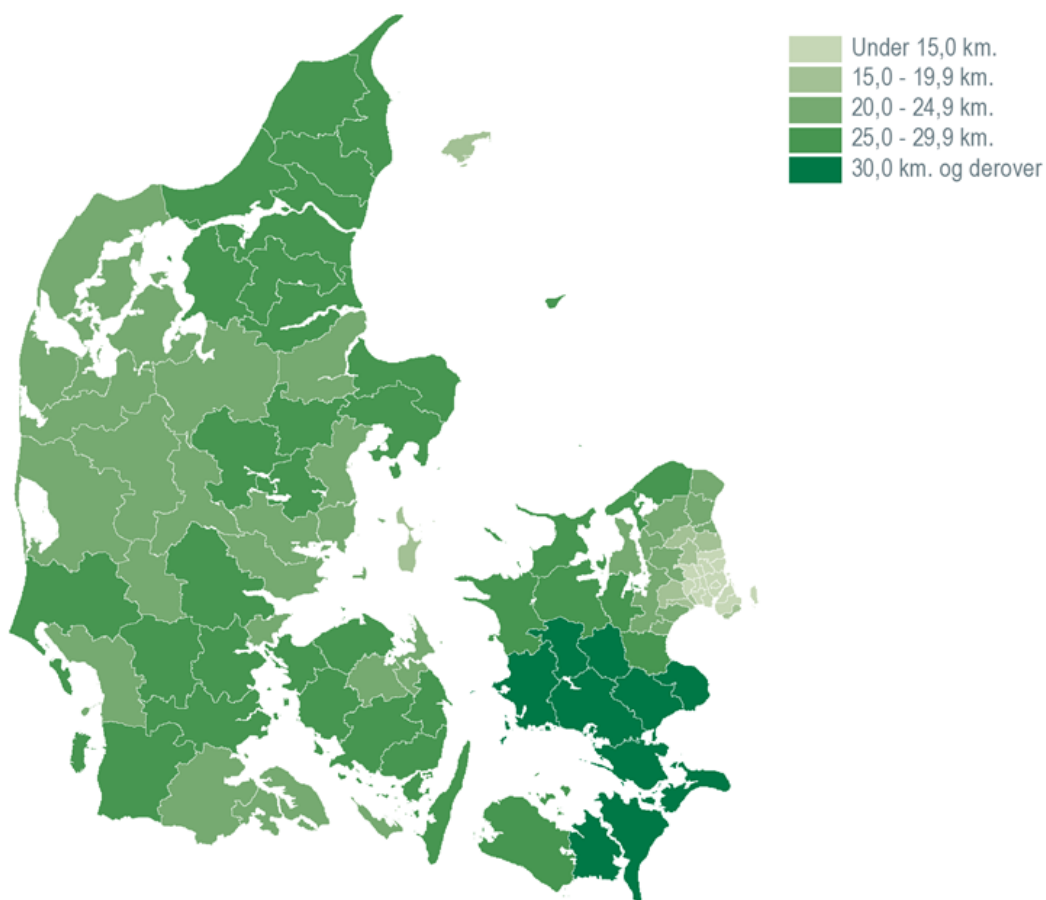
Figur 8 Andelen af biltrafikarbejdet i de enkelte kommuner fordelt efter om turen har relation til kommunen (intern eller til/fra) eller er en transittur, som ikke har mål i kommunen, jævnfør egne beregninger baseret på TU for 2012-2019.

2.2 Pendling og bilejerskab i regionen ifølge Danmarks Statistik

Pendlingsturene udgør typisk mellem 25 % og 30 % af alle ture i de sjællandske kommuner. I og med at pendlingsture har tilnærmelsesvis samme rejsemønster mellem bolig-arbejde/uddannelse hver dag, er det nemmest at kortlægge disse ture og lave målrettede kampagner, som retter sig mod denne gruppe. Hvis det er muligt at **øge mængden af mere klimavenlig persontransport hos pendlere**, kan det også have en positiv effekt på pendlernes øvrige ture.

Danmarks Statistiks pendlingsstatistik giver et overblik over pendlingsmønstre og pendlingsafstande.

Som det fremgår af Figur 9 pendler vest- og sydsjællændere længst.



Figur 9 Gennemsnitlig pendlingsafstand efter bopælskommune. Ultimo november 2019.

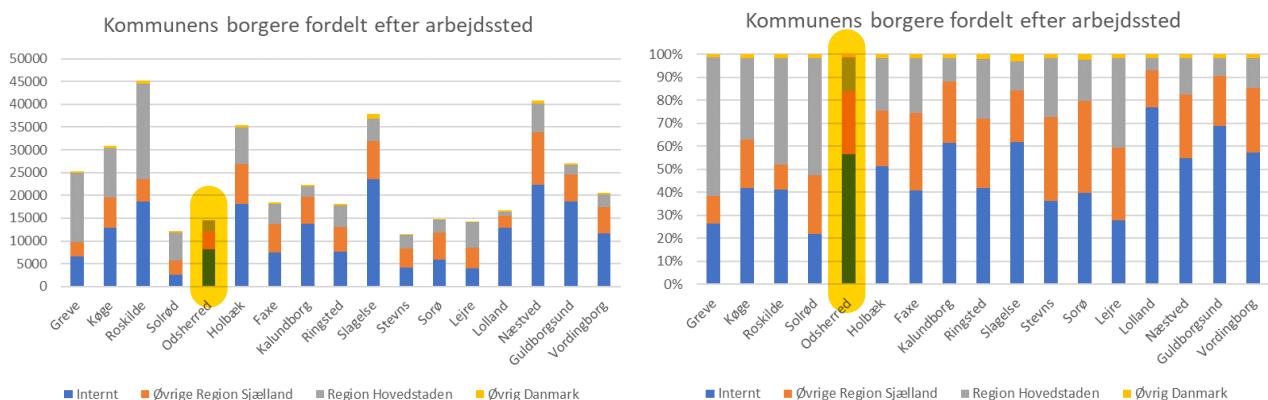
Kilde: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Ses der på borgerne i de enkelte kommuner og deres arbejdssted, Figur 10, har kommunerne, som ligger tættest på Region Hovedstaden, den højeste andel af borgere med arbejdsplads i hovedstadsregionen.

Af borgerne i de enkelte kommuner i Region Sjælland arbejder mellem 22 % og 77 % i den kommune som de har bopæl i. **Størst er andelen i Lolland og Guldborgsund, men også i Odsherred, Holbæk,**

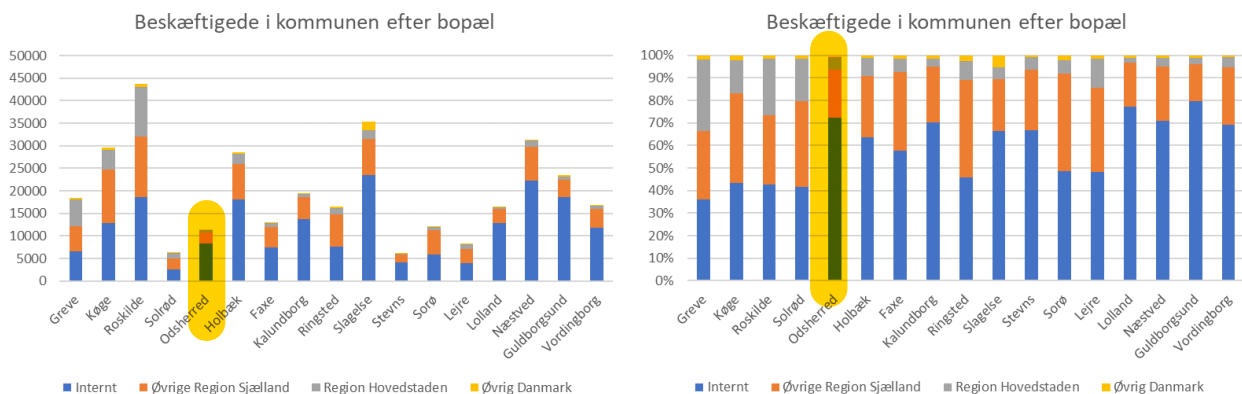
Kalundborg, Slagelse, Næstved og Vordingborg er der over 50 % af borgerne, som arbejder i deres bopælskommune.

Mellem 11 % og 40 % arbejder i en anden kommune i Region Sjælland end den de er bosat i, hvor den højeste andel ses for Faxe, Stevns, Sorø og Lejre.



Figur 10 Antal og andel af kommunens indbyggere opdelt efter deres arbejdssted, jævnfør Danmarks Statistik for 2019 – Statistikbanken (PEND100)

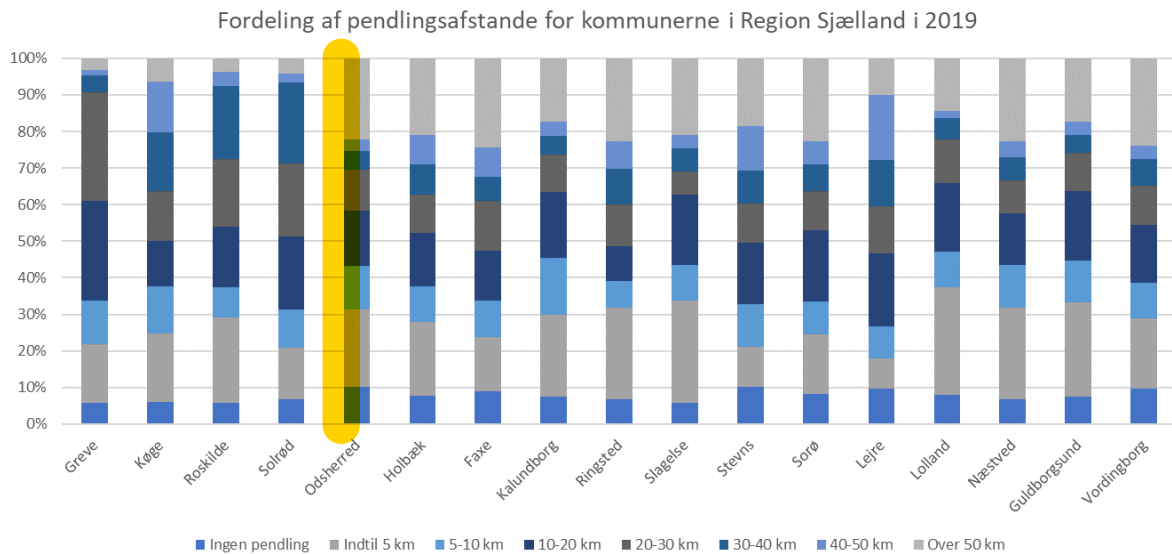
Af de beskæftigede i de enkelte kommuner er mellem 36 % og 80 % også bosat i kommunen, Figur 11. Andelen af beskæftigede fra Region Hovedstaden i de enkelte kommuner er faldende, jo længere væk kommunen ligger fra hovedstadsregionen, medmindre kommunen ligger med god adgang til det højklasede banenet.



Figur 11 Antal og andel af beskæftigede i de enkelte kommuner i Region Sjælland opdelt efter deres bopæl, jævnfør Danmarks Statistik for 2019 – Statistikbanken (PEND100)

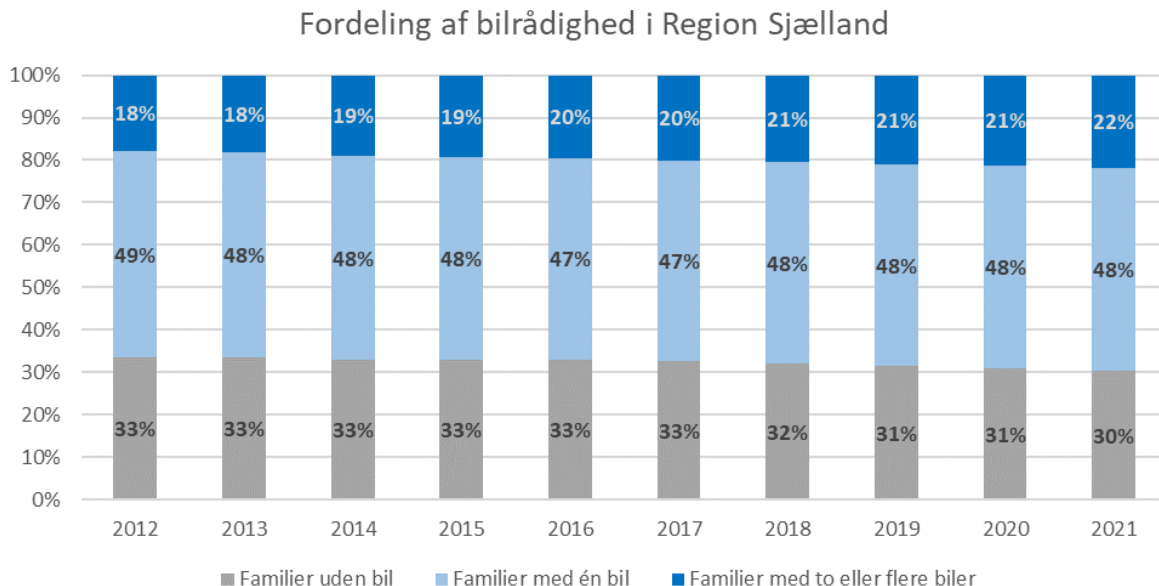
Ses der på opgørelser over borgernes pendlingsafstande, Figur 12, er der i kommunerne i Region Sjælland mellem 6-10 % af borgerne, som ikke pendler. Mellem 8 % og 30 % pendler op til 5 km, hvor de højeste andele ses i Ringsted, Slagelse, Lolland, Næstved og Guldborgsund.

For borgerne i kommunerne tættest på hovedstadsregionen, er der en mindre andel som har lange pendlingsture (over 50 km) set i forhold til de øvrige kommuner i Region Sjælland.



Figur 12 Fordeling af pendlingsture på afstand for de enkelte kommuner i Region Sjælland ud, jævnfør Danmarks Statistik for 2019 – Statistikbanken (AFSTB3)

Udviklingen i bilejerskabet i Region Sjælland er udtrukket fra Danmarks Statistik, og billedet viser jf. Figur 13, at andelen af familier uden bil er faldet, og andelen af familier med to eller flere biler er steget fra 2012 til 2021. Selv med denne tendens er der stadig 30 % af familierne i Region Sjælland, som i 2021 ikke har rådighed over en bil.



Figur 13 Udviklingen i bilejerskabet i Region Sjælland, jævnfør Danmarks Statistik – Statistikbanken (BIL800)

3 Virkemidler

Med baggrund i de kortlagte transportmønstre i regionen, beskrives i det følgende en række relevante virkemidler, som kan understøtte de sjællandske kommuners arbejde med både selvstændige og tværgående mobilitetstiltag til fremme af omstillingen til mere klimavenlig persontransport.

I dette virkemiddelkatalog fokuseres på tiltag, som søger at påvirke efterspørgsel på transport og sikre en bedre udnyttelse af den eksisterende transportinfrastruktur. Der lægges vægt på indsatser og virkemidler, som kan fremme borgernes valg af grønne transportformer gennem en borgerrettet adfærdspåvirkning, og udbygning af infrastrukturen for at understøtte en bæredygtig mobilitet.

Et bredere fokus på at påvirke borgernes transportvalg og give bedre muligheder for at vælge bæredygtige transportmidler i hverdagen, handler både om at lette hverdagen for det enkelte menneske og om at mindske transportens klimapåvirkning. En bæredygtig mobilitet, som understøtter de fysisk aktive transportformer som gang og cykling, vil både gøre det nemmere, sundere og mere effektivt at bevæge sig rundt.

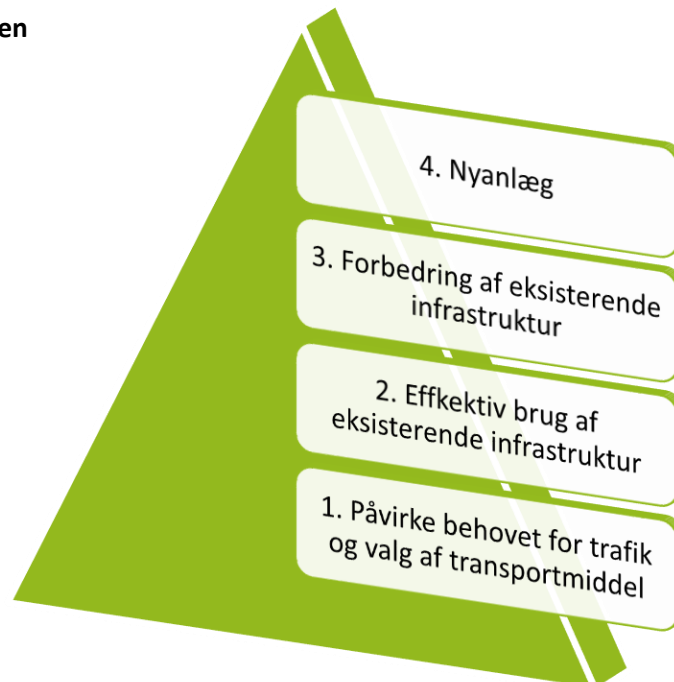
Erfaringerne fra Covid-19 pandemien har samtidig vist, at hjemmearbejde kan fungere i mange sammenhænge, ligesom digitale møder og online-undervisning er blevet mere udbedt. Det viser, at det kan lade sig gøre at leve et dagligliv med mindre transport.

3.1 Mobilitetspyramiden

I systematiseringen af indsatserne i virkemiddelkataloget tages afsæt i mobilitetspyramiden, som er en 4-trinsmodel, der i sin tid er udviklet af det svenske Trafikverket.

Modellen er bl.a. blevet brugt til mobilitetsplanlægning i større danske byer som Aarhus, Aalborg og Odense. Den fokuserer først og fremmest på at ændre mobilitetsadfærd, herefter at udnytte den eksisterende kapacitet og infrastruktur mere optimalt, og til sidst inddrage udvidelse, genopbygning og nyetablering af infrastruktur som et sidste alternativ. Indsatserne er i dette katalog opdelt efter deres placering på de fire trin i mobilitetspyramiden.

Mobilitetspyramiden



Trin 1 - Påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel

Første trin handler om at øge borgernes bevidsthed om mobilitet og mobilitetsløsninger, så de hjælpes til at tænke over om **ture reelt er nødvendige**, og får **lettere ved at vælge** det smarteste og mest klimavenlige mobilitetsvalg. Indsatserne sker fx gennem **kampagner** målrettet mod påvirkning af væner og kultur. Kommunerne har her en række muligheder for at støtte borgernes valg af grønne transportløsninger. Det handler om, at **grønne transportløsninger skal være synlige**, attraktive og **effektive**.

Trin 2 - Effektiv brug af eksisterende infrastruktur

Næste trin handler om at udnytte de eksisterende muligheder bedre, og eksempelvis sørge for at en **transportkorridor kan afvikle flest mulige rejser på tværs af transportmidler**. Det kan for eksempel dreje sig om at kunne se, hvornår bussen ankommer i realtid, bedre vejvisning, prisregulering af parkeringspladser, oplysning om rejsetid for forskellige transportmidler mv.

Trin 3 - Forbedring af eksisterende infrastruktur

Dette trin handler om at tilpasse infrastrukturen til en grønnere transportprofil. Det kan for eksempel dreje sig om at **konvertere cykelstier til supercykelstier**, **omprioritere gadearealer for at prioritere gang og cykling**, og **gøre cykelovergange eller busstoppesteder sikrere**. Heri ligger også arbejdet for at gøre kombinationsrejser med cykel og offentlig transport attraktiv, blandt andet gennem bedre cykelparkering ved stationer og stoppesteder.

Trin 4 - Nybygget infrastruktur

Det sidste trin omfatter helt nye tiltag, der supplerer den eksisterende infrastruktur. Det kan fx være nye cykelstier, buslinjer, parkeringshuse, ladeinfrastruktur til elbiler mv.

3.2 Virkemidler trin 1 - Påvirke behovet for trafik og valget af transportmiddel

Incitamenter og Information – Bedre viden gennem øget information, kampagner og synliggørelse kan øge forståelsen, og gøre grønne og sunde transportmuligheder mere attraktive. Det gælder bl.a. for fritidsture og ærindeture, som tilsammen udgør mere end 2/3 af turene i alle kommuner i Region Sjælland, og hvor der typisk er en høj bilandel. Det kan også handle om at teste forskellige mobilitetsløsninger/transportmidler som fx elcykler, der giver borgerne adgang til at opleve nye muligheder.

Virkemidlet henvender sig til en meget stor del af befolkningen, og vil potentielt kunne have stor indflydelse på manges transportmiddelvalg. Den klimamæssige effekt vurderes alligevel at være mellemstor, da det formentlig i høj grad er de kortere bilture, som kan påvirkes.

Målgruppe: Fritids- og ærindeture samt pendling

Kommune: Alle kommuner

Interessenter og samarbejder: Udbydere af mobilitetsløsninger, Movia, organisationer

Inspiration: Test- en-elcykel ([gate21 - test-en-elcykel](#)).

Roskilde Kommune har siden 2017 udlånt elcykler til 45 bilister om året og tilbyder borgere at låne en elcykel i 3 måneder.

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Inddragelse – En bedre forståelse for baggrunden for borgernes transportvalg kan være vigtig i udviklingen af nye mobilitetstilbud, og i forbindelse med oplysning af deres mulighed for at opnå bedre transportvaner. Derfor er dialog med borgere og virksomheder vigtig, og inddragelse af borgerne i mobilitetsløsninger kan være gavnligt, eksempelvis i landsbyerne.

Virkemidlet henvender sig både til borgere og virksomheder, og har dermed et bredt sigte der potentielt vil kunne have stor indflydelse på manges transportmiddelvalg. Den klimamæssige effekt vurderes at være begrænset på kort sigt, men erkendelserne som opnås gennem dialog med borgere og virksomheder kan føre til mere målrettede virkemidler.

Målgruppe: Alle turformål

Kommune: Alle

Interessenter og samarbejder: Virksomheder, landsbylaug, uddannelsesinstitutioner

Inspiration: Sønderborg kommune har haft forsøg med landsbybusser i flere landområder/landsbyer. Vordingborg Kommune har arbejdet med en borgerdrevet delebilsløsning.

Movia har arbejdet med at inddrage de unge i udvikling af idéer, eksempelvis i Holbæk og Odsherred kommuner.

CO₂-Potentiale: Begrænset

Virksomheders transportvaner – Der kan også være gode effekter ved at fokusere på den enkelte kommunes virksomheder og de daglige indpendleres transportvaner. I samarbejde med kommunens virksomheder kan man via lokale ambassadører nå ud til rigtig mange mennesker, hvor der gennem mobilitetsnetværk og kampagner kan arbejdes på fremme af grøn transport. Et mobilitetstjek på virksomheder kan være en måde at sætte fokus på mulighederne for aktive og grønne alternativer til biltransport og på mere mobilitetssmart brug af bilen. Mobilitetstjek kan også introduceres på ungdomsuddannelserne, og derigennem være med til at få flere unge til at benytte de aktive og grønne transportformer til og fra uddannelsesstederne.

Virkemidlet vil potentielt kunne have stor **indflydelse på mange pendlere transportmiddelvalg**. Den klimamæssige effekt vurderes at være stor.

I projektet Moving People, som omfattede en lang række virksomheder i hovedstadsområdet, blev der arbejdet systematisk med at gøre det nemt for medarbejdere at komme til og fra arbejde på en smart, effektiv og grønnere måde gennem nemmere adgang til, og **skift mellem, bus, tog og cykel**. Resultaterne viste, at når **arbejdspladsen tager medansvar for medarbejdernes pendling** ved for eksempel at hjælpe med samkørselsordninger, test af elcykler og ved at stille omklædnings- og bade faciliteter til rådighed, har det en positiv indvirkning på medarbejdernes transportvaner. For virksomheder som iværksatte forskellige tiltag faldt andelen af pendlere i bil fra 50 % til 48 % over en toårig periode, og bilkørslen blev reduceret med 4 %. Dette betød en reduktion på 8 % i virksomhedernes CO₂-udslip fra medarbejdernes pendling.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Indpendlingskommuner

Interesser og samarbejder: Virksomheder, uddannelsessteder, erhvervsnetværk, Movia, udbydere af delebilsordninger og mikromobilitet

Inspiration: Moving People (movingpeople-greatercph.dk)

CO₂-Potentiale: Stort

Fysisk planlægning – Den **langsigtede planlægning og placeringen af byfunktioner spiller en væsentlig rolle** for transportbehov og transportmiddelvalg. Ønsket er at skabe **bedre sammenhæng imellem bosætning, erhverv og fritidsmaal**, så der er mindre behov for transport. Det kan eksempelvis være ved at prioritere **byudvikling i stationsnære områder** eller ved at styrke den **lokale service** i bl.a. landsbyer, så man kan få **opfyldt flere behov i sit lokalområde**, og dermed ikke vil have det samme behov for at transportere sig. Et begreb som **15 minutters-byen**, hvor tanken er, at borgere skal kunne tage i skole, komme til fritidsaktiviteter, arbejde og handle inden for gå- eller cykelafstand fra deres hjem, er en tilgang til at øge gang og cykling i byerne. Idéen relaterer sig til nogle af de generelle megatrends, som bæredygtighed og liveability. Flere europæiske og nordamerikanske byer arbejder med konceptet – bl.a. i Paris – men det kan også sagtens komme i spil uden for de store byer

Da lokaliseringen af boliger og byfunktioner er afgørende for borgernes valg af transportmiddel og for omfanget af transporten, vurderes dette virkemiddel at have en stor klimamæssig effekt.

Målgruppe: Alle turformål

Kommune: Alle kommuner

Interesser og samarbejder: Udbydere af kollektiv transport, udviklere

Inspiration: Dansk Byplanlaboratorium – "Klimamål og planlægning" (byplanlab.dk)

Aalborg Universitet - "Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet" (aau.dk)

CO₂-Potentiale: Stort

Kommunen som virksomhed – Ofte er kommunen en af de største arbejdspladser i lokalområdet - fordelt på mange adresser. Ved at feje foran egen dør kan kommunerne gå i front i forhold til at afprøve og promovere bæredygtige mobilitetsløsninger. Det gælder i første omgang pendlingen og medarbejdernes erhvervsture i forbindelse med møder o.l. (Kommunen har derudover en række kørselsopgaver, som dog falder uden for denne analyse)

Grebene er de samme som for de private virksomheder, dvs. at gøre det nemt for medarbejdere at komme til og fra arbejde på en smart, effektiv og grønnere måde gennem lettere adgang til, og skift mellem, bus, tog og cykel. Derudover kan et fokus på en fortsat brug af hjemmearbejdspladser også efter Covid-19 pandemien have en stor effekt på pendlingen. Et andet greb, som kan reducere pendlingstrafikken, er prøvet i Odsherred kommune, hvor man har indført 4-dages arbejdsuge.

For medarbejdernes transport i arbejdstiden kan brugen af kommunens vognpark effektiviseres, og der kan indføres retningslinjer for tjenesterejser. Vognparken kan baseres på el og suppleres med cykler og scootere, og brændstoføkonomien kan optimeres ved at forbedre medarbejdernes køreteknik. Endelig vil en fortsat brug af virtuelle møder have en stor effekt på at begrænse transport til møder i arbejdstiden. Virkemidlet vil potentielt kunne have stor indflydelse på mange pendlers transportmiddelvalg. Den klimamæssige effekt vurderes at være stor.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Alle kommuner

Interessenter og samarbejder: Movia, udbydere af delebilsordninger og mikromobilitet

Inspiration: "Guide til grønnere transport på offentlige arbejdspladser" Formel M, 2014, (movingpe-ople-greatercph.dk - [Grønnere transport på offentlige arbejdspladser](#))

CO₂-Potentiale: Stort

3.3 Virkemidler trin 2 - Effektiv brug af eksisterende infrastruktur

Samkørsel – Samkørsel kan reducere biltrafik uden større investeringer og vil, som følge af den højere belægningsgrad i bilerne, kunne bidrage til at reducere trængslen på vejnettet. Derudover kan det i et samfundsmæssigt perspektiv udskyde investeringer i ny kapacitet og reducere CO₂-udslippet fra trafikken. Set fra en virksomhedsvinkel kan det give medarbejderne flere transportmuligheder og **mindske presset på parkeringspladserne**. For den enkelte trafikant vil motivationen typisk være den økonomiske gevinst ved at dele kørselsomkostninger med andre, men også det sociale/kollegiale aspekt har stor betydning.

Virkemidlet henvender sig til **bilpendlerne** som har forholdsvis lange afstande mellem bolig og arbejdsplads. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da erfaringerne fra tidligere samkørselskampagner viser, at det er svært at få pendlere til i større omfang at vælge at køre sammen med andre.

I evalueringen af samkørselskampagnen i Region Hovedstaden i november 2021 fremgik det, at størstedelen af de samkørende, som deltog i kampagnen, var daglige bilister eller allerede samkørende bilister. Der er i mindre grad tale om pendlere, der forinden kampagnen har benyttet cykel og kollektiv trafik. Samkørsel er altså et tilbud, som primært anvendes af de medarbejdere, der dagligt eller ofte benytter bil i pendlingen. De samkørende har typisk længere afstande til arbejde end den samlede population, og ofte mere end 10 km.

En **målrettet indsats i egen organisation**, og overfor større virksomheder og evt. erhvervsnetværk, hvor der sættes fokus på samkørsel, kan bidrage til at indløse potentialet. Kommunen kan indgå aftaler med udbydere af **samkørsels-apps**, som kan promoveres overfor virksomhederne.

Kommunerne kan også bidrage til at fremme samkørsel gennem at tilbyde **samkørselspladser** på de rigtige steder og med de faciliteter, som brugerne efterspørger. Samkørselspladser er etablerede parkeringsområder med varierende omfang af faciliteter som belysning, læskure og toilet.

Vejdirektoratet anlægger systematisk samkørselspladser i forbindelse med nye vejanlæg og har i mindre omfang kunnet anlægge pladser langs det eksisterende statsvejnet. Mange kommuner har ligeledes etableret samkørselspladser. **Nye pladser bør placeres og eksisterende udvides** optimalt ift. de centrale pendlingsstrømme, som ses i kommunen.

En **høj indsats kan give en reduktion på ca. 2 % i bilpendlingen**. En mindre del af potentialet vil være tidligere kollektive brugere. Vurderingen baserer sig på programmet VEMA (Vurdering af Effekter af Mobilitetsplaner) som blev udviklet til Gate21 i forbindelse med mobilitetsprojektet Formel M.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Indpendlingskommuner

Interessenter og samarbejder: Virksomheder, erhvervsnetværk, udbydere af samkørselsløsninger (NaboGo, TaMed, CommuteApp m.fl.), Vejdirektoratet ift. samkørselspladser

Inspiration: Oversigt over udbydere af samkørselsløsninger (movingpeople-greatercph.dk - [Udbydere-oversigt](#))

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Markedsføring/branding af delbilsordninger – Delebilisme kan have to modsatrettede effekter med hensyn til påvirkning af bilparkens størrelse. Antallet af biler kan blive forøget, hvis mennesker, der ellers ikke ville køre bil, bliver medlem; mens det kan reduceres, hvis personer afskaffer bilen eller udskyder købet af en ny bil pga. deres medlemskab. Internationale studier viser, at delebilisme giver en reduktion af antallet af biler pr. husstand, men størrelsen af den opnåede effekt varierer i de forskellige undersøgelser.

Baseret på danske erfaringer kan der ved at etablere en centralt lokaliseret delebilsklub i et boligområde spares i størrelsesordenen 30 % af hvert medlems bilkørsel.

Virkemidlet henvender sig typisk til byboere, som ikke er afhængige af at have egen bil til de daglige gøremål. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da erfaringerne viser at adgang til delebiler begrænser antallet af kørte bilkilometer, og udskyder behovet for køb af bil.

Målgruppe: Fritidsture

Kommune: Bykommuner

Interesser og samarbejder: Udbydere af delebilsordninger

Inspiration: Udbydere af dele- og bybiler: GoMore (gomore.dk), GreenMobility (greenmobility.com), LetsGo (letsgo.dk)

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Styrkelse af den kollektive transport – Den kollektive transport spiller en væsentlig rolle for den samlede mobilitet, men er udfordret – ikke mindst i områderne uden for de større byer. En særsomt udfordring er i første omgang at få passagererne tilbage efter Covid-19 pandemien, og dernæst at gøre det kollektive tilbud attraktivt for flere. Det kan eksempelvis være forbedringer på stoppestedsniveau med realtidsinformation om busafgange eller tilpasninger af køreplaner til eksempelvis uddannelsesinstitutioner og større virksomheders behov.

Virkemidlet henvender sig især til arbejds- og uddannelsespendlerne, som hvis det kollektive tilbud er tilstrækkeligt attraktivt, oftere vil vælge kollektiv trafik. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da klimabelastningen af bus og tog er lav.

Målgruppe: Pendling og uddannelse

Kommune: Bykommuner

Interesser og samarbejder: Movia, DSB, Lokaltog

Inspiration: Superskiftet - En guide til planlægning af gode skifteforhold mellem cykel og bus, Movia, (moviatrafik.dk - superskiftet)

Fynbus og Assens Kommune: "Uddannelsesruter i tyndt befolkede områder – Evalueringsrapport" (fynbus.dk)

Sønderborg kommune: "Alternative, bæredygtige kollektive transportkoncepter" og "Kollektive transportkoncepter i landdistrikterne" (sonderborgkom.dk)

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Bedre standard og vedligeholdelse af cykelstinet – Cykeltrafikken spiller en vigtig rolle i omstillingen til grøn transport. Udviklingen, som kan udledes af transportvaneundersøgelsen, går i retning af, at cykelturene bliver længere, og at andelen af elcykler er stigende. Dette viser, at cyklingen

kan få et mere regionalt perspektiv. En fortsat udbygning af **pendlerruter for cyklister vil** derfor bidrage til at øge cyklens andel af transportarbejdet i pendlingen. Også etablering af Supercykelstierne i hovedstadsområdet har medvirket til at øge cyklismen og turlængderne på cykel. Det er gjort ved at skabe et højklasset cykelstinet, hvor **fremkommelighed og komfort for cyklisterne er opprioriteret.**

Målgruppe: Alle turformål

Kommune: Alle kommuner

Interesser og samarbejder: Kommuner og Region kan samarbejde om fælles standarder for cykelstier og rutevejvisning

Inspiration: Supercykelstier (supercykelstier.dk)

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Nye mobilitetsløsninger – Den teknologiske udvikling har skabt grundlag for nye mobilitetstjenester og forretningsmodeller, som allerede i dag udviser grænsen mellem traditionel kollektiv transport og private transportformer. Her er Mobility as a Service, MaaS, et koncept, som tilbyder brugeren en forbedret transportservice med flere valgmuligheder og et højere serviceniveau gennem en integreret mobilitetsservice. MaaS er mobilitet til salg i én samlet digital butik med det formål, at bringe brugeren fra A til B uden at det er nødvendigt at eje et transportmiddel selv. Gennem MaaS sikres brugerne en mere effektiv transport og potentielt lavere omkostninger ved skift fra privatbilen til kollektiv trafik og nye mobilitetsløsninger, samt forenklet adgang til mobilitet via én personaliseret platform.

Konceptet i MaaS er at borgerne tilbydes en løsning, hvor man kan planlægge sin rejse og angive sine præferencer på en app, computer eller billetautomat, og hvor man fra disse præferencer får vist flere rejsemuligheder, som integrerer både offentlige og private transportformer. MaaS bruger teknologien til at give brugerne mulighed for at træffe deres egne valg på tværs af bus, cykel, tog, taxa, samkørsel, delebiler mv. I sin mest udviklede udgave vises alle offentlige og private transportmuligheder i en enkelt app, hvor både betaling og booking håndteres, samtidig med at brugerne får information **om dynamiske ruteplanlægninger.**

Der eksisterer endnu ikke en fuldt integreret MaaS-løsning i Danmark. Men der er skridt i den retning. Folketinget har besluttet at udvikle en **MaaS-app, der sikrer nem rejseplanlægning og billetsalg på tværs af kollektive og private transporttilbud.** Det indebærer en fusion og udvidelse af Rejsekort og Rejseplanens funktionaliteter. Rejseplanen integrerer nu flere mobilitetsformer, så det er muligt for brugeren at sikre en samlet rejse fra dør til dør, hvilket gør det lettere at vælge kollektiv transport til, også når man ikke bor tæt ved en station eller et busstoppested.

I den fælles kundetilfredshedsanalyse for kollektiv trafik 2021¹ er der også spurgt ind til kundernes syn på mikromobilitet. Her konkluderes at lejet el-løbehjul, delecycel eller delebil benyttes af et fåtal og er af lav interesse. 8% af respondenterne i undersøgelsen benytter el-løbehjul, delecycel og delebil i dag. I stikprøven er der 13-14% af passagererne der er interesserede i det. Det understreger at kommuner og trafikelskaberne kan have en rolle i at **understøtte og promovere mikromobilitets løsninger i de kollektive knudepunkter.**

¹ "Kundetilfredshed i den kollektive trafik – Afrapportering af resultater for 2021", Wilke for trafikelskaberne

Virkemidlet retter sig i første omgang mod fritidsture, hvor MaaS løsninger kan gøre det enkelt at vælge en bæredygtig mobilitetsform. Udnyttelsen af realtids-information vil også kunne påvirke valget af transportform i pendlingen, hvor app'en angiver det bedste transportmiddelvalg hver morgen baseret på hændelser, vejrudsigt mv.

Den klimamæssige effekt vurderes at være begrænset.

Målgruppe: Fritidsture

Kommune: Alle kommuner

Interesser og samarbejder: Kommuner, Regioner, myndigheder, Rejseplanen, trafikselskaber og private mobilitetsudbydere

CO₂-Potentiale: Begrænset

3.4 Virkemidler trin 3 – Forbedring af eksisterende infrastruktur

Fremme af kombinationsrejser – Kombinationsrejser er ture, hvor der kombineres flere transportmidler undervejs – eksempelvis skift mellem bil og kollektiv trafik. For at få flere til at vælge kombinationsrejser er kvaliteten af den kollektive transport vigtig, herunder pålidelighed, frekvens og billetpriser. Der skal derfor være et fokus på udbud og kvaliteten af særligt togproduktet. For at øge samspillet mellem transportformer er det essentielt at kombinationen af transportmidler og skift sker så nemt og trygt som muligt. Ud over skifte mellem bus, tog og cykel er der også behov for at **tænke skift i forbindelse med andre transportformer** som delebiler, Flextur/Plustur, samkørsel og mikromobilitet fx el-løbehjul og delecycler. Samtidig skal skifteområdet have et byrum, som er rart at færdes i og med overskuelig information om næste afgang.

Virkemidlet henvender sig til arbejds- og uddannelsespendlerne, som typisk pendler over længere distancer, hvor kombinationsrejser med tog er rejsetidsmæssigt attraktivt. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da klimabelastningen af bus og tog er lav, og fordi mange længere bilture konverteres til kollektiv transport.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Kommuner med stationsbyer

Interessenter og samarbejder: Movia, DSB, udbydere af mikromobilitet, Region Sjælland

Inspiration: Mikromobilitet på Glostrup Station (gate21.dk - [Glostrup St.](#))

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Udvide parkeringskapacitet for cykler ved stationer og andre kollektive knudepunkter – Kombineret med cyklen bliver den kollektive transport betydelig hurtigere, når det gælder dør-til-dør-transport. Når det kommer til at fremme kombinationsrejser, er der et **stort potentiale i at sammentænke adgangen til cykel i begge ender af rejsen i forbindelse med kollektiv transport – især banetransport.**

Det betyder, at cykelparkering ved stationer og kollektive knudepunkter samt cykelinfrastrukturen er en vigtig del af et sammenhængende transportsystem. Cykelparkering ved stationer er en vigtig faktor for at styrke knudepunktet. Vil man fremme cykeltrafik og kombinationsrejser, hvor cyklen kombineres med kollektiv trafik, skal der være tilstrækkeligt udbud af cykelparkeringspladser, og af en kvalitet som tilgodeser tryghed, tilgængelighed og trafiksikkerhed. Det er vigtigt for brugernes oplevelse af serviceniveau og tilfredshed.

Virkemidlet henvender sig til arbejds- og uddannelsespendlerne, som typisk pendler over længere distancer, hvor kombinationen med toget rejsetidsmæssigt er attraktivt. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da klimabelastningen af bus og tog er lav, og fordi mange længere bilture konverteres til kollektiv transport.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Kommuner med stationsbyer

Interessenter og samarbejder: DSB, Movia, Lokaltog

Inspiration: Region Hovedstaden: Knudepunkter der skaber sammenhæng. Eksempler fra 5 knudepunkter på banenettet i hovedstadsregionen (regionh.dk - [Knudepunkter](#))

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Supercykelstier i pendlingskorridorer – Supercykelstier er højklassede cykelforbindelser, hvor der er lagt vægt på at sikre en høj fremkommelighed og god komfort for cyklisterne. Det vil være særligt relevant i de større bykommuner. Her kan cykelfaciliteterne opgraderes i de særligt pendlingstunge korridorer, hvor der vurderes at være et betydeligt potentiale for at tiltrække flere cyklister.

Ser man på effekterne af udbygning af supercykelstier i hovedstadsområdet peger det på, at der kan opnås en markant vækst i antallet af cyklister. Ud fra tællinger er stigningen i cykeltrafikken fra før etablering af supercykelsti til umiddelbart efter, opgjort til 37 % i gennemsnit for ruterne. Gennemsnittet af stigningerne på de 10 etablerede ruter fra før etablering sammenlignet med 2021, viste en stigning på 75 % i cykeltrafikken på ruterne. Af de nye brugere kørte 13 % tidligere i bil.

For det samlede hovedstadsområde er cykelpendlingens andel af den samlede pendling steget fra 25,6 % i 2009 til 27,8 % i 2019. En stor del af denne effekt kan formentlig henføres til udbygning af supercykelstierne. På landsplan var der i den samme periode et fald i cykelandelen af pendlingen på ca. 3 procentpoint.

Der er stor forskel på antal cyklister på de indre og de ydre dele af ruterne. Der ses dog stigninger alle steder, og fx på den ydre del af Frederikssundruten ses 150-300 daglige cyklister, mens der på de ydre dele af Allerødruten er ca. 550 daglige cyklister. På begge ruter er der tale om markante stigninger i cykeltrafikken. Det understreger, at konceptet også er relevant i en Sjællandsk geografi, hvor antallet af cyklister er lavere end i hovedstadsområdet.

Virkemidlet henvender sig til pendlerne, som typisk pendler over kortere distancer, hvor cyklen er en realistisk mulighed. Den klimamæssige effekt vurderes at være mellemstor, da kun en mindre del af cyklisterne, som kan tiltrækkes af supercykelstierne, vil være tidligere bilister.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Større bykommuner

Interesser og samarbejder: Nabokommuner, Region Sjælland, Sekretariatet for Supercykelstier

Inspiration: Supercykelstier i hovedstadsområdet (supercykelstier.dk)

CO₂-Potentiale: Mellemstort

Smart-City løsninger til optimering af fremkommelighed og begrænse energiforbrug – For at fremme fremkommelighed for busstrafikken kan der arbejdes med intelligente signalprioriteringsløsninger for busser, der potentielt kan forbedre fremkommeligheden. Udnyttelse af realtidsdata til at optimere trafikafviklingen i signalregulerede kryds kan ligeledes give CO₂-reduktioner.

Virkemidlet er relevant i større byer, hvor der opleves trængselsudfordringer, hvilket begrænser anvendelsen i de sjællandske kommuner. Den klimamæssige effekt vurderes derfor at være begrænset.

Målgruppe: Alle turformål

Kommune: Større bykommuner

Interesser og samarbejder: Movia, Gate21

Inspiration: Gate 21 – Smarte byer og bygninger, Intelligente trafiksignalanlæg (gate21.dk - [intelligente trafiksignalanlæg](http://intelligente-trafiksignalanlaeg.dk))

CO₂-Potentiale: Begrænset

3.5 Virkemidler trin 4 – Ny infrastruktur

Den fysiske infrastruktur er i høj grad medvirkende til at støtte borgernes valg af grønne transportløsninger. Det gælder både cyklisterne og fodgængerens trafiknet, ladeinfrastrukturen for el-biler (og -cykler) og det kollektive trafiknet – herunder forholdene på stationer og andre vigtige knudepunkter.

Parkér & Rejs anlæg ved stationer – Parkér & Rejs-anlæg er parkeringspladser tilknyttet offentlige trafikknudepunkter – særligt på jernbanenettet – hvor hensigten er, at bilisten parkerer bilen og fortsætter rejsen med kollektiv trafik. I provinsbyerne på Sjælland ligger stationen typisk i bymidten, hvorfor biltrafikken til Parkér & Rejs anlæg vil belaste bymidtens vejnet. Det kan være i konflikt med kommunens trafik- og mobilitetsplanlægning, hvor der ofte er ønsker om at begrænse biltrafik i bymidterne bl.a. ved at have parkering i periferien.

I et trængsels- og miljømæssigt perspektiv er det mest effektivt, hvis skiftet fra bil til tog sker tidligt på rejsen. Det understøttes også af beregninger af reisetidsforholdet mellem bilrejser og rejser via Parkér & Rejs anlæg, eksempelvis fra det vestlige Sjælland mod destinationer i København. Her er kombinationsrejser i mange geografiske områder den hurtigste løsning.

I dag pendler omkring 90.000 borgere i Region Sjælland til Region Hovedstaden. Omkring 6 % af disse pendlere er Parkér og Rejs brugere, der en eller flere gange om ugen parkerer deres bil ved en station i Region Sjælland for at komme på arbejde i Region Hovedstaden². Potentialevurderingen i samme analyse tog udgangspunkt i en konkret vurdering af den enkelte station og dens fremtidige togbetjening. Samlet blev det estimeret, at det forventede antal daglige brugere af Parkér og Rejs med bil vil kunne stige fra ca. 4.600 – 4.800 daglige brugere til ca. 8.000 daglige brugere, heraf ca. 7.200 pendlere mod Region Hovedstaden. Altså en stigning på ca. 70 % i antallet af pendlere, som benytter Parkér & Rejs.

Efterspørgslen efter Parkér og Rejs pladser vil variere meget fra station til station. Den største stigning estimeres at kunne ske på stationerne langs Lille Syd, hvor elektrificeringen og de direkte forbindelser mellem Køge N og København forventes at tiltrække mange nye passagerer.

Det er ikke nødvendigvis tale om nyanlæg men også arbejde på at udnytte de eksisterende parkeringspladser ved stationerne og udbygge, hvis kapaciteten bliver udfordret.

Som følge af det store volumen af potentielle Parkér & Rejs brugere i Region Sjællands geografi vurderes den klimamæssige effekt af være stor.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Kommuner med stationer

Interesser og samarbejder: DSB, DOT, Movia, Lokaltog,

Inspiration: Region Sjællands Parker & Rejs projekt – Del 1-3.

(regionsjaelland.dk - Parker&Rejs)

Movias initiativer med Parker & Rejs på 6 udvalgte lokalbanestationer (moviatrafik.dk - Parker&Rejs)

CO₂-Potentiale: Stort

² Strategi for parker og rejs i Region Sjælland, Cowi for Region Sjælland, 2015

BRT-lignende løsninger i større bus-korridorer – Movia arbejder løbende på at udvikle løsninger, som kan forbedre kvaliteten i busdriften. Det handler om løsninger inspireret af BRT-løsninger, specielt ift. opgradering af stoppesteder, etablering af adskilte vejbaner til busdriften, kobling mellem kollektiv infrastruktur, byudvikling og byrum, forbedring af tilgængeligheden til og fra stoppestederne, trygge omgivelser ved og omkring stoppestederne etc.

Mulighedsstudier er gennemført eller er i gang i en række købstæder på Sjælland. I Region Sjællands geografi gælder det for Køge, Holbæk og Ringsted. Principperne kan indtænkes i forbedringer af bus-trafikken i de øvrige købstæder på Sjælland, hvor man oplever fremkommelighedsudfordringer for bustrafikken.

Et gennemført mulighedsstudie i Helsingør peger på, at der ved at forbedre rejsetid og pålidelighed samt øge kvaliteten/trygheden af stoppestederne og adgangen hertil, vil være et potentiale for at tiltrække flere passagerer. Det er samlet set groft vurderet, at rejsetids- og reguleringseffekten giver en passagergevinst på ca. 9 % i antal passagerer i den betragtede korridor. Et tilsvarende mulighedsstudie i Køge viste passagergevinster på 4-7 % for de berørte buslinjer i BRT-korridoren.

Virkemidlet er relevant i større byer, hvor bussen oplever fremkommelighedsudfordringer, hvilket begrænser anvendelsen til de større købstæder. Den klimamæssige effekt vurderes derfor at være begrænset.

Målgruppe: Pendling

Kommune: Større bykommuner

Interesser og samarbejder: Movia

Inspiration: BRT-løsninger i Købstæder – Mulighedsstudier i Helsingør, Holbæk og Køge (moviatrafik.dk - BRT i Købstæderne)

CO₂-Potentiale: Begrænset

Fremme cykeltrafik gennem udbygning af infrastruktur – Forbedringer på cykelstinetet kan gøre det mere trygt og attraktivt at færdes på stierne og stimulere til mere cykling. Derudover kan nye cykelstier medvirke til at skabe en sammenhæng i stinettet, og særligt mellem landsbyer og mellem de større byer og landsbyerne kan nye stier skabe en helt anden tilgængelighed og sammenhængskraft. Sikre forbindelser til skole og andre lokale funktioner samt rekreative ruter er også infrastruktur, som kan stimulere til mere cykling. Fordi de smalle landeveje er utrygge, undlader mange helt at cykle, selvom deres rejser udmærket kunne være cykelture.

Virkemidlet er relevant i alle kommuner og vil potentielt komme alle borgere til gode og stimulere til mere cykling. Den klimamæssige effekt vurderes dog at være begrænset, da det ikke alene er den fysiske infrastruktur, som afgør om cyklen vælges til i den daglige transport.

Evalueringen af den statslige cykelpulje fra 2009-14 viste, at der i gennemsnit blev opnået en stigning i cykeltrafikken på 22 % på de strækninger, hvor der blev etableret cykelstier. I denne evaluering indgik trafiktællinger på 81 stiprojekter med en samlet længde på 235 km.

Målgruppe: Alle turformål

Kommune: Alle kommuner

Interesser og samarbejder: Vejdirektoratet – De statslige cykelpuljer

Inspiration: Evaluering af cykelpuljeprojekterne (vejdirektoratet.dk - [Effekten af cykelpuljeprojekterne](#))

CO₂-Potentiale: Begrænset

4 Persontransport i de 17 kommuner i Region Sjælland

I de følgende afsnit er der for hver kommune i Region Sjælland lavet en analyse af persontransporten i kommunen med fokus på tendenser og udfordringer. Grafer og diagrammer i afsnittene er baseret på egne beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen 2012-2019, og illustrationer af pendler-ture er baseret på udtræk fra Landstrafikmodellen for Basis 2020. I hvert afsnit gives der forslag til lokale tiltag/virkemidler, som kan fremme en mere klimavenlig persontransport.

Kommunerne behandles i rækkefølgen:

Greve Kommune
Køge Kommune
Roskilde Kommune
Solrød Kommune
Odsherred Kommune
Holbæk Kommune
Faxe Kommune
Kalundborg Kommune
Ringsted Kommune
Slagelse Kommune
Stevns Kommune
Sorø Kommune
Lejre Kommune
Lolland Kommune
Næstved Kommune
Guldborgsund Kommune
Vordingborg Kommune

Greve Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

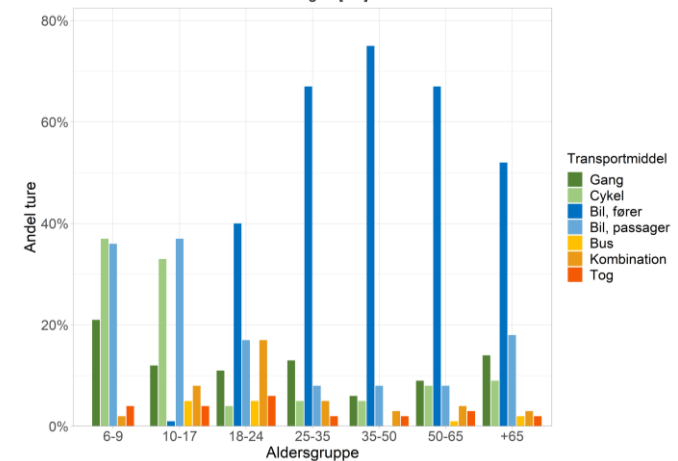
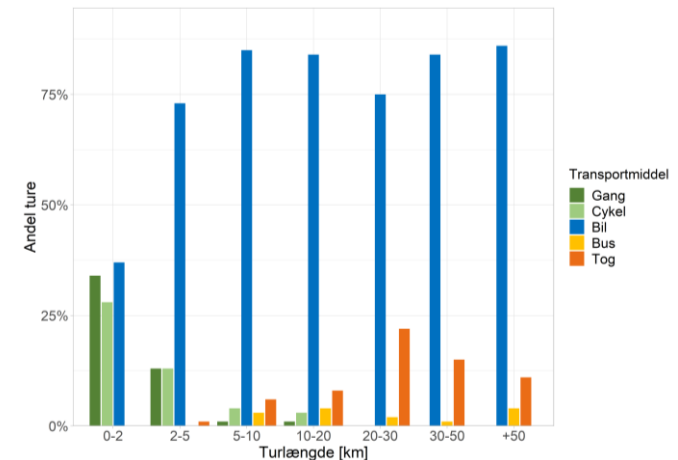
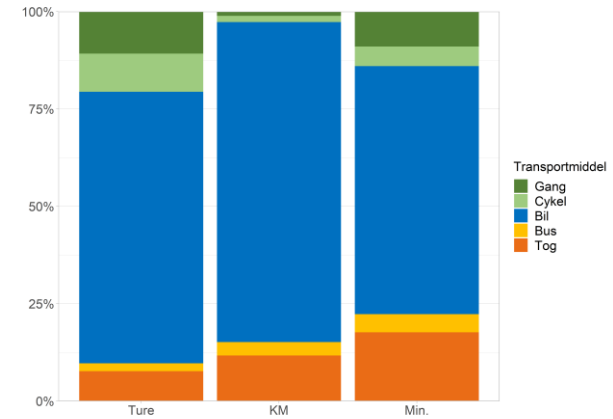
Bilturene udgør 70 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 10 %. 10 % af turene er cykelture og 10 % er gangture.

Bilturene udgør 82 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 15 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 37 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 73 %. På ture over 5 km anvendes bil på 75-86 % af turene. Togture udgør 11-22 % af ture over 20 km.

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 37 % af turene, mens 36 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 33 % af turene cykelture, 37 % bilpassagerture og 17 % kollektive ture. 40 % af turene som de unge mellem 18-24 år foretager, er som bilfører, og 17 % er kollektive kombinationsture (tog+bus, tog/bus+cykel, tog/bus+bil).

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 23 %.

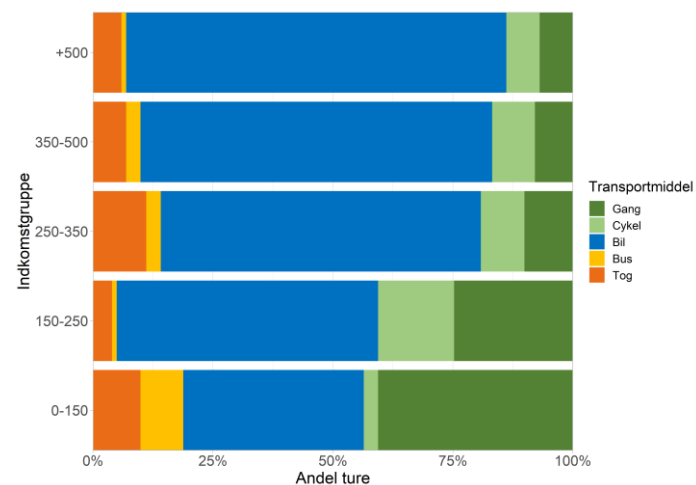
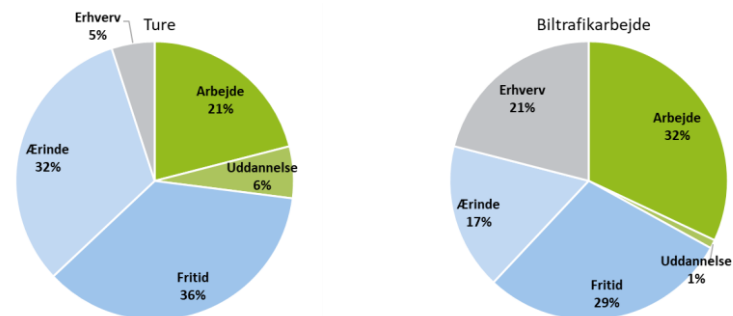
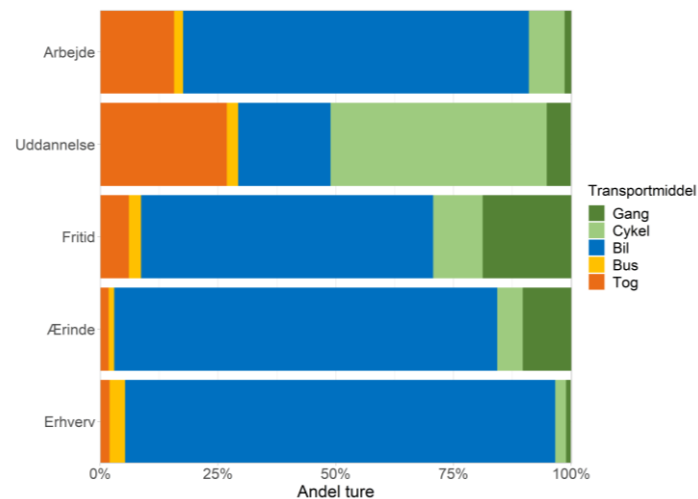


På fritidsturene anvendes cykel og gang til 28 % af turene, og bil anvendes på 62 % af turene, mens bilen anvendes på 81 % af ærindeturene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 18 % af turene, bil på 73 % og cykel udgør 8 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 29 % af turene, cykelturene udgør 46 %, mens bilturene udgør 20 % af turene. For erhvervsturene anvendes bil på 91 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 68 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 27 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 32 %, fritidsturene udgør 29 % og erhvervsture udgør 21 %. Ærindeturene står for 17 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 80 % af turene, den kollektive andel udgør 7 % og cykel og gang udgør 13 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 38 % af turene, den kollektive andel udgør 19 % og gang udgør 41 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Greve Kommune er 2 km for både gang og cykel, 20 km for bil, 16 km for bus og 27 km for tog.

Størstedelen af pendling med bil er mellem Greve Kommune og Køge samt Roskilde Kommune og Københavnsområdet. For den kollektive trafik er den største pendlingsstrøm mellem Greve og Københavnsområdet, og til dels også mellem Greve og Roskilde Kommune. Internt i kommunen er der et væsentligt bilpendlingsvolumen langs med kysten.

Hovedpointer

Af turene med relation til Greve Kommune foretages en høj andel med bil, mens kollektive ture, cykelture og gangture alle udgør en lige stor andel af turene.

Bilen dominerer på ture over 2 km. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.).

Togture fylder mest for ture på 20-30 km og den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog ligger på 27 km.

Gangturene udgør en høj andel af de korte ture (0-2 km) og udgør en vis andel af turene for alle aldersgrupper.

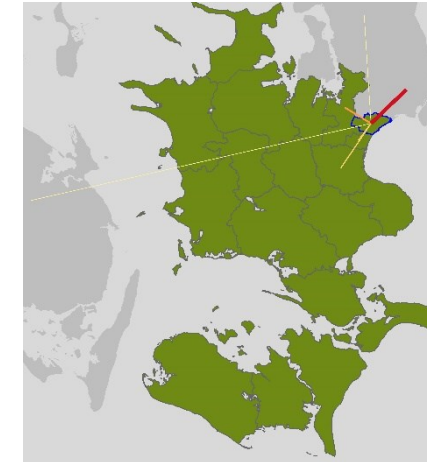
Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år. For de helt unge er der mange som cykler. Cykleandelen er højest for børnene, med faldende andel jo ældre befolkningsgruppe der ses på. I de ældre aldersgrupper spiller gangture en væsentlig rolle.

Både cykel og den kollektive trafik spiller en væsentlig rolle for uddannelsesturene, som udgør 6 % af turene med relation til kommunen, men en meget lille andel af det samlede trafikarbejde (1 %).

Ekstern bil pendling

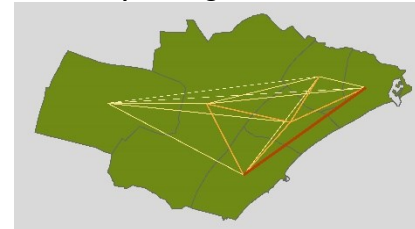


Ekstern kollektiv pendling

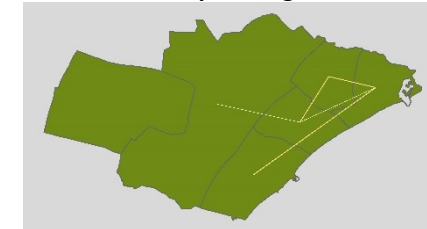


Antal ture
 100 - 500
 500 - 1000
 1000 - 2500
 2500 - 5000
 > 5000

Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Antal ture
 50 - 100
 100 - 250
 250 - 500
 500 - 1000
 > 1000

Greve Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindeformål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed ved de 3 S-togsstationer i kommunen.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområder kan mindske presset på parkering og understøtte mindre bilbrug. Indtænke delebiler i de nye byudviklingsområder vest for bybåndet, som ikke er stationsnære, og hvor bilandelen af turene er høj.	Trin 4 indsatser Udbygge stationsområderne med gode cykelparkeringsforhold for at fremme kombinationsrejser. Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling. Herunder fokus på at stinet forbinder nye boligområder med centerområder og stationer

Samlet vurdering og anbefalinger:

Hovedparten af biltrafikarbejdet i Greve Kommune kan henføres til transittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Den kollektive andel af ture er høj i Greve Kommune. Det foreslås at fokusere indsatsen på yderligere at udnytte de potentialer, der ligger i de 3 S-togsstationer i kommunen. Disse har allerede i dag en væsentlig betydning i pendlingsrelationer mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stor andel af pendlingsture og uddannelsessture.

Der bør være et særligt fokus på at udnytte muligheder i kombinationsrejser, hvor cyklen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til biltrafik.

Cykeltrafikken fylder meget i billedet i forbindelse med uddannelsessture, men har en mere beskedne rolle i de øvrige turformål.

De mange korte bilture til fritids- og ærindeformål bør være i fokus. Her er det særligt oplagt at fokusere på at skabe sammenhæng i cykelstinet.

At der er ligeså mange af de 10-17-årige som bliver kørt i bil som cykler taler også for, at der fortsat skal være fokus på at forbedre cyklisternes forhold herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem de nye boligområder og bycentre.

Køge Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

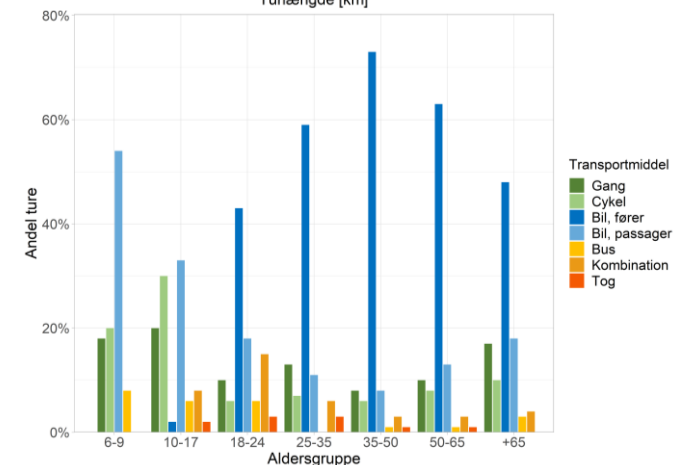
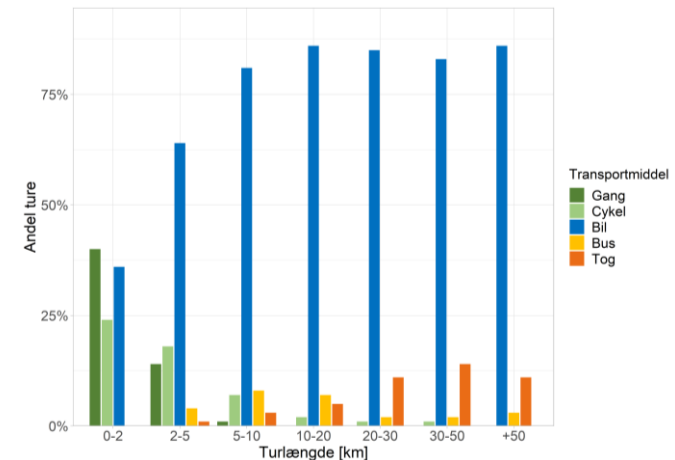
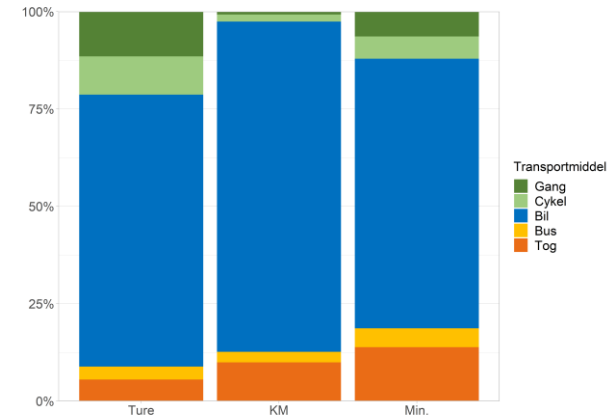
Bilturene udgør 70 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 9 %. 21 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 85 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 13 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 36 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 64 %. På ture over 5 km anvendes bil på 81-86 % af turene. Togture udgør 11 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 20 % af turene, mens 54 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 30 % af turene cykelture, 33 % bilpassagerture og 16 % kollektive ture. 43 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 27 %.

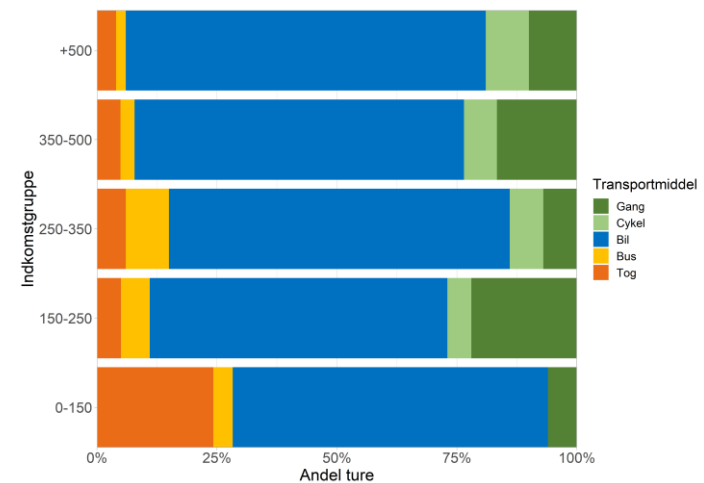
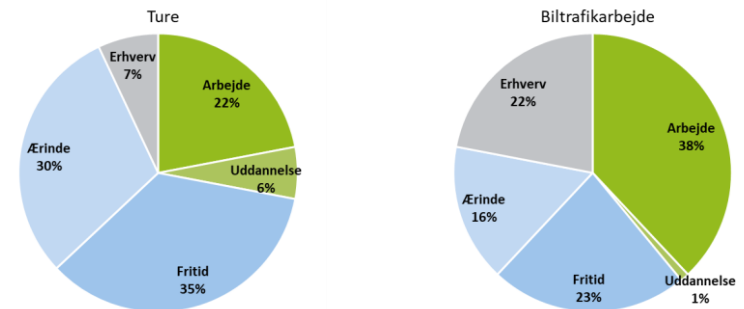
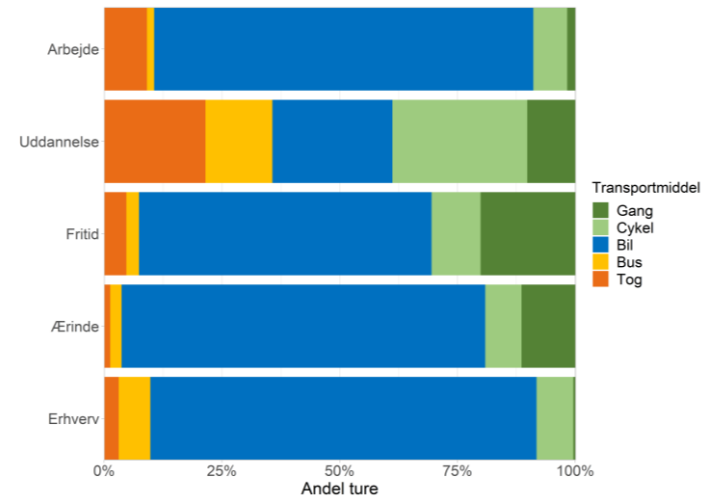


På fritidsturene anvendes cykel og gang til 30 % af turene, og bil anvendes på 62 % af turene, mens bilen anvendes på 77 % af ærindeturene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 11 % af turene, bil på 81 % og cykel udgør 7 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 36 % af turene, cykelturene udgør 29 %, mens bil udgør 26 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 65 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 28 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 38 %, fritidsturene udgør 23 % og erhvervsture udgør 22 %. Ærindeturene står for 16 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 75 % af turene, den kollektive andel udgør 6 % og cykel og gang udgør 19 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 65 % af turene, den kollektive andel udgør 28 % og gang udgør 7 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Køge Kommune er 3 km for cykel, 28 km for bil, 15 km for bus og 36 km for tog.

Størstedelen af pendling med bil er til nabokommunerne i nordøst (Roskilde, Greve, Solrød) og til Stevns. Der ses også en væsentlig bil- og kollektivpendling mod Københavnsområdet. Den kommuneinterne bilpendling sker hovedsagelig i en nord-sydlig retning, og den kollektive pendling er hovedsagelig koncentreret til området omkring Køge byområde.

Hovedpointer

Af ture med relation til Køge Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også udgør en stor andel af trafikarbejdet. Flere ture foretages som cykel- eller gangture end som kollektive ture.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men på ture mellem 2-5 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritids- og ærindeture

Togture har først en rolle på de længere ture, og den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog er på 36 km.

Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år. For aldersgruppen 6-17 år er der flere som køres i bil end der cykler. Cykleandelen er højest i aldersgruppen 10-17 år. I de ældre aldersgrupper spiller gangture en væsentlig rolle.

Den kollektive trafik og cyklen spiller en væsentlig rolle for uddannelsesturene. Uddannelsesturene udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen og en meget lille andel af det samlede trafikarbejde (1 %).

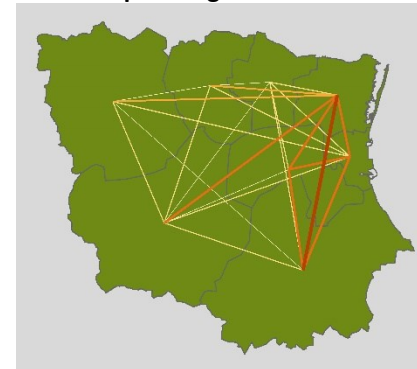
Ekstern bil pendling



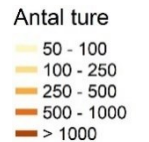
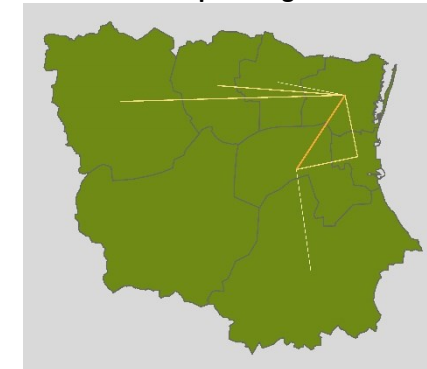
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Køge Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Opgradere pendlerruter for cyklister til Supercykelstier.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i de tættere by-områder - herunder i det kommende Køge Kyst byområde - kan mindske presset på parkering og understøtte mindre bilbrug.	Trin 4 indsatser Udbygge Parkér & Rejs i Køge Nord i takt med at der tiltrækkes flere togpendlere. I takt med forbedrede rejsetider mod hovedstadsområdet kan Parkér & Rejs anlæg ved stationer på Lille Syd være relevant. Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

En væsentlig del af biltrafikarbejdet i Køge Kommune kan henføres til transittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Det foreslås at fokusere indsatsen på at udnytte de potentialer der ligger i togstationerne i kommunen, som allerede i dag har en væsentlig betydning i pendlingsrelationer mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stor andel af pendlingsture og uddannelsesture.

Den kollektive trafik har mindre tag i pendling mellem Roskilde og Køge, på trods af at byerne er forbundet med tog.

Særlig fokus på at udnytte muligheder i kombinationsrejser, hvor cyklen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til biltrafik. Cykelparkering ved de bynære stationer, Køge, Ølby og Borup. Og også Herfølge og Tureby, som på længere sigt forventes at få kortere rejsetider mod København.

Parker og Rejs anlægget i Køge Nord henvender sig både til pendlere, som kommer uden for Køge Kommune og kommunes borgere. I dag er lidt over halvdelen af brugerne borgere i Køge Kommune, heraf ca. 29 % fra Køge by.

Fortsatte kampagner og incitament for at vælge en Parker & Rejs løsning.

De korte bilture til fritids- og ærindefor-mål bør være i fokus.

Roskilde Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

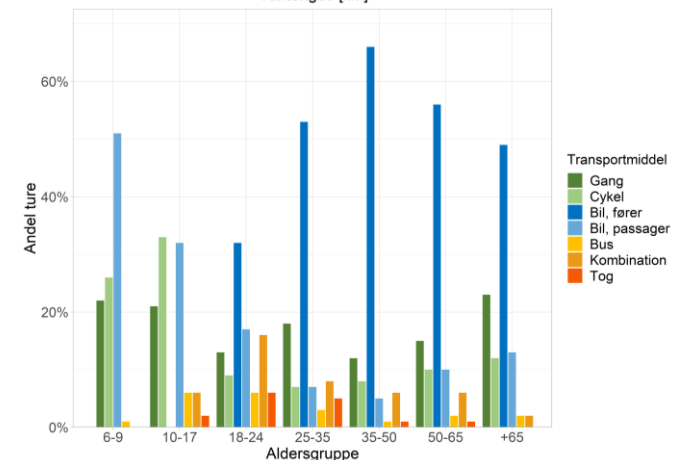
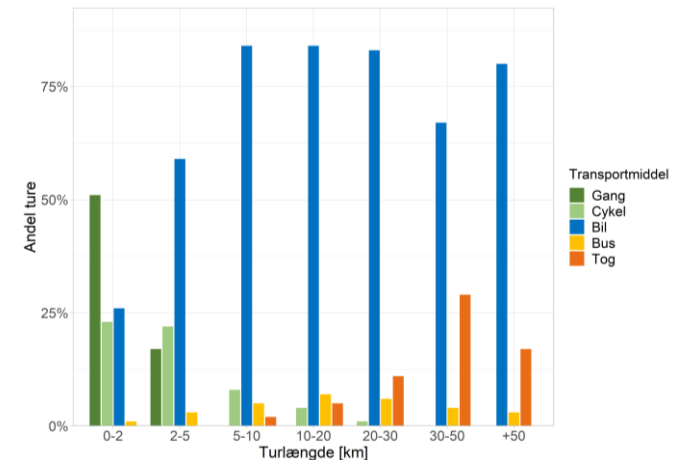
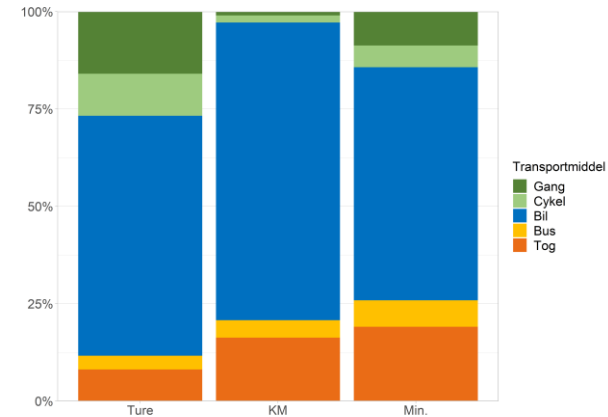
Bilturene udgør 62 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 12 %. 26 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 76 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 21 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens andel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 26 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 59 %. På ture over 5 km anvendes bilen på omkring 80 % af turene. Togture udgør 29 % af de lange ture mellem 30 og 50 km.

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 26 % af turene, mens 51 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen 10-17 år er 33 % af turene cykelture, 32 % bilpassagerture og 14 % kollektive ture. 32 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager, er som bilfører, og 16 % er kollektive kombinationsture (tog+bus, tog/bus+cykel, tog/bus+bil).

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 35 %.



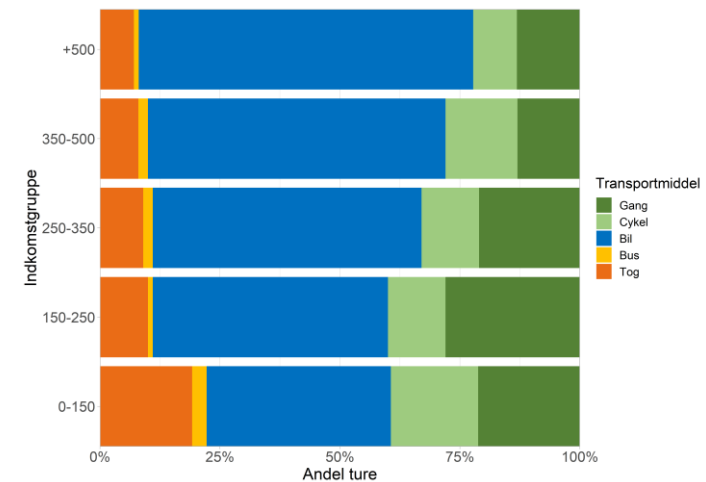
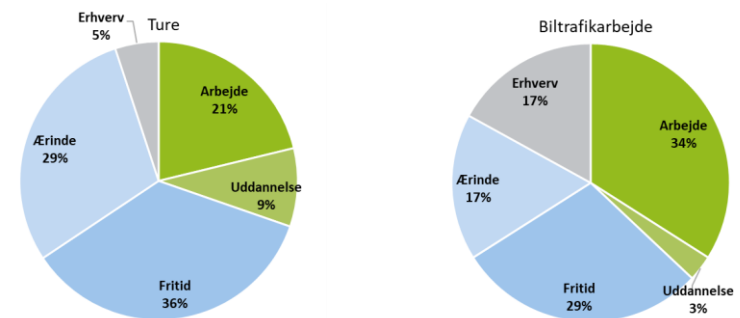
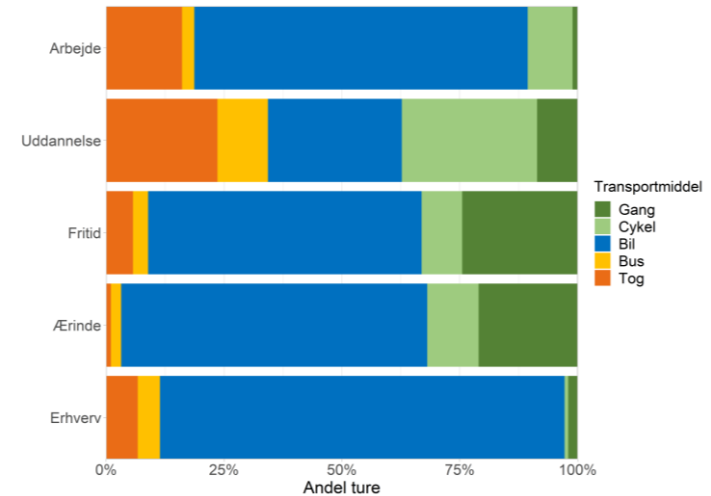
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til 33 % af turene, og bil anvendes på hhv. 58 % og 65 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 19 % af turene, bil på 71 % og cykel udgør 10 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv på 34 % af turene og cykelturene udgør 29 %, mens bil udgør 28 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 65 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 30 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 34 %, fritidsturene udgør 29 % og ærinde- og erhvervsture udgør begge 17 %. Uddannelsesturene står for 3 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 69 % af turene, den kollektive andel udgør 8 % og cykel og gang udgør 22 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 38 % af turene, den kollektive andel udgør 23 % og cykel og gang udgør 39 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Roskilde Kommune er 4 km for cykel, 22 km for bil, 18 km for bus og 37 km for tog.

Langt størstedelen af pendling med både bil og kollektiv transport er til/fra Region Hovedstaden, men også en stor andel af bilpendling foregår mellem Roskilde Kommune og Holbæk, Greve, Solrød og Køge.

Den kollektive trafik har en markant andel af pendlingen mod Københavnsområdet.

Internt i kommunen er der en væsentlig øst-vestgående pendling både med bil og kollektiv transport, og for bil også i nord-sydgående retning.

Hovedpointer

Af turene med relation til Roskilde Kommune foretages en høj andel med tog, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet.

En forholdsvis høj andel af korte ture udføres med bil. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.) eller fritid.

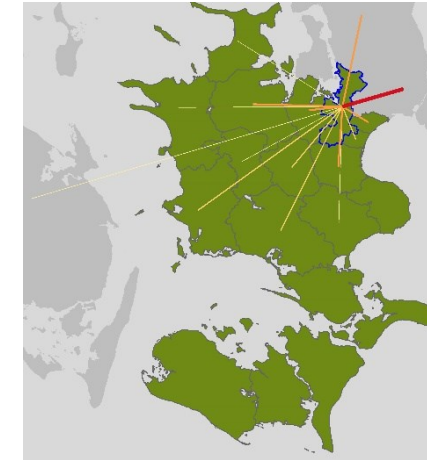
Toget spiller en større rolle jo længere turen er. Togets markedsandel er betydelig for både arbejds- og uddannelsespendling.

Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. Cyklen spiller en væsentlig rolle i alle aldersgrupper, men mest for de helt unge. Her er der dog også mange som køres i bil. I de ældre aldersgrupper spiller cykel og gang en væsentlig rolle. Kollektiv trafik spiller den største rolle i aldersgruppen 18-24 år.

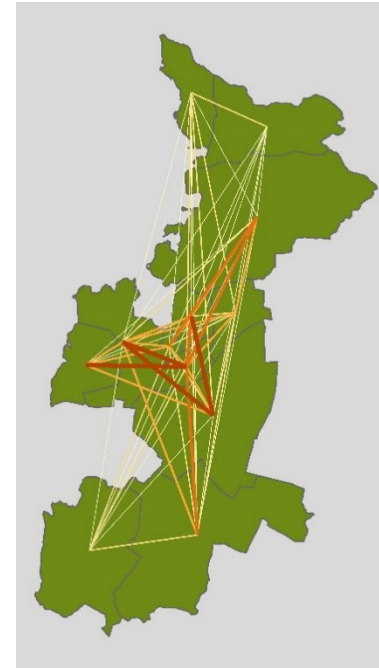
Ekstern bil pendling



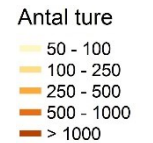
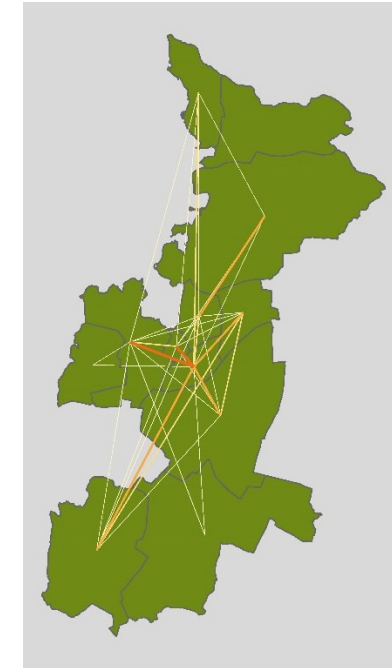
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Roskilde Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placering af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed ved de fire stationer i kommunen.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Opgradere pendlerruter for cyklister til en højere standard.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i de tættere by-områder kan mindske presset på parkering og understøtte mindre bilbrug.	Trin 4 indsatser Udbygge stationsområderne til gode knudepunkter med Parkér & Rejs for både cykler og bil. Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Som en kommune med meget udpendling mod hovedstadsområdet og hvor toget har en stærk position, vil det at fremme kombinationsrejser og udbygge knudepunkterne være et hovedfokus. Roskildes position som uddannelsesby med mange tilrejsende studerende kan yderligere understøtte dette.

Korte afstande og en koncentration af mål i den tætte by taler for, at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture. Den høje andel på de korte fritids- og ærindefure peger på at dette skal være i fokus.

Et fokus på byfortætning og udnyttelse af stationsnærhed er oplagt at forfølge, da det kan underbygge mere bæredygtig mobilitet på længere sigt. Her er kommunen begunstiget af fire stationer med forholdsvis god togbetjening.

Derudover bør der være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

Solrød Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

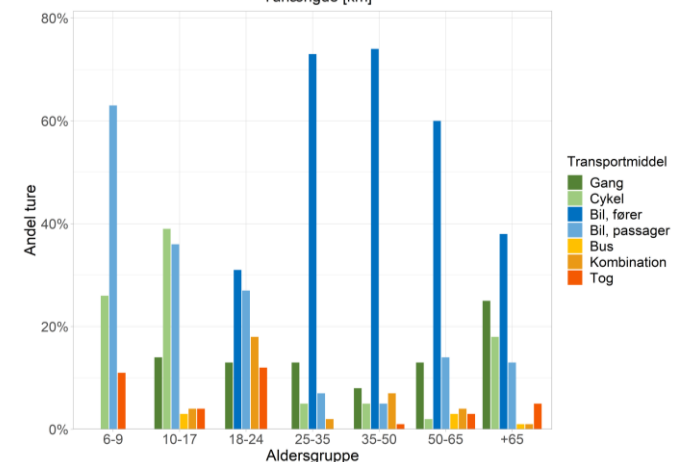
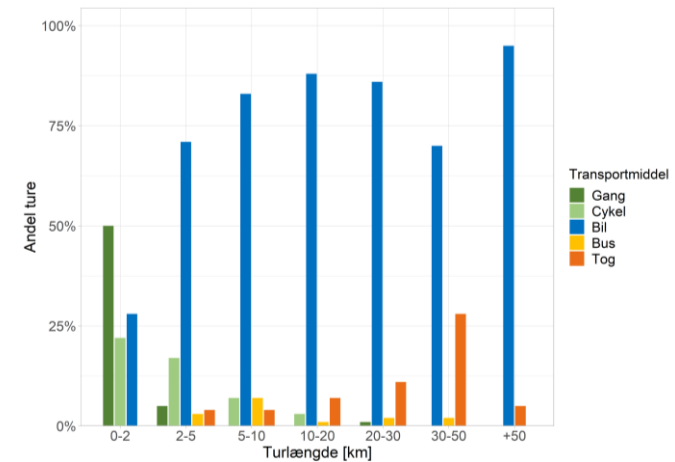
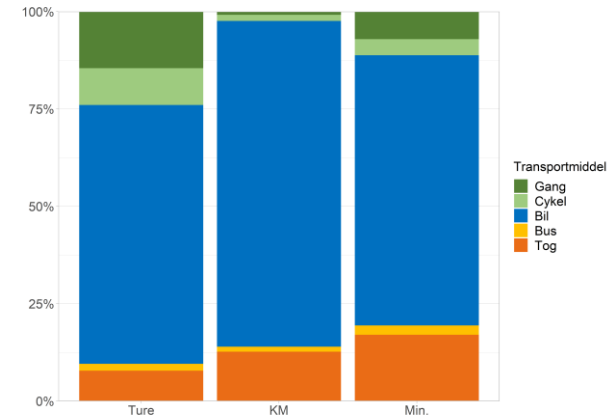
Bilturene udgør 66 % af alle ture med relation til kommunen, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 10 %. 24 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 84 % af trafikarbejdet i kørte km, og de kollektive ture 14 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen. Bussen udgør en meget lille andel af turene og trafikarbejdet.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 28 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 71 %. På ture over 5 km anvendes bilen på 70-95 % af turene. Togture udgør 28 % af turene mellem 30-50 km og 5 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 26 % af turene, mens 63 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 39 % af turene cykelture, 36 % bilpassagerture og 11 % kollektive ture. 31 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører og 18 % er kollektive kombinationsture (tog+bus, tog/bus+cykel, tog/bus+bil). Samlet udgør de kollektive ture 30 % af turene for unge mellem 18-24 år.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 43 %.

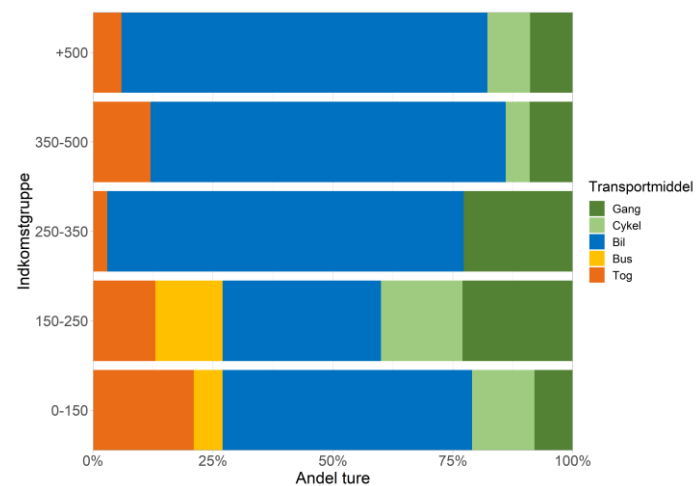
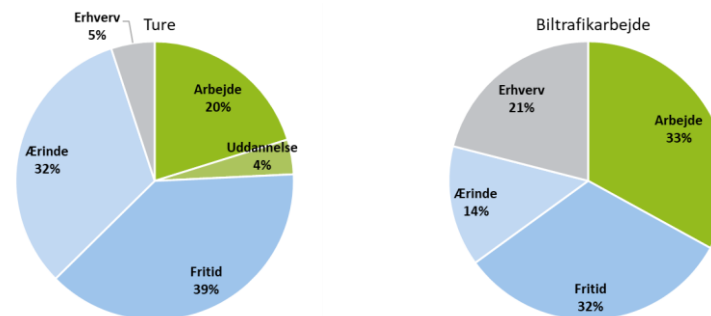
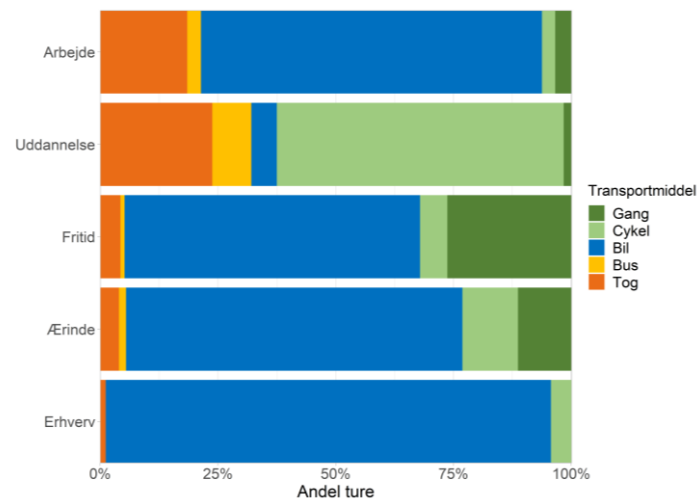


På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 32 % og 23 % af turene, og bil anvendes på hhv. 63 % og 71 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 21 % af turene, og bil udgør 72 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 32 % af turene og cykelturene udgør 61 %, mens bil anvendes på 5 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 71 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 24 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 33 %, fritidsturene udgør 32 % og erhvervsture udgør 21 %. Ærindeturene står for 14 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene udgør en meget lille andel af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 77 % af turene, den kollektive andel udgør 6 % og cykel og gang udgør 17 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 52 % af turene, den kollektive andel udgør 27 % og cykel og gang udgør 21 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Solrød Kommune er 2 km for cykel, 27 km for bil, 19 km for bus og 30 km for tog.

Den største del af pendling med bil er til de nærliggende kommuner (Køge, Greve, Roskilde) og til Københavnsområdet, og et lignende turmønster ses også for kollektive pendlingsture. Internt i kommunen foretages det relativt få pendlingsture.

Hovedpointer

Af ture med relation til Solrød Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også udgør en stor andel af trafikarbejdet. En højere andel af turene foretages som cykel- eller gangture i forhold til andelen af kollektive ture. Busturene udgør en meget lille andel.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men på ture mellem 2-5 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritids- og ærindeture

Togture har først en rolle på de længere ture (30-50 km), og den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog er på 30 km.

For de 6-9-årige køres hovedparten i bil og en mindre andel cykler. Cykleandelen er højest i aldersgruppen 10-17 år, hvor andelen, der køres i bil, er næsten lige så stor som cykleandelen. Bilen begynder så småt at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år, hvor også en høj andel anvender kollektive transportmidler, især i kombination med andre transportmidler. I de ældre aldersgrupper spiller cykel- og gangture en væsentlig rolle.

Den kollektive trafik og cyklen spiller en væsentlig rolle for uddannelsessturene, som udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Arbejds- og fritidsture står for den største andel af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

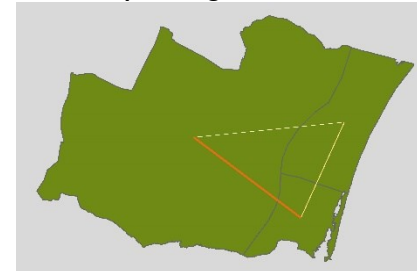
Ekstern bil pendling



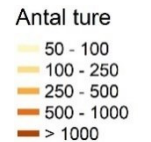
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Solrød Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed ved de to stationer i kommunen.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. Delebilerne kan indtænkes i forbindelse med nye byudviklingsområder i både Solrød og Havdrup.	Trin 4 indsatser Udbygge stationsområderne i Havdrup og Solrød med gode cykelparkeringsforhold for at understøtte kombinationsrejser. Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Hovedparten af biltrafikarbejdet i Solrød Kommune kan henføres til transittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Den meget høje bilandel i både antallet af ture og trafikarbejdet er i høj grad knyttet til fritids- og ærindefor-mål, hvorfor et fokus bør være at få flere af de især korte bilture konverteret til cykelture gennem at forbedre cyklisternes forhold, herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem boligområder og centerområder, og øvrige byfunktioner. At der er ligeså mange af de 10-17-årige som bliver kørt i bil som cykler, taler også for at der skal arbejdes på at forbedre cykelforholdene.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

På trods af at kommunen er togbetjent både på Lille Syd og på S-banenettet, er der en forholdsvis lav kollektiv andel af turene. Det foreslås at fokusere på at udnytte muligheder i kombinationsrejser, hvor cyklen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til biltrafik. Det ses at netop kombinationsrejser fylder en del i turmønstret - særligt for de unge.

Odsherred Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

Bilturene udgør 78 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 3 %. 19 % af turene er cykel- eller gangture.

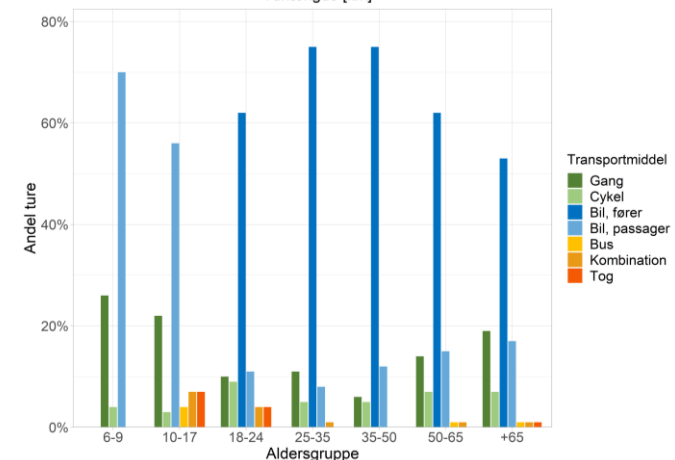
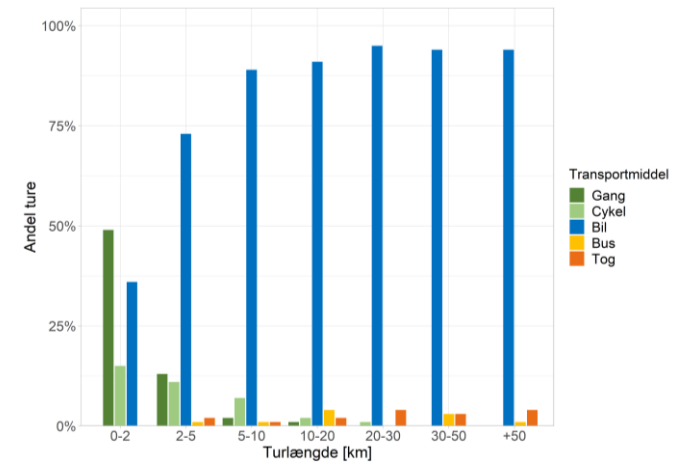
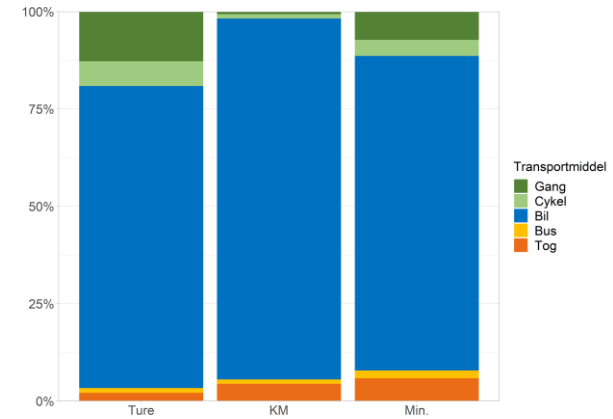
Bilturene udgør 93 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 5 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bussen udgør en meget lille andel af turene og trafikarbejdet.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 36 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 73 %. På ture over 5 km anvendes bil på 89 - 95 % af turene. Togture udgør 3-4 % af ture over 20 km.

For de 6-9-årige anvendes gang på 26 % af turene, 70 % af turene er som bilpassager og 4 % af turene er cykelture. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 22 % af turene gangture, 56 % bilpassagerture og 18 % kollektive ture. 62 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører. **Cykelturene udgør en lav andel i alle aldersgrupperne.**

I aldersgruppen +65 udgør gangture 19 %.



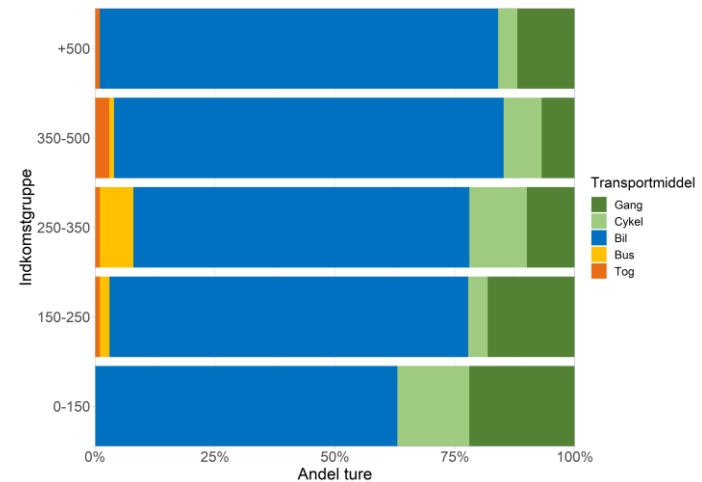
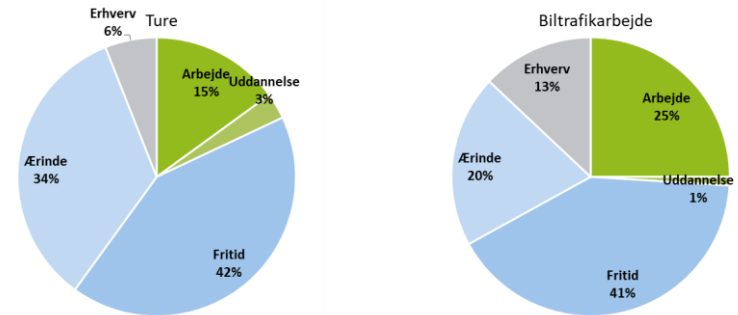
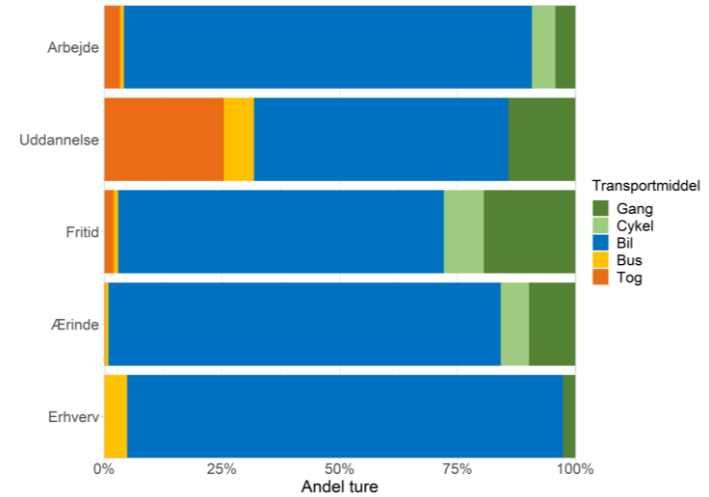
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 28 % og 16 % af turene, og bil anvendes på hhv. 69 % og 86 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 4 % af turene, bil på 87 % mens cykel og gang anvendes på 9 % af turene. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 31 % af turene, gangturene udgør 14 %, mens bil udgør 54 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 76 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 18 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 25 %, fritidsturene udgør 41 % og ærindeturene udgør 20 %. Erhvervsturene står for 13 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 83 % af turene, den kollektive andel udgør 1 % og cykel og gang udgør 16 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 63 % af turene mens cykel og gang udgør 37 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Odsherred Kommune er 4 km for cykel, 26 km for bil, 14 km for bus og 25 km for tog.

Af pendlingsture med bil, går størstedelen af turene til Holbæk, Kalundborg og Københavnsområdet. De kollektive pendlingsture viser samme mønster, dog med færre antal ture. De kommuneinterne pendlingsture med bil går hovedsageligt i en nord-sydlig retning. Der foretages relativt få pendlingsture med kollektiv trafik internt i kommunen.

Hovedpointer

Af ture med relation til Odsherred Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også udgør næsten hele trafikarbejdet. De kollektive ture udgør en meget lille andel af de samlede ture med relation til kommunen.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men på ture mellem 2-5 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritids- og ærindeture

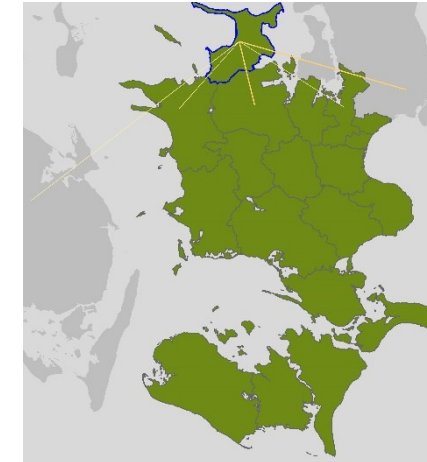
For de 6-17-årige køres hovedparten i bil og en meget lille andel cykler. Gangture fylder meget i både de helt unge aldersgrupper og de ældre aldersgrupper. Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år.

Den kollektive trafik anvendes næsten kun ved uddannelsesture, som udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritids- og ærindeture i kommunen, som også står for hovedparten af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

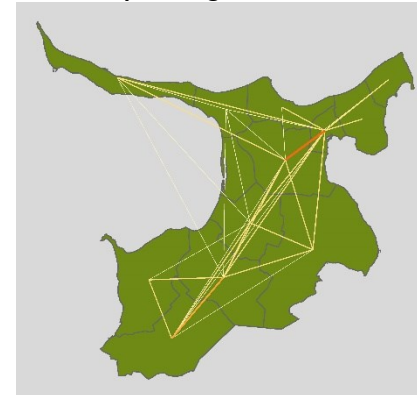
Ekstern bil pendling



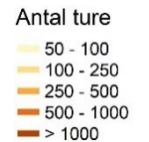
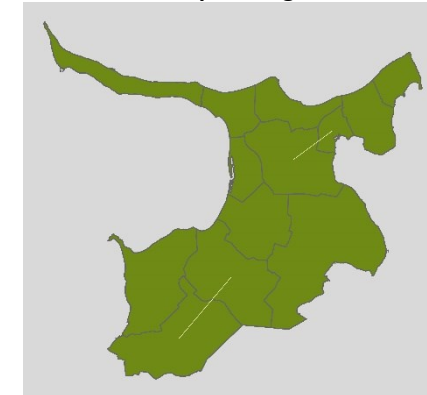
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Odsherred Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser mellem cykel og kollektiv trafik.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder bolig-områderne med centerområder og stationer. Forbedre cykelparkeringsforhold ved stationer, hvor befolkningsoplandet er størst

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Odsherred Kommune er i **altovervejende grad baseret på bil**. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om at tiltag som kan **flytte nogle af de korte bilture til cykel**, og **initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen og promovere delebilsløsninger i byerne**.

Hovedparten af biltrafikarbejdet i Odsherred kommune kan henføres til **lokal- og oplandstrafik**. **Transittrafik** – primært til og fra Sjællands Odde **fylder meget lidt**, og er også svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Den meget høje bilandel i både antallet af ture og trafikarbejdet er knyttet til både pendlings-, fritids- og ærindeformål. For fritids- og ærindeformål bør det være et **fokus at få flere af de især korte lokale bilture konverteret til cykelture** gennem at forbedre cyklisterne forhold, herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem bolig-områder og centerområder, og øvrige byfunktioner.

Grundstammen i den kollektive transport er Odsherredsbanen, som kører mellem Nykøbing Sjælland og Holbæk. På trods af at **kommunen er togbetjent**, er der en **meget lav kollektiv andel af turene – bortset fra uddannelsesrejserne**. Det foreslås også at se på mulighederne for at **fremme kombinationsrejser**, hvor cyklen eller bilen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til bil på hele rejsen.

De 10-17-årige bliver kørt i bil i 56 % af deres ture og de cykler kun i meget begrænset omfang. Det taler for at der skal arbejdes på at forbedre cykelforholdene, så cyklen bliver mere attraktiv.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

Holbæk Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

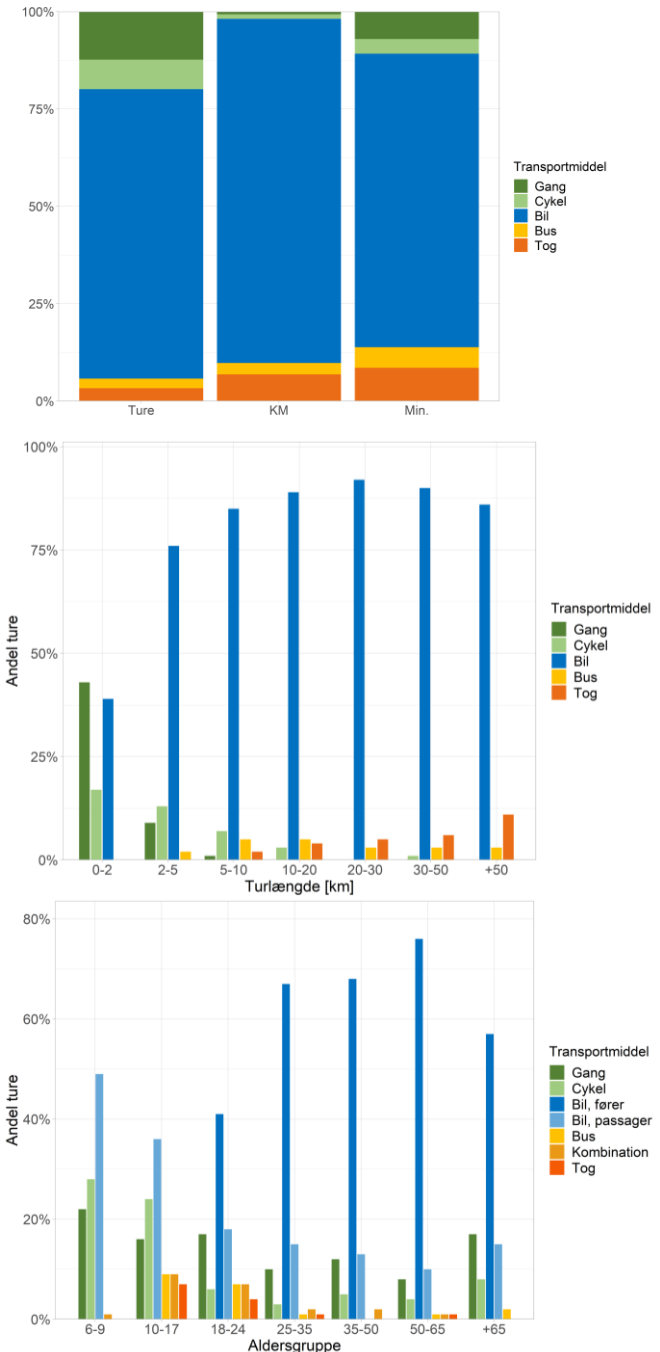
Bilturene udgør 74 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 5 %. 20 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 88 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 10 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 39 %. For ture over 2 km udgør bilturene mellem 76 % og 92 % af turene. Tog-ture udgør 11 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 28 % af turene, mens 49 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 24 % af turene cykelture, 36 % bilpassagerture og 25 % kollektive ture. 41 % af turene som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 25 %.



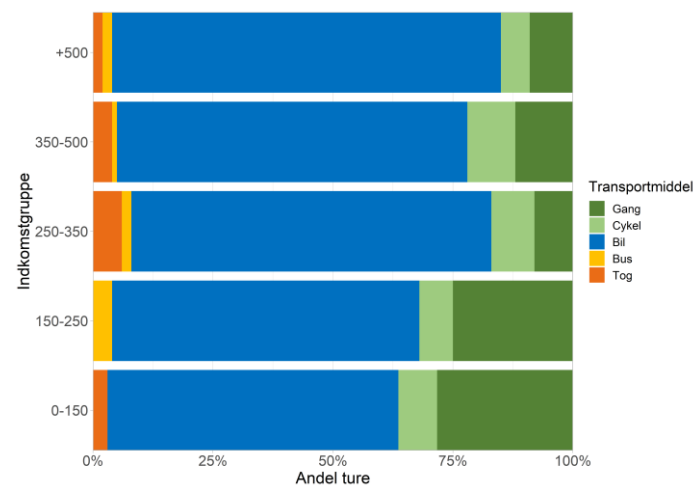
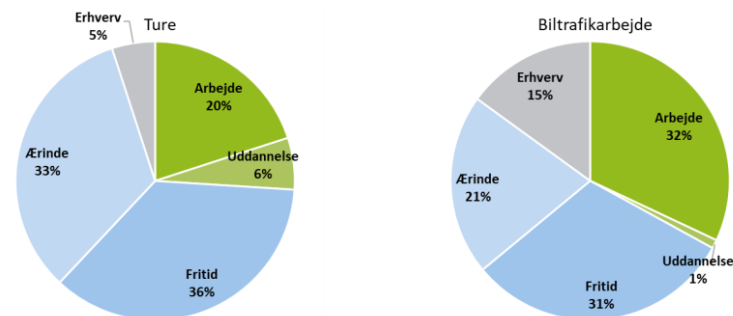
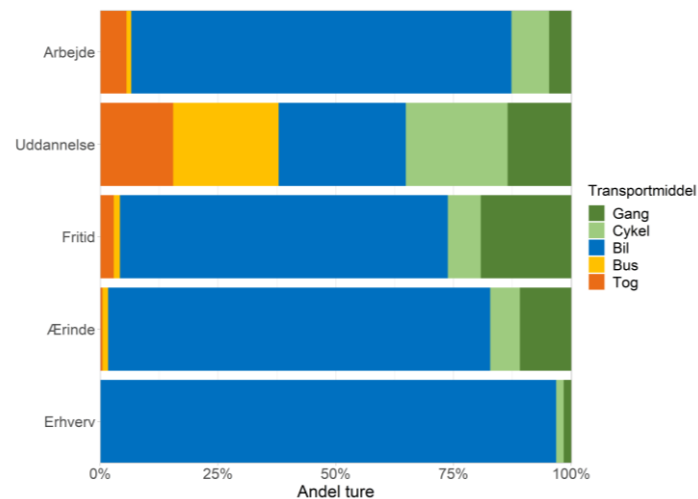
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 26 % og 17 % af turene, og bil anvendes på hhv. 70 % og 81 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 7 % af turene, bil på 81 % og cykel udgør 8 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 38 % af turene og cykelturene udgør 22 %, mens bil udgør 27 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 69 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 26 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 32 %, fritidsturene udgør 31 % og ærindeturene udgør 21 %. Erhvervsturene står for 15 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 81 % af turene, den kollektive andel udgør 4 % og cykel og gang udgør 15 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 60 % af turene, den kollektive andel udgør 4 % og cykel og gang udgør 36 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Holbæk Kommune er 3 km for cykel, 29 km for bil, 18 km for bus og 34 km for tog.

Størstedelen af pendling med bil går til Kalundborg i vest, Odsherred i nord eller mod øst til Københavnsområdet, Lejre og Roskilde. De kollektive pendlingsture foretages hovedsagelig til Københavnsområdet, Kalundborg og Roskilde. De interne pendlingsture med bil foretages hovedsageligt mellem Holbæk byområde og de vestlige og sydlige dele af kommunen. De interne pendlingsture med kollektiv trafik følger samme mønster, dog med et færre antal ture.

Hovedpointer

Af turene med relation til Holbæk Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet.

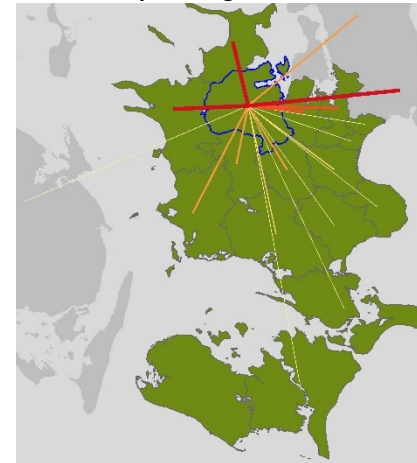
En forholdsvis høj andel af korte ture udføres med bil, som dominerer på ture over 2 km. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.) eller fritid.

Toget spiller en større rolle jo længere turen er. Togets markedsandel er betydelig for både arbejds- og uddannelsespendling.

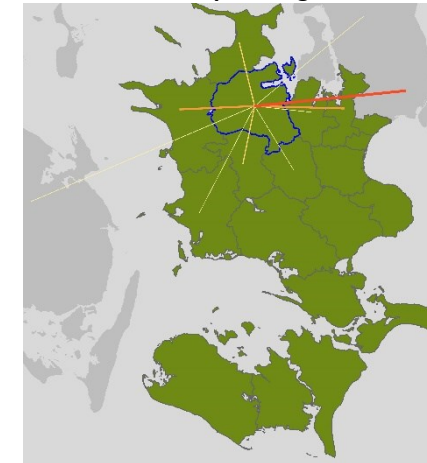
Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. For de 6-17-årige køres hovedparten i bil. Kollektiv trafik spiller den største rolle i aldersgruppen 10-17 år. Gangture spiller en væsentlig rolle i alle aldersgrupper.

Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, hvor busture udgør en stor andel. Uddannelsesturene udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritids- og ærindeture i kommunen, som også står for hovedparten af biltrafikarbejdet.

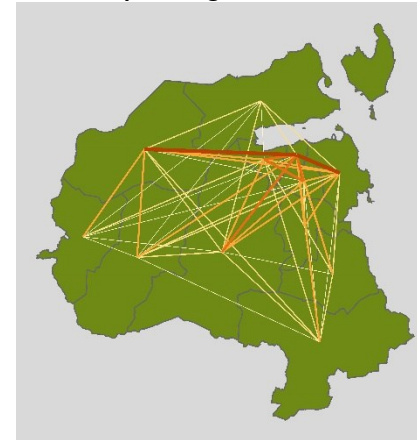
Ekstern bil pendling



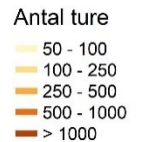
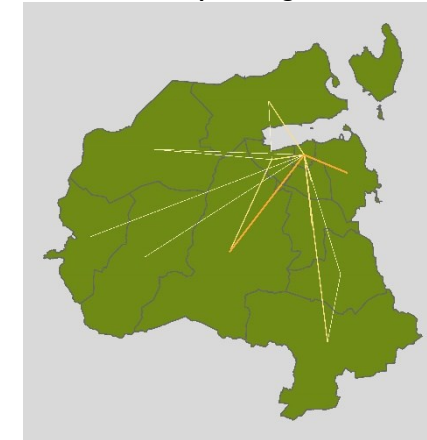
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Holbæk Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitamenter og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gen-nem en langsigtet planlægning og pla-ceringen af byfunktioner, hvor der sær-ligt fokuseres på stationsnærhed og adgang til højklasset kollektiv trans- port.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Opgradere pendlerruter for cyklister til en højere standard. Et fokus på generel forbedring af sti-nettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i de tættere by-områder kan mindske presset på par-kering og understøtte mindre bilbrug. Det gælder også i de nye byudviklings-områder, herunder i havneområderne.	Trin 4 indsatser Udbygge stationsområderne til gode knudepunkter med Parkér & Rejs for både cykler og bil. Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Holbæk er en kommune med meget udpending både mod hoved-stadsområdet, hvor toget har en stærk position, og mod Kalundborg. Et fokus på at fremme kombinationsrejser og udbygge knudepunk-terne, primært Holbæk Station, bør være et fokus.

Korte afstande og en koncentration af mål i den tætte by taler for, at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture. Den høje bilan-del på de korte fritids- og ærinde-ture peger på at dette skal være i fo-kus.

At der er markant flere af de 10-17-årige som bliver kørt i bil (36 %) end som cykler (24 %), taler også for at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene.

Et fokus på byfortætning og udnyttelse af stationsnærhed er oplagt at forfølge, da det kan underbygge mere bæredygtig mobilitet på længere sigt.

Derudover bør der være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

Faxe Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

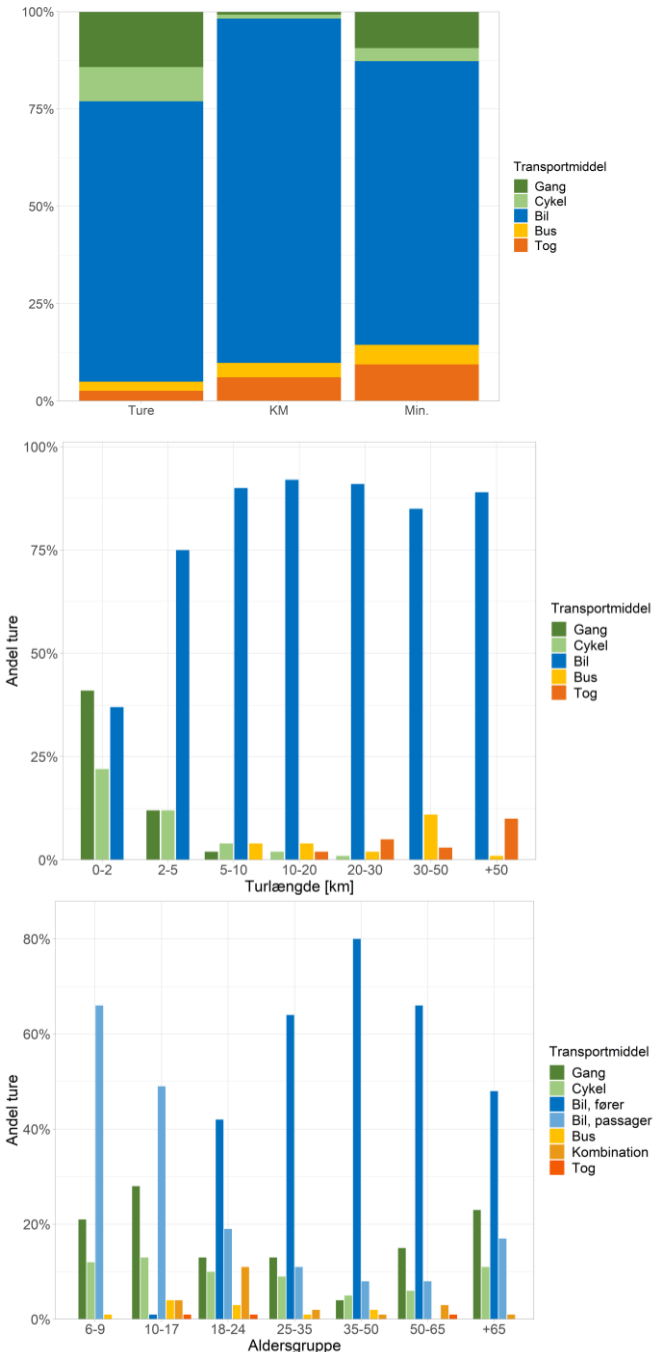
Bilturene udgør 72 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 5 %. 23 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 88 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 10 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 37 %. På ture over 2 km anvendes bil på 75-90 % af turene. Busture udgør 11 % af turene mellem 30-50 km, mens togture udgør 10 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 12 % af turene, mens 66 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 13 % af turene cykelture, 49 % bilpassagerture og 9 % kollektive ture. 42 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 34 %.



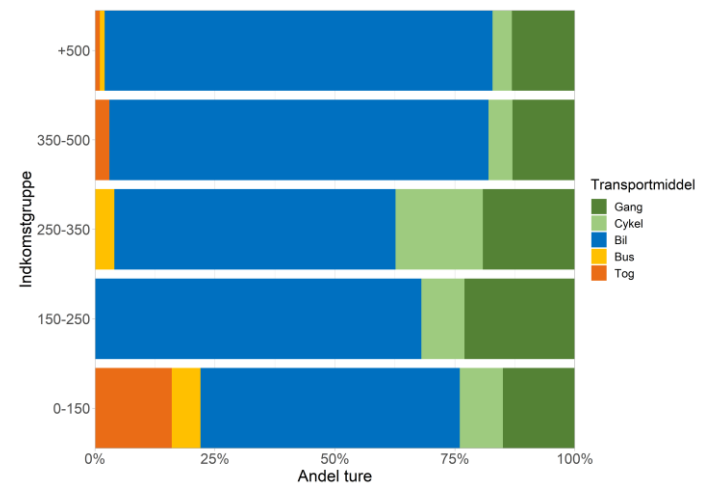
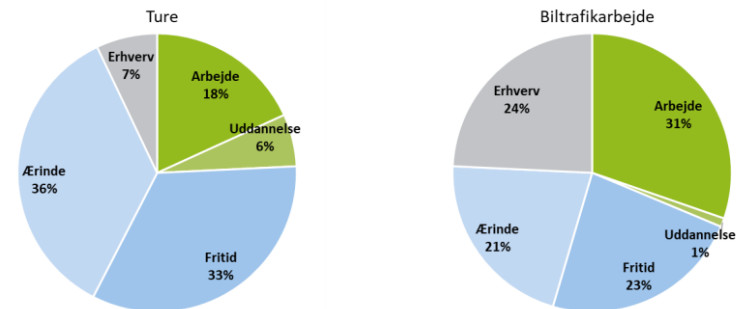
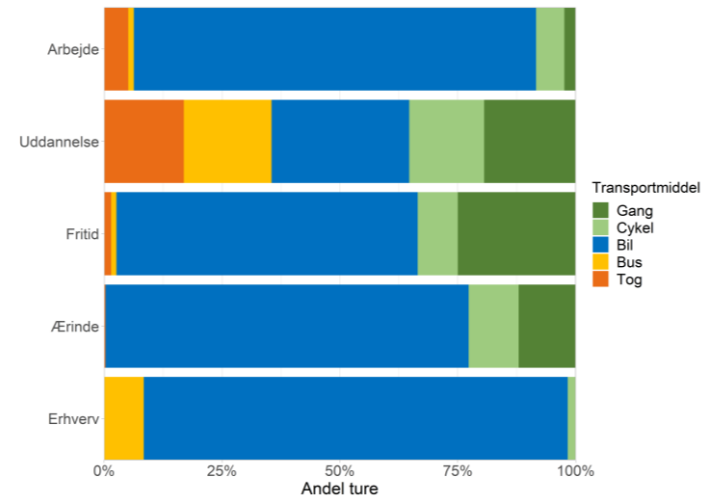
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 33 % og 23 % af turene, og bil anvendes på hhv. 64 % og 77 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 6 % af turene, bil på 85 % og cykel udgør 6 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 36 % af turene og cykelturene udgør 16 %, mens bil udgør 29 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 69 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 24 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 31 %, fritidsturene udgør 23 % og erhvervsture udgør 24 %. Ærindeturene står for 21 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bileandelen 80 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 17 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 54 % af turene, den kollektive andel udgør 22 % og cykel og gang udgør 24 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Faxe Kommune er 3 km for cykel, 30 km for bil, 27 km for bus og 45 km for tog.

Hovedparten af de eksterne bilpendlingsture går til nabokommunerne Næstved, Stevns, Vordingborg og Køge samt til Københavnsområdet. De kollektive pendlingsture går hovedsageligt til Næstved, Køge og Københavnsområdet. Internt i kommunen er der et væsentligt bilpendlingsvolumen mellem de vestlige og sydlige dele. Der er relativt få interne kollektive pendlingsture.

Hovedpointer

Af turene med relation til Faxe Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet.

En forholdsvis høj andel af korte ture på mellem 0-2 km udføres med bil, som dominerer på ture over 2 km. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.) eller fritid.

Toget spiller en større rolle jo længere turen er, som også ses af den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog på 45 km.

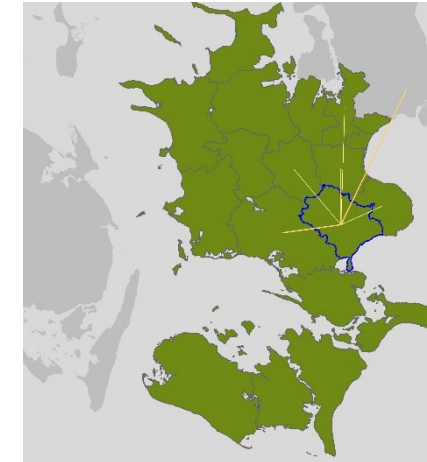
Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. For de 6-17-årige køres hovedparten i bil. Gangture spiller en væsentlig rolle i både de helt unge og de ældre aldersgrupper.

Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, hvor busture udgør en stor andel. Uddannelsesturene udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritids- og ærindeture i kommunen, som også står for en høj andel af biltrafikarbejdet. Arbejdsturene står for omkring en tredjedel af biltrafikarbejdet i kommunen, mens erhvervsturene står for en fjerdedel.

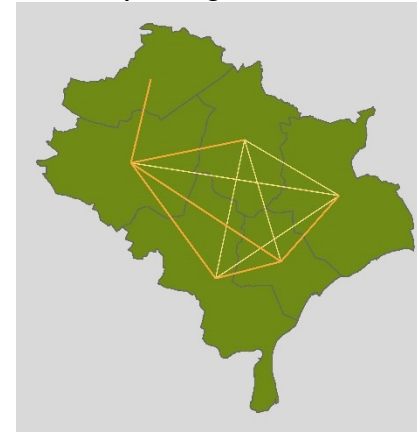
Ekstern bil pendling



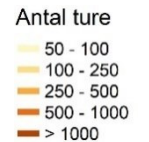
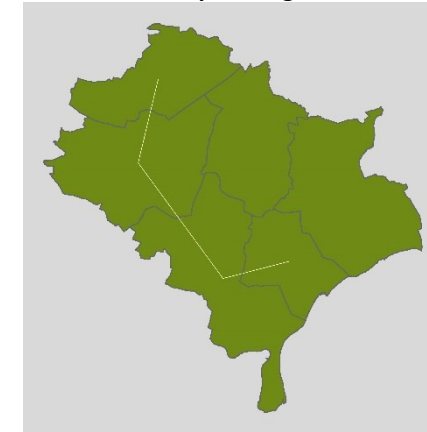
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Faxe Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindeformål.	Trin 3 indsatser I takt med forbedringer på banenettet med kortere rejsetider, sættes fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser med kollektiv trafik.
Trin 2 indsatser I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer. Udbygge mulighederne for Parkér og Rejs ved både Haslev Station og Faxe Ladeplads Forbedre cykelparkeringsforhold ved alle stationer.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Faxe Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Biltrafikarbejdet i Faxe kommune er ligeligt fordelt på lokal- og oplandstrafik, og transittrafik. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om at tiltage, som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen.

At der er markant flere af de 10-17-årige som bliver kørt i bil (49 %) end som cykler (13 %), taler også for at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene.

For fritids- og ærindeformål bør det være et fokus at få flere af de især korte lokale bilture konverteret til cykelture gennem at forbedre cyklisternes forhold herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem boligområder og centerområder, og øvrige byfunktioner. For pendlingen kan det være et fokus at styrke Parkér & Rejs og derigennem få en højere kollektiv andel af turene.

Togbetjening af kommunen via Lille Syd og Østbanen skaber gode kollektive forbindelser mod Næstved, Køge, Stevns, Roskilde og Københavnsområdet. På trods af at kommunen er togbetjent er der en relativ lav kollektiv andel af turene – bortset fra uddannelsesrejser, hvor både bus- og togandelen er høj.

Det foreslås også at se på mulighederne for at fremme kombinationsrejser, hvor cyklen eller bilen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til bil på hele rejsen. Forbedrede togforbindelser fra både Faxe Ladeplads og Haslev til og fra Hovedstadsområdet, Køge og Næstved vil gøre særligt det relevant at styrke disse knudepunkter.

Kalundborg Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

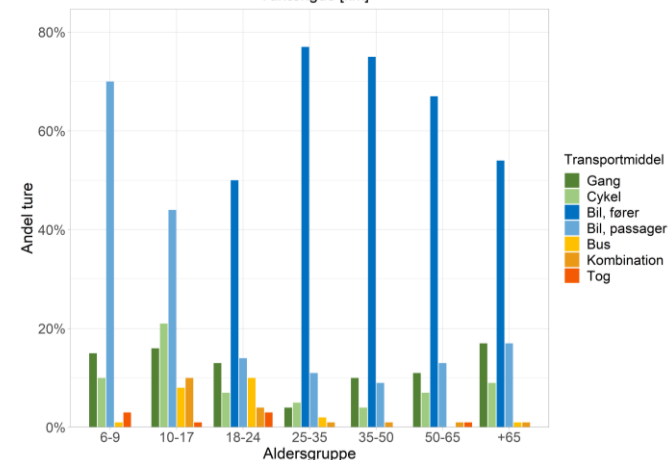
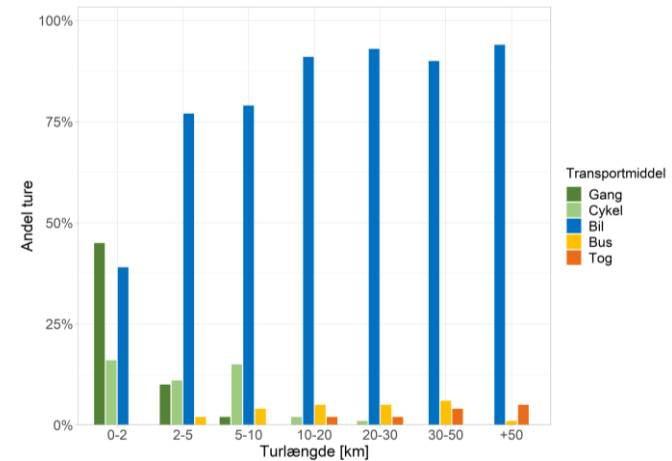
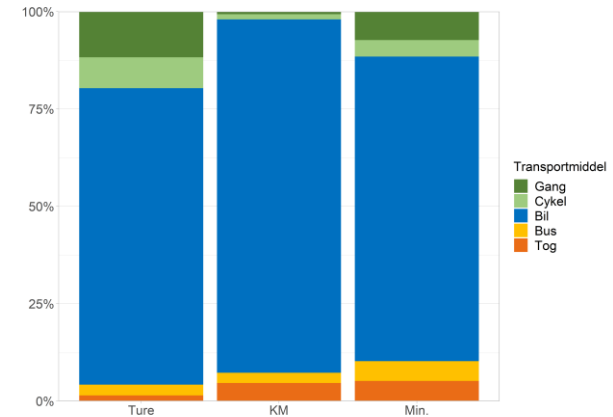
Bilturene udgør 76 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 4 %. 20 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 91 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 7 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 39 %. På ture over 2 km anvendes bil på 77-94 % af turene. Togture udgør 5 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 10 % af turene, mens 70 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 21 % af turene cykelture, 44 % bilpassagerture og 19 % kollektive ture. 50 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 26 %.



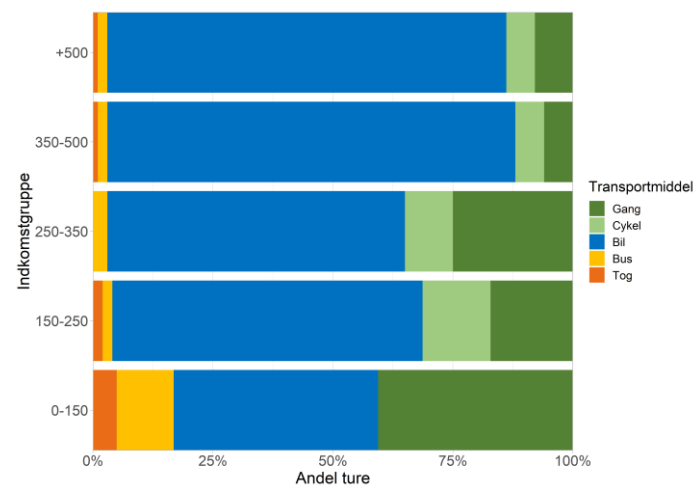
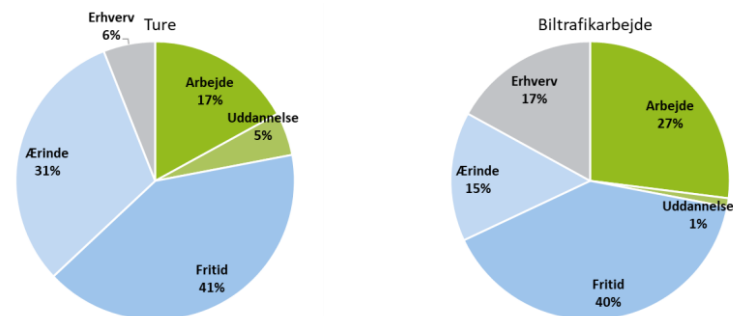
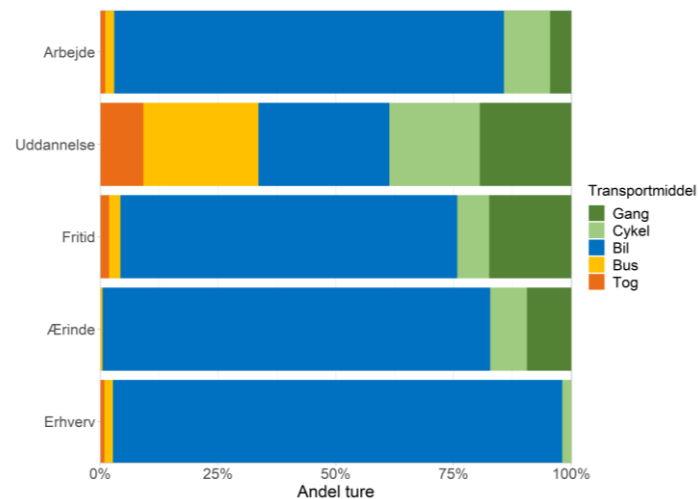
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 24 % og 17 % af turene, og bil anvendes på hhv. 72 % og 82 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 3 % af turene, bil på 83 % og cykel udgør 10 %. På uddannelsesture anvendes tog på 9 % af turene, bus anvendes på 24 % af turene og cykelturene udgør 19 %, mens bil udgør 28 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 72 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 22 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør fritidsturene 40 %, arbejdsturene udgør 27 % og erhvervsture udgør 17 %. Ærindeturene står for 15 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 %.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 84 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 13 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 42 % af turene, den kollektive andel udgør 17 % og gang udgør 41 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Kalundborg Kommune er 4 km for cykel, 23 km for bil, 18 km for bus og 39 km for tog.

Størstedelen af de eksterne bilpendlingsture går til Holbæk, Slagelse, Odsherred, Sorø og Københavnsområdet. De eksterne kollektive pendlingsture foretages hovedsagelig mod Københavnsområdet. De kommuneinterne pendlingsture med bil foretages hovedsageligt i en nord-sydlig retning. De kommuneinterne pendlingsture med kollektiv trafik er koncentreret mellem de nordvestlige delene af kommunen.

Hovedpointer

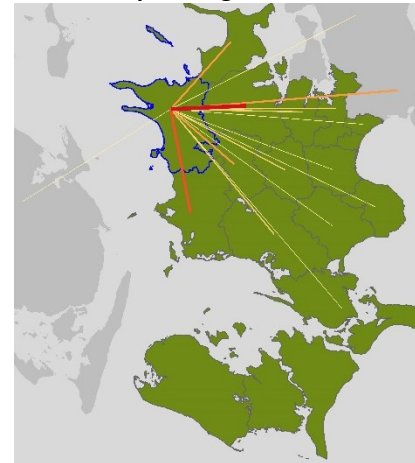
Af ture med relation til Kalundborg Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også udgør næsten hele trafikarbejdet. De kollektive ture udgør en meget lille andel af de samlede ture med relation til kommunen.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men på ture på 2-5 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritids- og ærindeture

For de 6-17-årige køres hovedparten i bil og en meget lille andel cykler. Gangture fylder meget i både de helt unge aldersgrupper og de ældre aldersgrupper. Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år.

Den kollektive trafik anvendes næsten kun ved uddannelsesture, som udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritids- og ærindeture i kommunen, som også står for over halvdelen af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

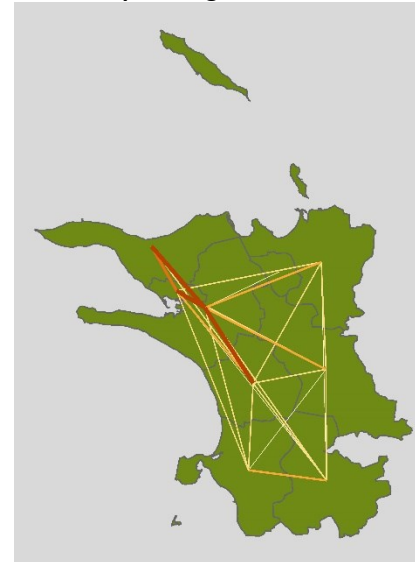
Ekstern bil pendling



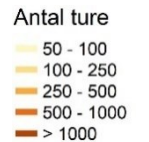
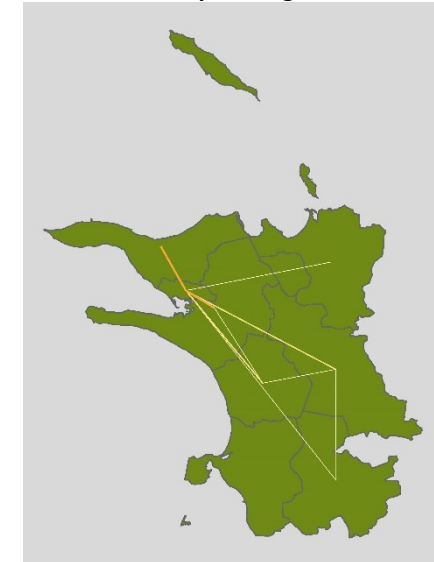
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Kalundborg Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Opgradere pendlerruter for cyklister til en højere standard. Et fokus på generel forbedring af stinettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer. Udbygge mulighederne for Parkér og Rejs ved Kalundborg Station og Kalundborg Øst Forbedre cykelparkeringsforhold ved alle stationer.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønstret i Kalundborg Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Biltrafikarbejdet i Kalundborg er lokal- og oplandstrafik. Der er stort set ingen transittrafik. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om at tiltage, som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen.

En meget stor del af pendlingen er intern i kommunen, men der er også en mindre udpendling mod Region Hovedstaden og de øvrige kommuner i Region Sjælland. Den kollektive trafik spiller en rolle i pendlingen mod Københavnsområdet men stort set ikke i andre pendlingsrelationer. Kommune har store erhvervsområder og et samarbejde med lokale virksomheder om bæredygtig mobilitet bør være i fokus. Udover samkørsel kunne mikromobilitetsløsninger til last-mile transport være et relevant tema.

På trods af at kommunen er togbetjent, er der en relativ lav kollektiv andel af turene – bortset fra uddannelsesrejser, hvor især busandelen er høj.

At der er dobbelt så mange af de 10-17-årige som bliver kørt i bil (44 %) end som cykler (21 %), taler også for at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene.

Det foreslås også at se på mulighederne for at fremme kombinationsrejser, hvor cyklen eller bilen i kombination med toget kan være et konkurrencedygtigt alternativ til bil på hele rejsen. Her vil det være relevant at se på mulighederne for at styrke både Kalundborg Station og Kalundborg Øst som knudepunkter med gode parkeringsforhold for cykler og biler.

Ringsted Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

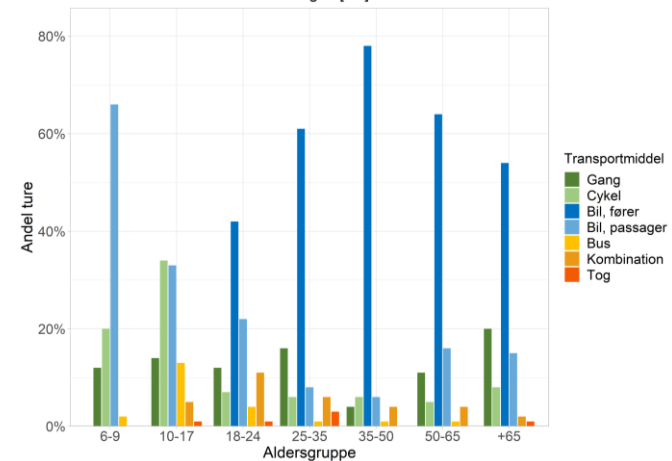
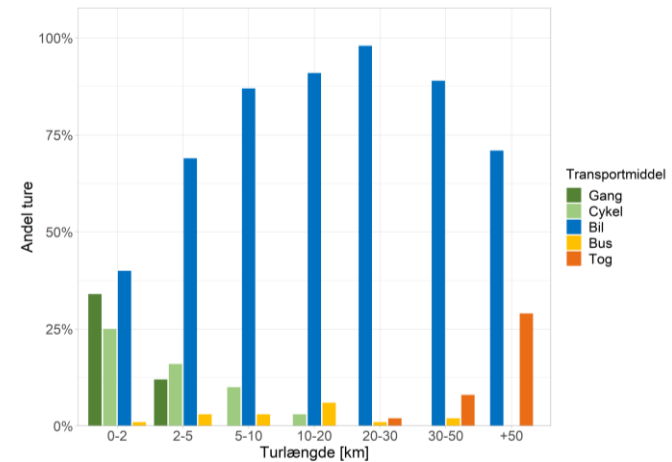
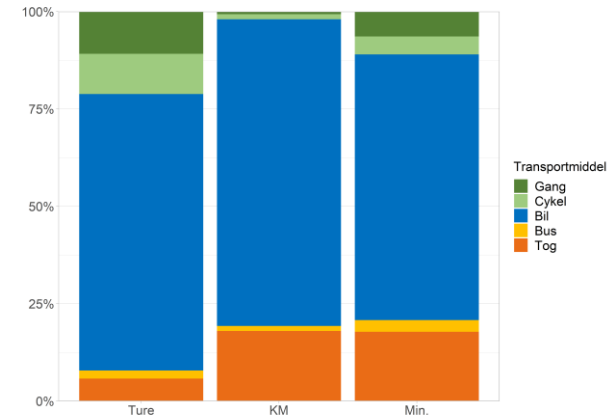
Bilturene udgør 71 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 8 %. 21 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 79 % af trafikarbejdet i kørte km og togture udgør 18 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 40 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 69 %. På ture over 5 km anvendes bilen på 71-98 % af turene. Togture udgør 29 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 20 % af turene, mens 66 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 34 % af turene cykelture, 33 % bilpassagerture og 13 % er bus-ture. 42 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager, er som bilfører, mens 11 % foretages som kombinationsture (tog+bus, tog/bus+cykel, tog/bus+bil).

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 28 %.

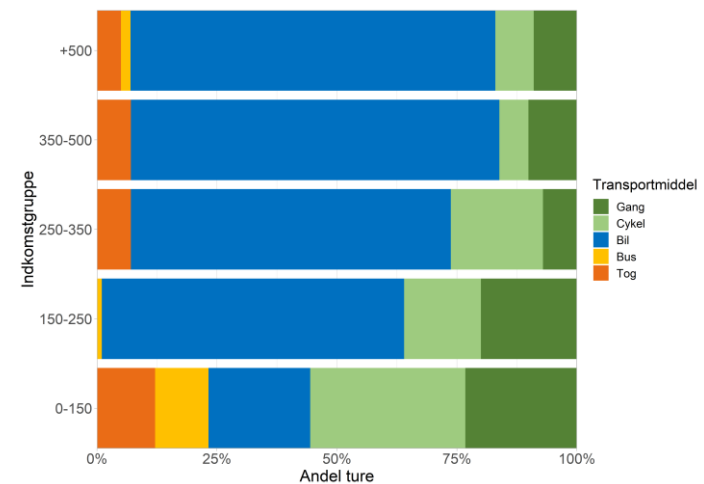
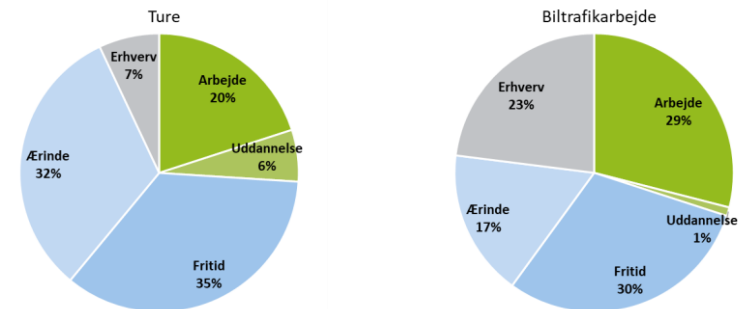
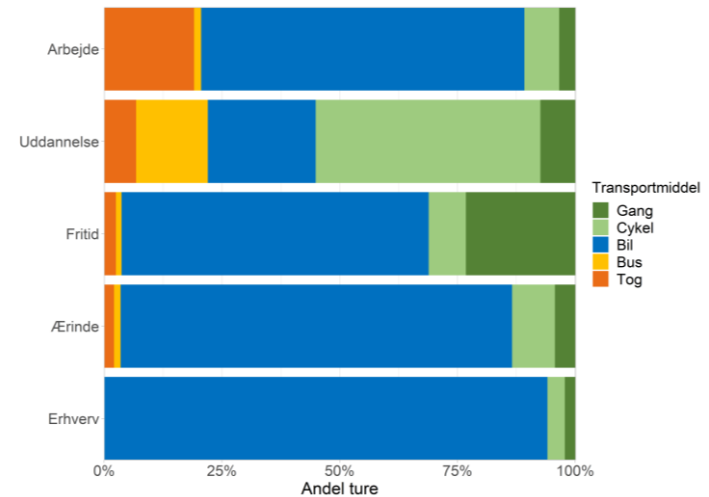


På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 31 % og 13 % af turene, og bil anvendes på hhv. 65 % og 83 % af turene. For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 21 % af turene, bil på 69 % og cykel udgør 7 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 22 % af turene og cykelturene udgør 48 %, mens bil udgør 23 % af turene. For erhversturene anvendes bil på 94 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 67 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 26 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 29 %, fritidsturene udgør 30 % og erhversture udgør 23 %. Ærindeturene står for 17 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 76 % af turene, den kollektive andel udgør 7 % og cykel og gang udgør 17 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 21 % af turene, den kollektive andel udgør 23 % og cykel og gang udgør 55 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Ringsted Kommune er 3 km for cykel, 25 km for bil, 12 km for bus og 70 km for tog.

De eksterne pendlingsture med bil er hovedsageligt til Slagelse og Næstved samt de øvrige nabokommuner og Københavnsområdet. Pendlingsture med kollektiv trafik går hovedsageligt til Københavnsområdet. Størstedelen af de interne bilpendlingsture foretages mellem Ringsted byområdet og de andre områder i kommunen, et lignende turmønster ses også for de interne kollektive pendlingsture.

Hovedpointer

Af turene med relation til Ringsted Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Bilturene dominerer dog trafikarbejdet, men togturene udgør også væsentlig andel.

Fordelingen af transportmidler på de korte ture (0-2 km) er næsten ligelig mellem gang, cykel og bil. Bilen dominerer på ture over 2 km. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.) eller fritid.

Toget spiller en større rolle jo længere turen er, som også ses af den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog på 70 km. Togets markedsandel er betydelig for arbejdspendling.

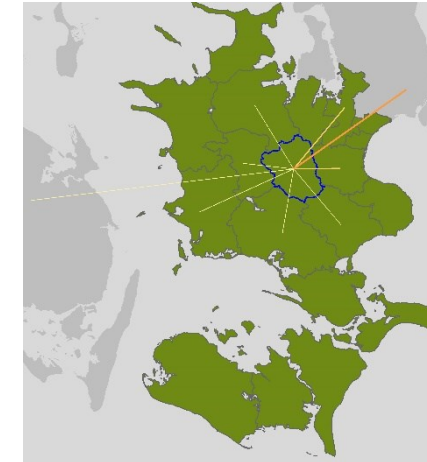
Hovedparten af de helt unge (6-9 år) køres i bil, mens der er lige mange som cykler eller bliver kørt i bil i aldersgruppen 10-17 år, hvor også en vis andel anvender bus. Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. Gangture spiller en væsentlig rolle i næsten alle aldersgrupper.

Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved arbejds- og uddannelsessture, hvor hhv. tog- og busture udgør en stor andel. For uddannelsessturene anvendes cyklen på omkring halvdelen af turene.

Ekstern bil pendling

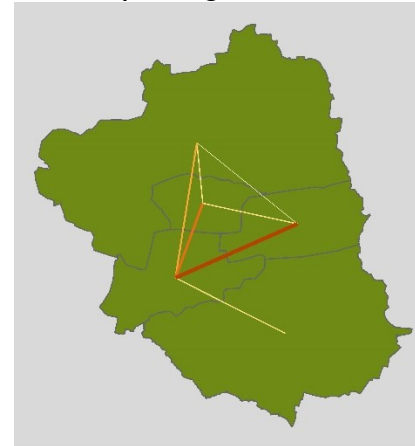


Ekstern kollektiv pendling

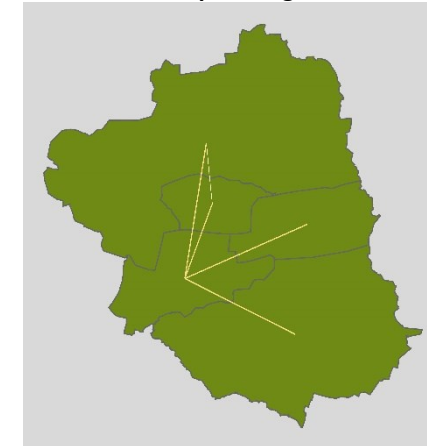


Antal ture
 100 - 500
 500 - 1000
 1000 - 2500
 2500 - 5000
 > 5000

Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Antal ture
 50 - 100
 100 - 250
 250 - 500
 500 - 1000
 > 1000

Ringsted Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gen-nem en langsigtet planlægning og pla-ceringen af byfunktioner, hvor der sær-ligt fokuseres på stationsnærhed.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Forbedre busfremkommeligheden i de vigtigste buskorridorer. Et fokus på generel forbedring af sti-nettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i de tættere by-områder kan mindske presset på par-kering og understøtte mindre bilbrug.	Trin 4 indsatser Udbygge knudepunktet Ringsted Sta-tion med gode parkeringsforhold for både cykler og biler tæt ved stationen. Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Størstedelen af biltrafikarbejdet i Ringsted Kommune kan henføres til transittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Det foreslås at fokusere indsatsen på at udnytte de potentialer der ligger i togstationen i kommunen, som allerede i dag har en væsentlig betydning i pendlingsrelationer mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stor andel af pendlingsture og uddannelses-ture. Bustrafikken fylder meget lidt i det samlede trafikbillede.

Som en kommune med en del udpendling mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stærk position, vil det at fremme kombinationsrejser og udbygge knudepunkterne være et fokus. Her kan der også arbejdes med udvalgte buskorridorer, som forbinder stationen med øvrige vigtige byfunktioner.

Den høje bilandel på de korte fritids- og ærindeture peger på, at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture, hvis der sættes fokus på at skabe sikre og trygge cykelforhold i byområderne, ligesom der bør være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

Et fokus på byfortætning og udnyttelse af stationsnærhed er oplagt at forfølge, da det kan underbygge mere bæredygtig mobilitet på længere sigt.

Slagelse Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

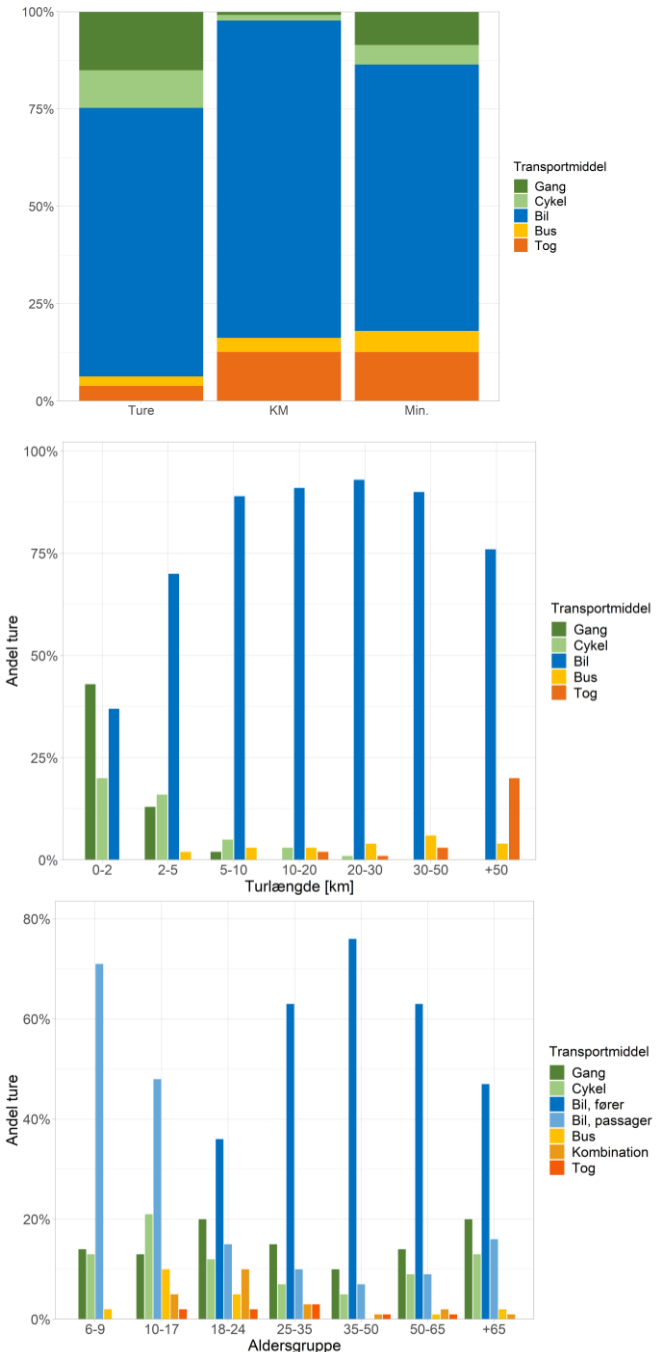
Bilturene udgør 69 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 6 %. 25 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 81 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 17 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 37 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 70 %. På ture over 5 km anvendes bil på 76-93 % af turene. Togture udgør 20 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 13 % af turene, mens 71 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 21 % af turene cykelture, 48 % bilpassagerture og 17 % kollektive ture. 36 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager, er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 33 %.

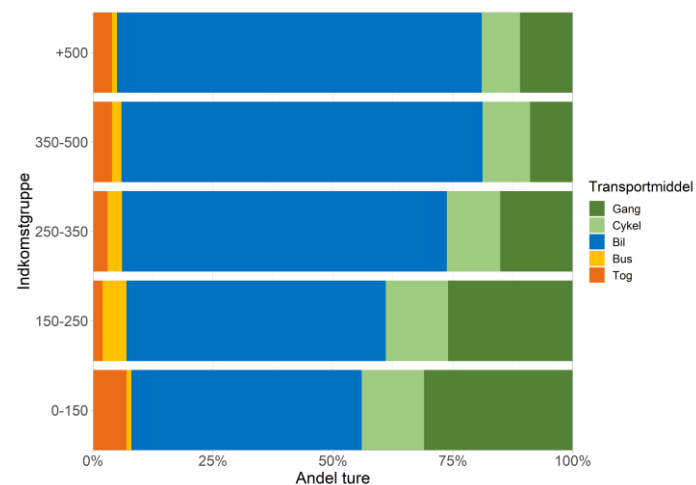
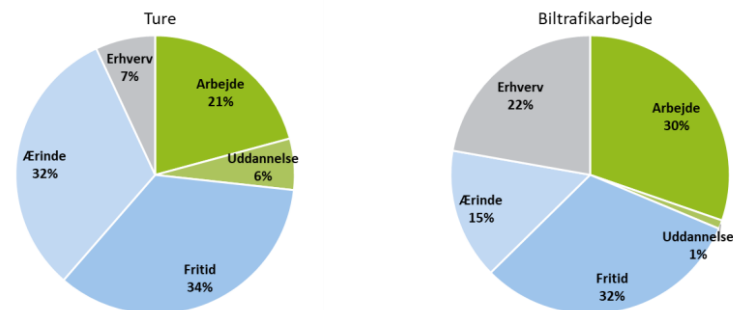
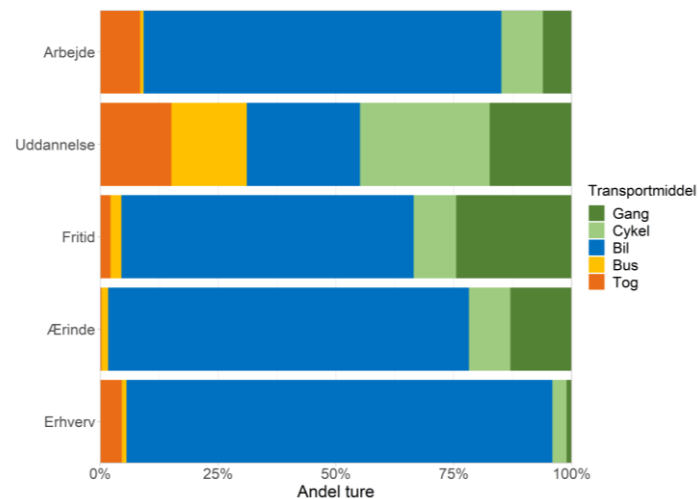


For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 10 % af turene, bil på 76 % og cykel udgør 9 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 31 % af turene (ligeligt fordelt mellem tog og bus) og cykelturene udgør 28 %, mens bil udgør 24 % af turene. På fritids- og ærinde-turene anvendes cykel og gang til hhv. 34 % og 22 % af turene, og bil anvendes på hhv. 62 % og 77 % af turene.

Fritids- og ærinde-turene udgør samlet 66 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 27 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 30 %, fritidsturene udgør 32 % og erhvervsture udgør 22 %. Ærinde-turene står for 15 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 76 % af turene, den kollektive andel udgør 5 % og cykel og gang udgør 19 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 48 % af turene, den kollektive andel udgør 8 % og cykel og gang udgør 44 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Slagelse Kommune er 3 km for cykel, 26 km for bil, 22 km for bus og 76 km for tog.

Eksterne pendlingsture med bil foretages hovedsageligt til nabokommunerne Sorø, Kalundborg og Næstved samt til Ringsted. De eksterne kollektive pendlingsture er hovedsageligt til Sorø og Københavnsområdet. De kommuneinterne ture med bil foretages hovedsageligt mellem Slagelse byområde og sydlige/sydvestlige områder i kommunen, herunder Korsør og Skælskør. De kollektive kommuneinterne ture er koncentreret omkring Slagelse byområde og mod Korsør.

Hovedpointer

Af turene med relation til Slagelse Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet, som domineres af bilturene.

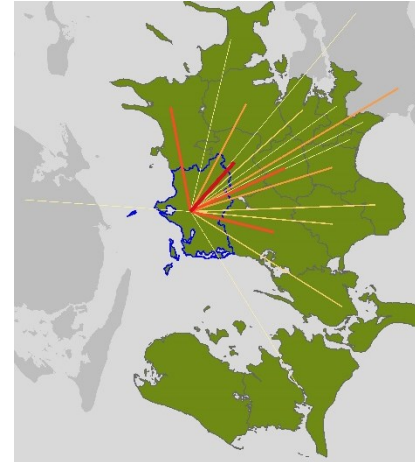
På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men bilturene udgør også en væsentlig andel. For ture over 2 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritids- og ærinderture.

Toget spiller en større rolle jo længere turen er, som understreges af den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog på 76 km.

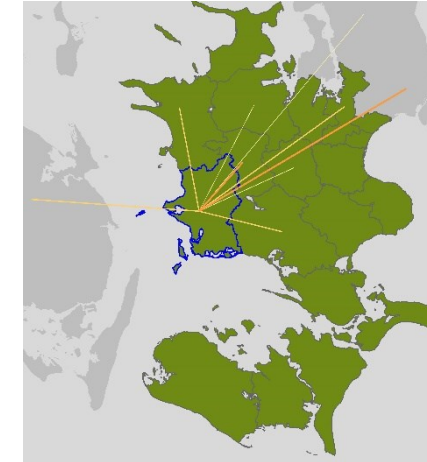
Hovedparten af de unge mellem 6-17 år køres i bil. I aldersgruppen 10-17 år er der en vis andel som anvender bus. Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. Gangture spiller en væsentlig rolle i næsten alle aldersgrupper.

Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, hvor både tog- og busture udgør en stor andel. Uddannelsesturene udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen.

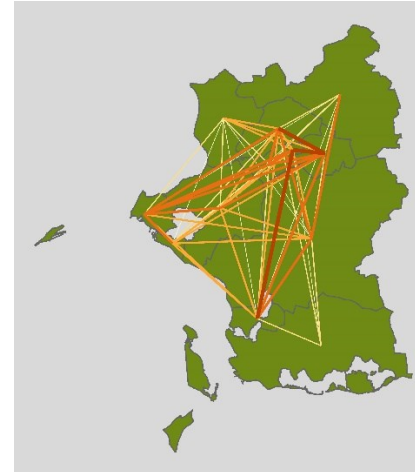
Ekstern bil pendling



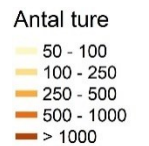
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Slagelse Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitamenter og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gen-nem en langsigtet planlægning og pla-ceringen af byfunktioner, hvor der sær-ligt fokuseres på stationsnærhed i Sla-gelse.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Optimere busbetjeningen i de store pendlingsrelationer som ikke er bane-betjent. Et fokus på generel forbedring af sti-nettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser I samarbejde med udbydere af samkør-sels-app promoveres samkørsel over-for virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Udbygge Korsør og Slagelse stationer som knudepunkter med gode parke-ringsforhold for både cykler og biler. Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Slagelse Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Biltrafikarbejdet i Slagelse Kommune er primært lokal- og op-landstrafik. Der er kun en mindre andel transittrafik, primært på mo-torvejsnettet. Anbefalinger til initiativer vil derfor primært være til-tag, som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer, som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlin-gen. En styrkelse af busbetjeningen kan også bidrage til at få en hø-jere kollektiv andel i pendlingen.

Der er en del udpendling mod hovedstadsområdet og mod Fyn/Jyl-land, hvor toget har en stærk position med en stor andel af pend-lings- og uddannelsesture. En yderligere styrkelse af stationerne, Kor-sør og Slagelse, som knudepunkter med gode cykel og bilparkerings-forhold kan give bedre muligheder for kombinationsrejser hvor kol-lektiv trafik kombineres med cykel eller bil.

Bustrafikken fylder meget lidt i det samlede trafikbillede og stort set kun for uddannelsesturene. En styrkelse af buskorridoren mellem Skælskør og Slagelse, hvor der er en stor bilpendling, kan være en mulighed for at overflytte pendlingsture fra bil til kollektiv trafik.

Den meget høje bilandel på de korte fritids- og ærinde-ture peger på at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture, hvis der sæt-tes fokus på at skabe sikre og trygge cykelforhold i byområderne, li-gesom der bør der være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

Et fokus på byfortætning og udnyttelse af stationsnærhed omkring Slagelse Station er oplagt at forfølge, da det kan underbygge mere bæredygtig mobilitet på længere sigt.

Stevns Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

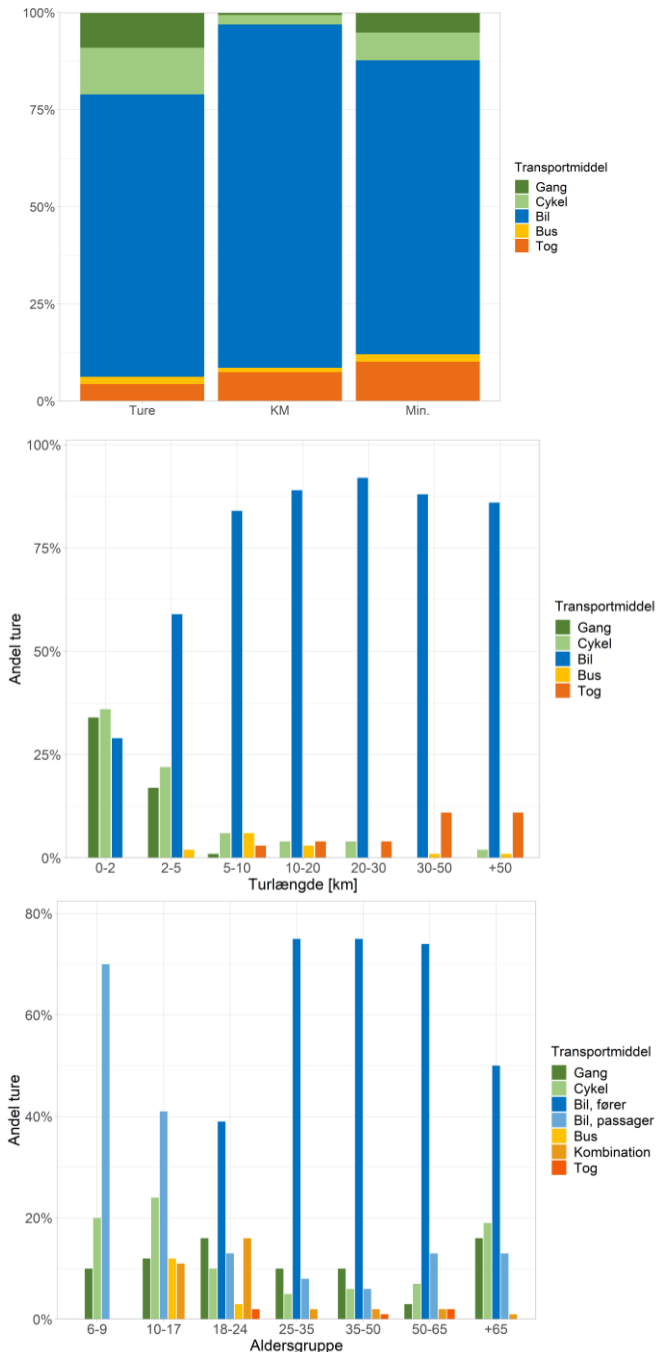
Bilturene udgør 73 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 6 %. 21 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 88 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 8 %. Cykel- og gangture udgør 4 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 29 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 59 %. På ture over 5 km anvendes bilen på 84 % af turene. Togture udgør 11 % af de lange ture (30-50 km og >50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 20 % af turene, mens 70 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 24 % af turene cykelture, 41 % bilpassagerture og 23 % kollektive ture. 39 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 37 %.



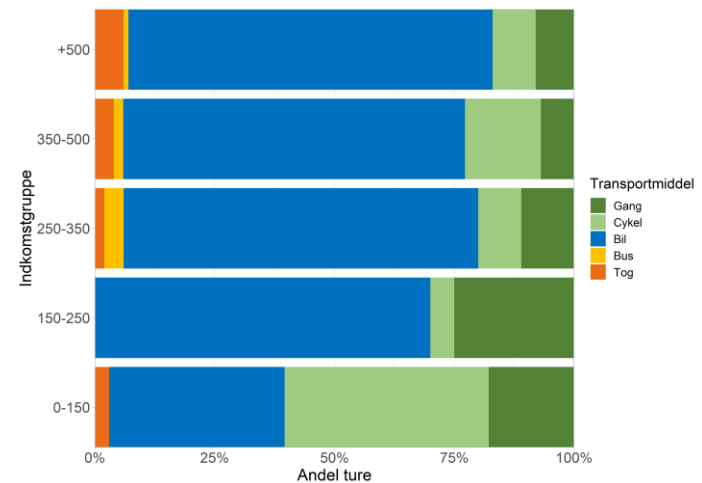
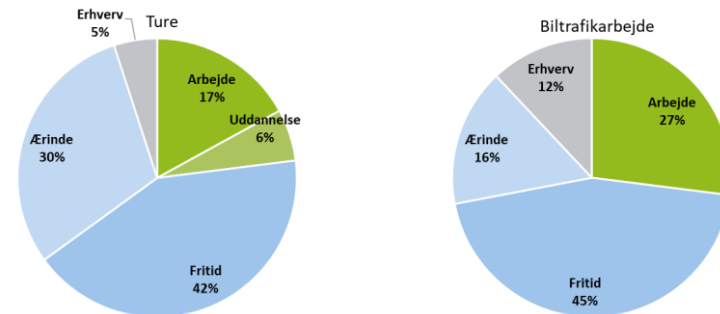
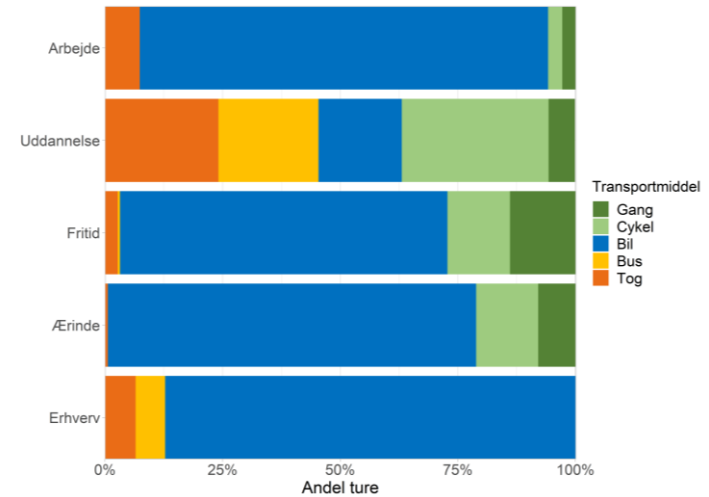
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 27 % og 21 % af turene, og bil anvendes på hhv. 70 % og 78 % af turene. For arbejdsture anvendes tog på 7 % af turene, bil på 87 % og cykel udgør 3 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv på 45 % af turene og cykelturene udgør 31 %, mens bil udgør 18 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 72 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 23 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør fritidsturene 45 %, arbejdsturene udgør 27 % og ærindeturene udgør 16 %. Erhvervsturene står for 12 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 76 % af turene, den kollektive andel udgør 7 % og cykel og gang udgør 17 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 36 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 61 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Stevns Kommune er 2 km for cykel, 26 km for bil, 14 km for bus og 36 km for tog.

Hovedparten af de eksterne pendlingsture med bil går til Faxe, Køge, Næstved og Københavnsområdet. For eksterne kollektive pendlingsture er hovedparten af turene til Københavnsområdet. Både interne bil- og kollektive pendlingsture foretages fra den centrale del af Stevns og i en nord-sydlig retning.

Hovedpointer

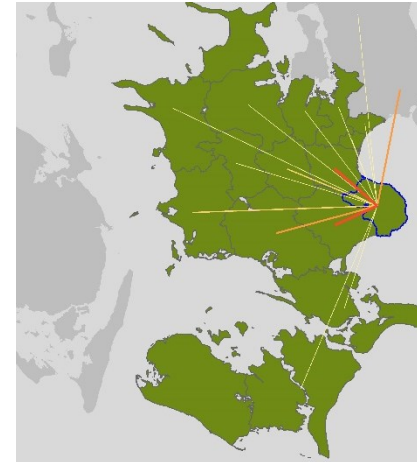
Af ture med relation til Stevns Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også udgør næsten hele trafikarbejdet. De kollektive ture udgør en meget lille andel af de samlede ture med relation til kommunen.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men på ture mellem 2-5 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture (0-5 km.) er fritid- og ærindeture

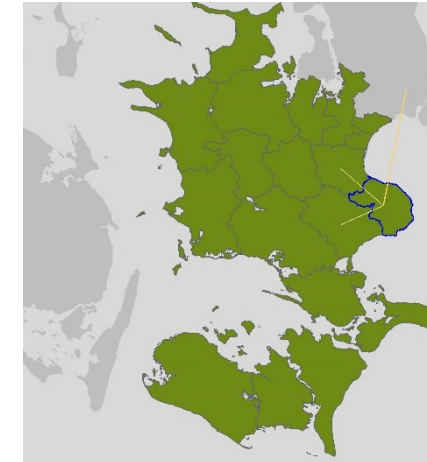
For de 6-17-årige køres hovedparten i bil og en mindre andel cykler. Gang- og cykelture fylder meget i både de helt unge aldersgrupper og de ældre aldersgrupper. Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år.

Den kollektive trafik anvendes til lige under halvdelen af uddannelsessturene og cyklen anvendes til næsten en tredjedel af turene. Uddannelsessturene udgør dog en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritidsture i kommunen, som også står for 45 % af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

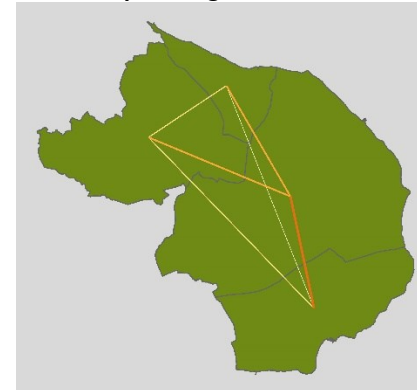
Ekstern bil pendling



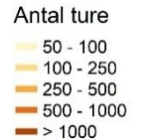
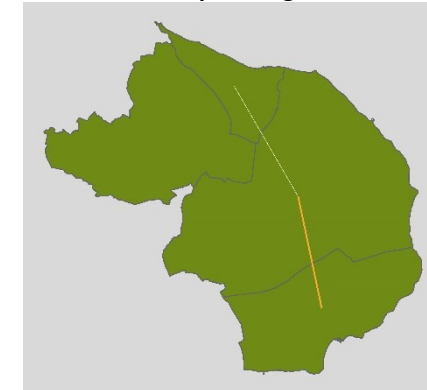
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Stevns Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitamenter og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindeformål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed i kommunens centerbyer.	Trin 3 indsatser Fokus på at der er gode parkeringsforhold for cykler og biler ved stationerne på Lille Syd. Fleksibel kollektiv trafik i landsbyer og landområder.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor kommunens virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Stevns Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om at tiltag som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen og promovere delebilsløsninger i byer og landsbyer.

Stevns er en udpræget udpendlingskommune, hvor 2/3 af borgernes pendling er orienteret mod hovedstadsområdet og øvrige kommuner i Region Sjælland.

Den meget høje bilandel i både antallet af ture og trafikarbejdet er knyttet til både pendlings-, fritids- og ærindeformål. Dog spiller toget – Lille Syd banen – en vis rolle i pendlingen.

Bussen spiller en mindre rolle i trafikmønsteret, primært i uddannelsessturene. For at øge bussens markedsandel bør der tænkes i fleksibel og behovstyret kollektiv trafik i landsbyer og landområder.

For fritids- og ærindeformål bør det være et fokus at få flere af de især korte lokale bilture konverteret til cykelture gennem at forbedre cyklisternes forhold, herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem boligområder og centerområder, og øvrige byfunktioner.

At der er næsten dobbelt så mange af de 10-17-årige, som bliver kørt i bil (41 %) end som cykler (24 %), taler også for at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene, så cyklen bliver mere attraktiv.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

Sorø Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

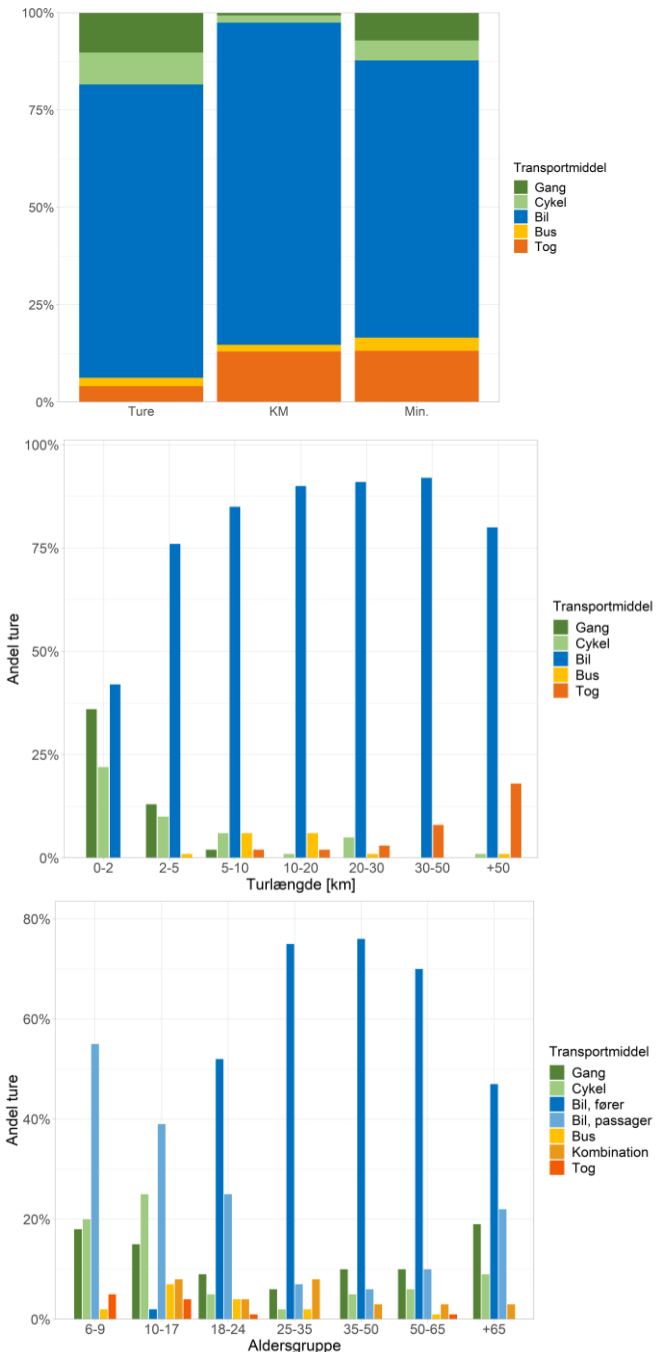
Bilturene udgør 75 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 6 %. 18 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 82 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 15 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 42 %. På ture over 2 km anvendes bil på 76-92 % af turene. Togture udgør 18 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 20 % af turene, mens 55 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 25 % af turene cykelture, 39 % bilpassagerture og 19 % kollektive ture. 52 % af turene som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 28 %.

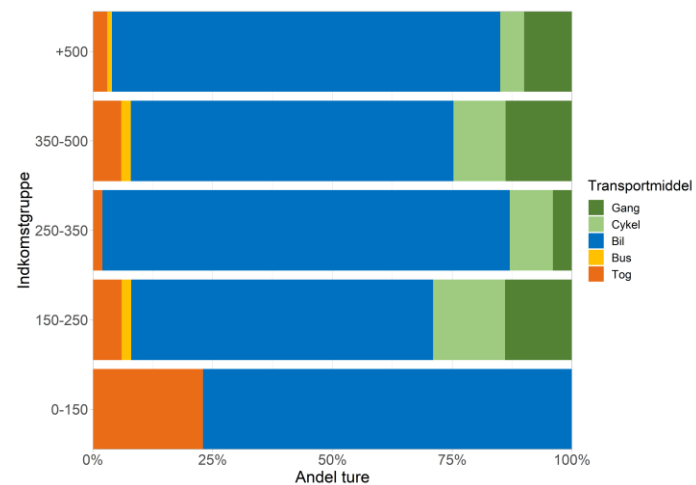
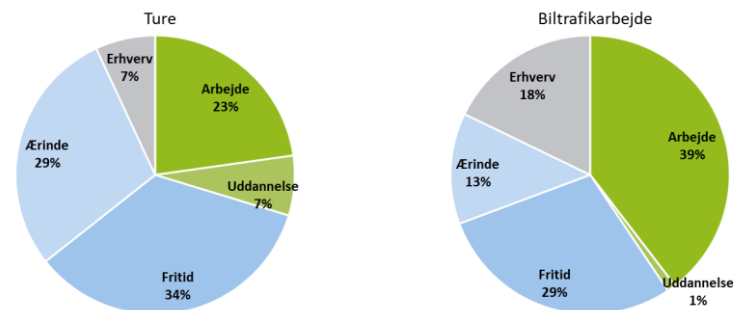
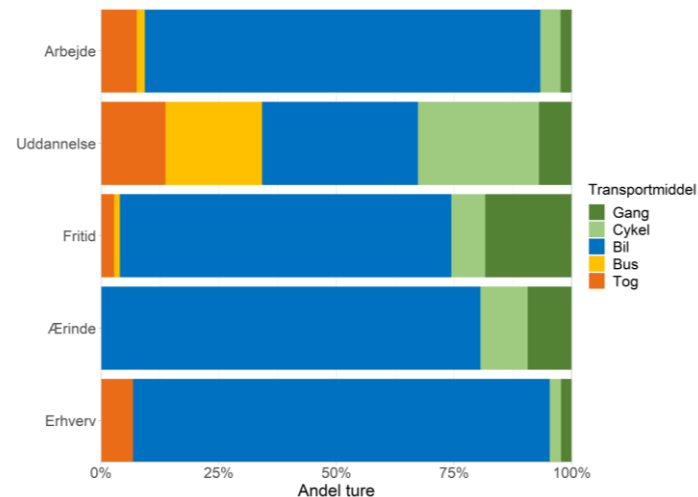


For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 10 % af turene, bil på 84 % og cykel udgør 4 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 35 % af turene og cykelturene udgør 26 %, mens bil udgør 33 % af turene. På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 26 % og 19 % af turene, og bil anvendes på hhv. 70 % og 81 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 63 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 30 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 39 %, fritidsturene udgør 29 % og erhvervsture udgør 18 %. Ærindeturene står for 13 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 81 % af turene, den kollektive andel udgør 4 % og cykel og gang udgør 15 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 77 % af turene og togture udgør 23 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Sorø Kommune er 3 km for cykel, 29 km for bil, 12 km for bus og 44 km for tog.

Den største eksterne pendlingsstrøm med bil går til Slagelse Kommune. Derudover ses der også en væsentlig bilpendling til Kalundborg, Holbæk, Ringsted og Københavnsområdet. Pendlingsture med kollektiv trafik er hovedsageligt til Slagelse og Københavnsområdet. Der er relativt få interne pendlingsture, som for både bil og kollektiv foretages i en nord-sydligt retning.

Hovedpointer

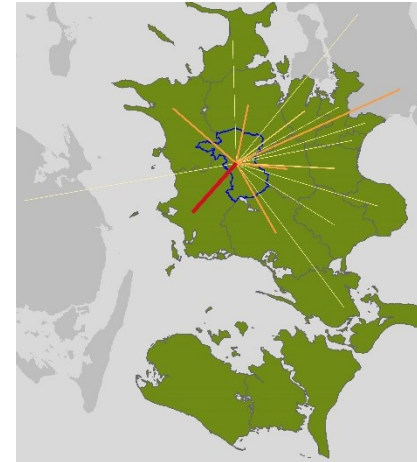
Af ture med relation til Sorø Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også dominerer trafikarbejdet. De kollektive ture udgør en meget lille andel af de samlede ture med relation til kommunen.

På alle afstandsbånd dominerer bilturene. Hovedparten af de korte bilture (0-5 km.) er fritids- og ærindeture. På de lange ture udgør togturene en vis andel, som også ses af den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog på 44 km.

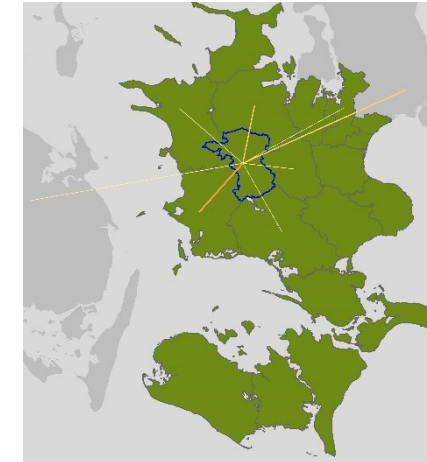
For de 6-17-årige køres hovedparten i bil og en mindre andel cykler. Gangture fylder meget i både de helt unge aldersgrupper og de ældre aldersgrupper. Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år.

Den kollektive trafik og cykel anvendes hovedsageligt til uddannelses-turene, som dog udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritidsture i kommunen, men det er arbejdsturene som står for den højeste andel af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

Ekstern bil pendling



Ekstern kollektiv pendling

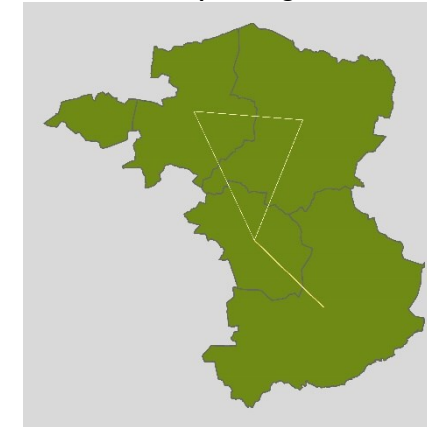


Antal ture
 100 - 500
 500 - 1000
 1000 - 2500
 2500 - 5000
 > 5000

Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Antal ture
 50 - 100
 100 - 250
 250 - 500
 500 - 1000
 > 1000

Sorø Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitamenter og Information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gen-nem en langsigtet planlægning og pla-ceringen af byfunktioner, hvor der kan etableres attraktiv højklasset kollektiv trafikbetjening.	Trin 3 indsatser Fokus på at der er gode parkeringsfor-hold og faciliteter for cykler og biler ved stationen. Forbedre busbetjeningen i de vigtigste buskorridorer. Et fokus på generel forbedring af sti-nettets standard vil bidrage til øget cykling
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkør-sels-app promoveres samkørsel over-for kommunens virksomheder og bor-gere	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder bolig-områderne med centerområder og sta-tionen i Frederiksberg.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Halvdelen af biltrafikarbejdet i Sorø Kommune kan henføres til tran-sittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Sorø er en udpræget udpendlingskommune, hvor knap 2/3 af borger-nes pendling er orienteret mod hovedstadsområdet og øvrige kom-muner i Region Sjælland. Pendlingen fylder 40 % af biltrafikarbejdet, hvorfor der bør være fokus på at reducere bilandelen i pendlingen.

Som en kommune med en del udpendling mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stærk position, vil det at fremme kombinationsrej-ser og udbygge knudepunkter være i fokus. Her kan der også arbej-des med buskorridoren, som forbinder stationen med øvrige vigtige byfunktioner. Her er det i sagens natur forbindelsen mellem Sorø by og stationen i Frederiksberg, som er central.

Den høje bilandel på de korte fritids- og ærinde-ture peger på at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture, hvis der sættes fo-kus på at skabe sikre og trygge cykelforhold i byområderne, ligesom der bør der være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

Udover at fokusere på at flytte nogle af de korte bilture til cykel bør der fokuseres på initiativer som kan optimere bilkørslen ved at pro-movere samkørsel i pendlingen, og understøtte delebilsløsninger i byer og landsbyer.

Lejre Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

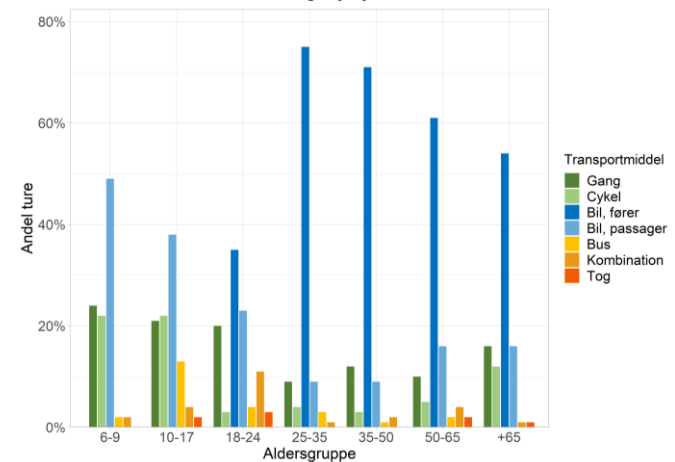
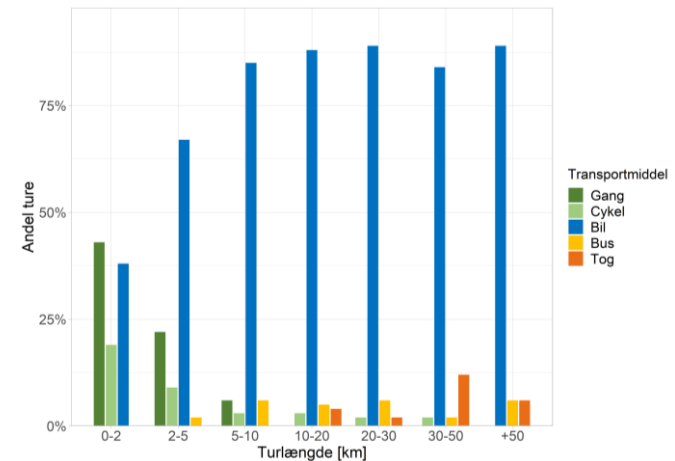
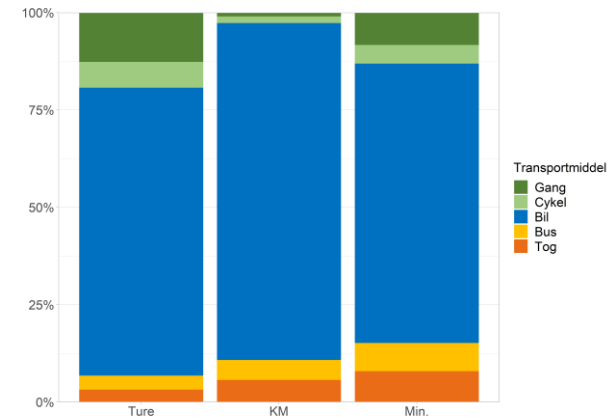
Bilturene udgør 73 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 7 %. 20 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 87 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 10 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 38 %, hvor gangturene udgør 43 % af turene. For ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 67 %. På ture over 5 km anvendes bilen på 84-89 % af turene. Togture udgør 12 % af de turene mellem 30-50 km.

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 22 % af turene, mens 49 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 22 % af turene cykelture, 38 % bilpassagerture og 19 % kollektive ture. 35 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 28 %.

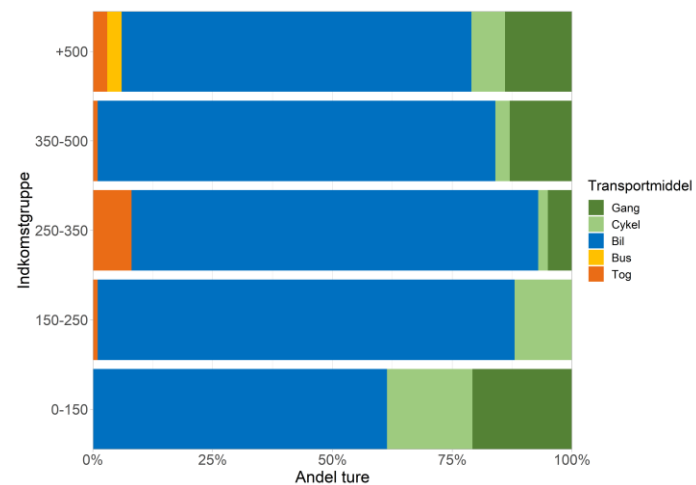
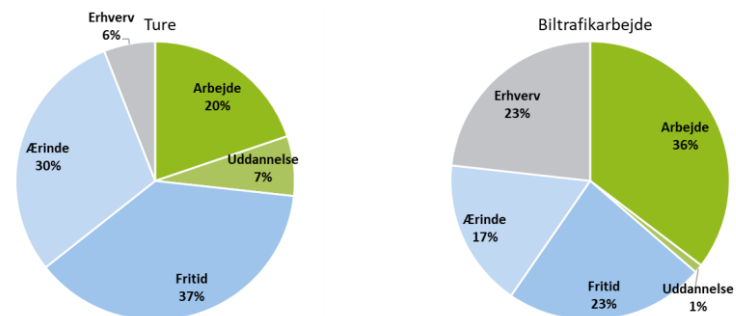
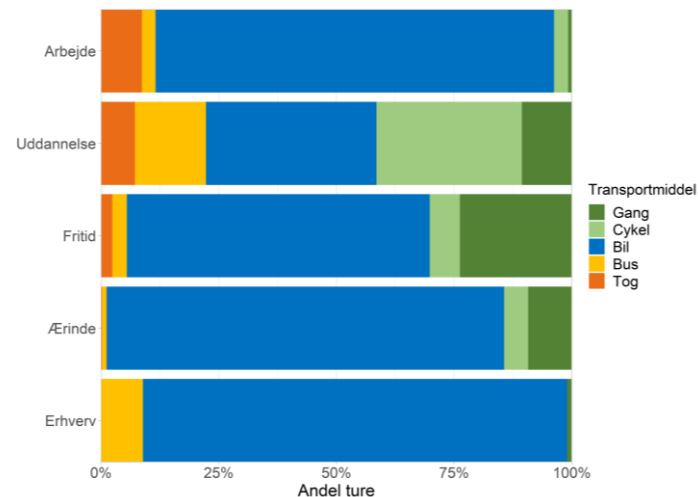


For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 12 % af turene, bil på 85 % og cykel udgør 3 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 22 % af turene og cykelturene udgør 31 %, mens bil udgør 36 % af turene. På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 30 % og 14 % af turene, og bil anvendes på hhv. 64 % og 84 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 67 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 27 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 36 %, og både fritidsturene og erhvervsturene udgør 23 %. Ærindeturene står for 17 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 73 % af turene, den kollektive andel udgør 6 % og cykel og gang udgør 21 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 62 % af turene med relation til kommunen, og cykel og gang udgør 39 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Lejre Kommune er 3 km for cykel, 30 km for bil, 18 km for bus og 35 km for tog.

Størstedelen af de eksterne pendlingsture med bil går til Holbæk, Roskilde og Københavnsområdet. Pendlingsture med kollektiv trafik foretages hovedsageligt til Roskilde og Københavnsområdet. De interne pendlingsture med bil viser ikke nogen overordnede relationer i kommunen. Antal interne pendlingsture med kollektiv trafik er relativt få.

Hovedpointer

Af ture med relation til Lejre Kommune foretages en høj andel af ture med bil, som også dominerer trafikarbejdet. De kollektive ture udgør en meget lille andel af de samlede ture med relation til kommunen.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang eller cykel, men bilturene udgør også en væsentlig andel. For ture over 2 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture (0-5 km) er fritid- og ærindeture (indkøb, hente/bringe mv.). På de lange ture udgør togturene en vis andel.

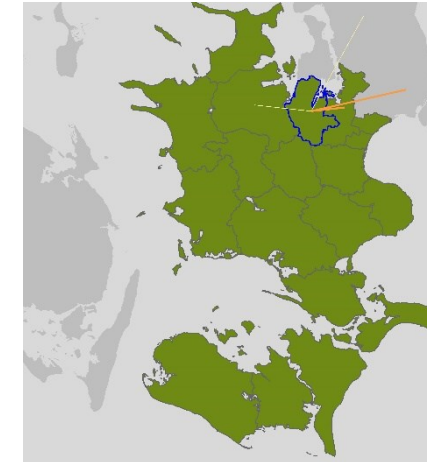
For de 6-17-årige køres hovedparten i bil og en mindre andel cykler eller går. Gangture fylder meget i både de helt unge aldersgrupper og de ældre aldersgrupper. Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år.

Den kollektive trafik og cykel anvendes hovedsageligt til uddannelses-turene, som dog udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen. Der foretages mange fritidsture i kommunen, men det er arbejdsturene som står for den højeste andel af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

Ekstern bil pendling



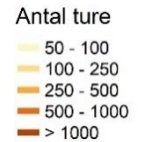
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Lejre Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitamenter og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gen-nem en langsigtet planlægning og pla-ceringen af byfunktioner, hvor der sær-ligt fokuseres på stationsnærhed i de to stationsbyer.	Trin 3 indsatser Fokus på at der er gode parkeringsfor-hold og faciliteter for cykler og biler ved stationerne. Et fokus på generel forbedring af sti-nettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkør-sels-app promoveres samkørsel over-for kommunens virksomheder og bor-gere	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder bolig-områderne med centerområder og sta-tionerne.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Mere end 2/3 af biltrafkarbejdet i Lejre Kommune kan henføres til transittrafik – primært på motorvejsnettet, som det kan være svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Lejre er en udpræget udpendlingskommune, hvor borgernes pendling er orienteret mod hovedstadsområdet og øvrige kommuner i Region Sjælland, især Roskilde og Holbæk. Pendlingen fylder 37 % af biltrafkarbejdet, hvorfor der bør være fokus på at reducere bilandelen i pendlingen.

Som en kommune med en del udpendling mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stærk position, vil det at fremme kombinationsrejser og fortsat udbygge knudepunkter være et hovedfokus.

Den høje bilandel på de korte fritids- og ærindeture peger på at det vil være muligt at øge andelen af korte cykelture, hvis der sættes fokus på at skabe sikre og trygge cykelforhold i byområderne, ligesom der bør være fokus på bedre cykelforbindelser mellem landsbyer og de større bysamfund.

At der er næsten dobbelt så mange af de 10-17-årige, som bliver kørt i bil (38 %) end som cykler (22 %), taler også for at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene, så cyklen bliver mere attraktiv.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

Lolland Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

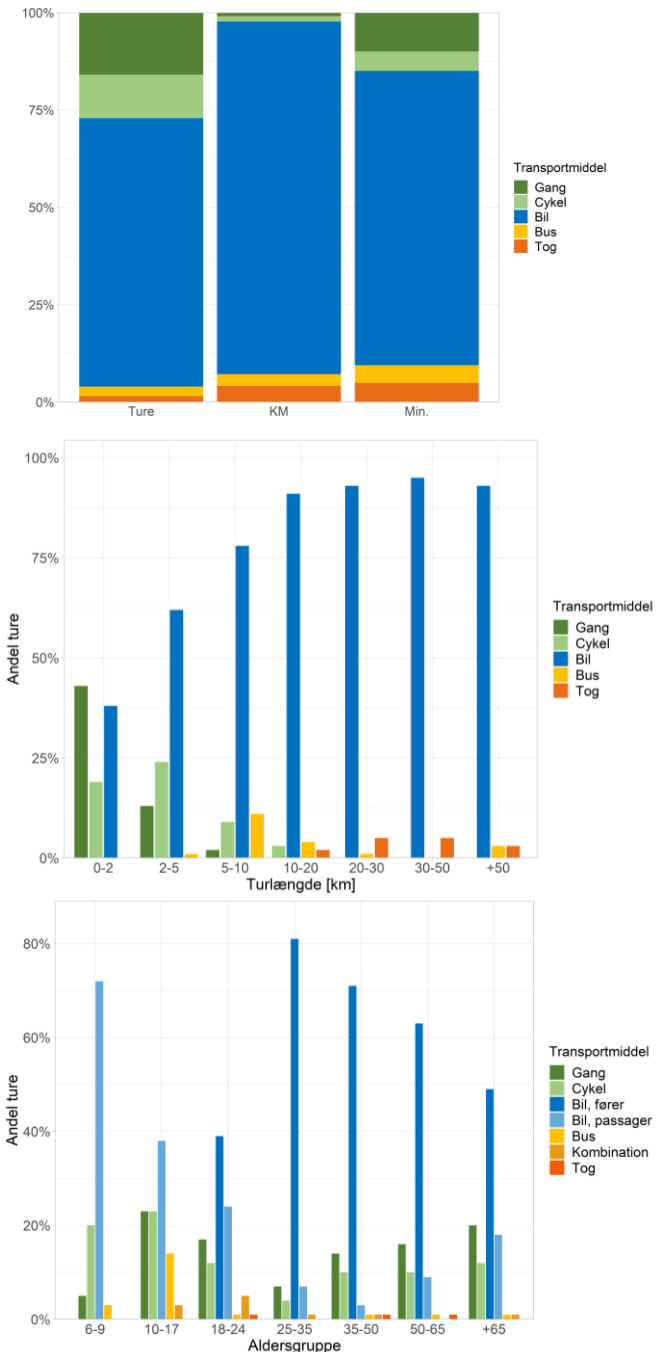
Bilturene udgør 69 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 4 %. 27 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 91 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 7 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 38 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 62 %. På ture over 5 km anvendes bil på 78-95 % af turene. Tog anvendes på mellem 3 % og 5 % af turene over 20 km.

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 20 % af turene, mens 72 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 23 % af turene cykelture, 38 % bilpassagerture og 17 % kollektive ture. 39 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 32 %.



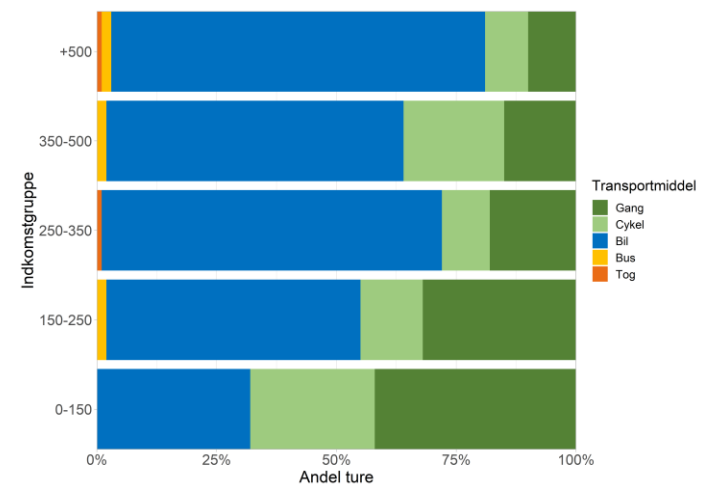
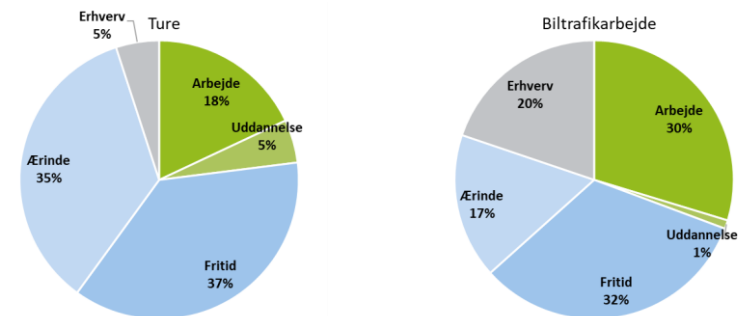
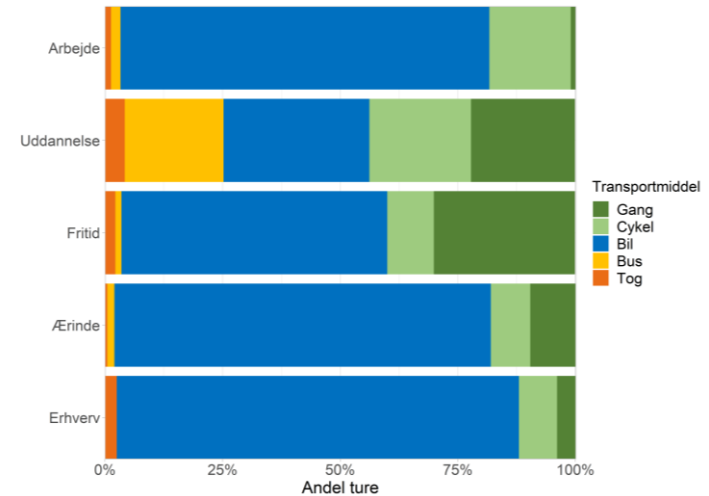
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 3 % af turene, bil på 78 % og cykel udgør 17 %. På uddannelsesture anvendes bus på 21 % af turene og cykelturene udgør 22 %, mens bil udgør 31 % af turene. På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang hhv. til 40 % og 18 % af turene, og bil anvendes til hhv. 57 % og 80 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 72 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 23 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør fritidsturene 32 %, arbejdsturene udgør 30 % og erhvervsture udgør 20 %. Ærindeturene står for 17 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 78 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 19 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 32 % af turene og cykel og gang udgør 68 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Lolland Kommune er 3 km for cykel, 31 km for bil, 9 km for bus og 35 km for tog.

Hovedparten af de eksterne pendlingsture med bil og kollektiv trafik foretages til nabokommunen Guldborgsund. De interne pendlingsture med bil er relativt mange, og viser forbindelser i både nord-sydlig retning og øst-vestlig retning. Antallet af interne kollektive pendlingsture er relativt få.

Hovedpointer

Af turene med relation til Lolland Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet, som domineres af bilturene. Den kollektive trafik udgør en mindre del af turene.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang, men bilturene udgør også en væsentlig andel. For ture over 2 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture er fritid- og ærindeture.

Toget spiller en rolle på de længere ture.

Hovedparten af de unge mellem 6-9 år køres i bil. I aldersgruppen 10-17 år er der en vis andel som anvender cykel, gang eller bus. Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. For de 25-35-årige anvendes bil til næsten alle turene.

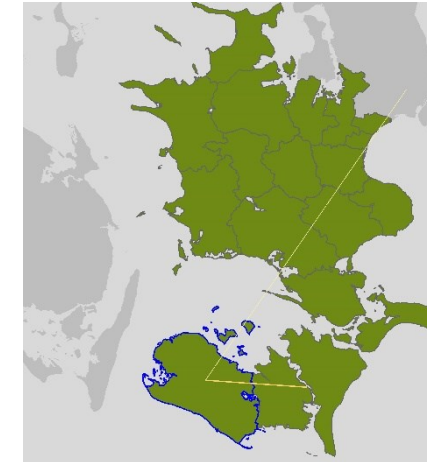
Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, hvor busture udgør en relativ stor andel af turene. Uddannelsesturene udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen.

Arbejds- og fritidsture står for de største andele af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

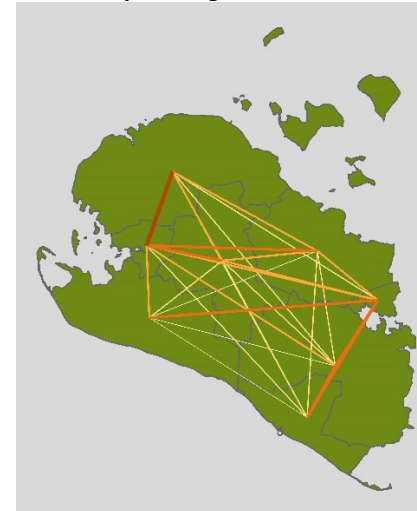
Ekstern bil pendling



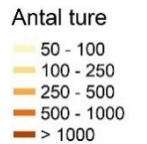
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Lolland Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindeformål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner.	Trin 3 indsatser Fokus på at der er gode parkeringsforhold og faciliteter for cykler ved stationerne. Optimere den kollektive bustrafik med mere fleksible og behovstyrede løsninger.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor kommunens virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer. Udbygge stationer som knudepunkter med gode parkeringsforhold for cykler, eksempelvis på Holeby Station.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Lolland Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om tiltag, som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen og promovere delebilsløsninger i byerne.

Hovedparten af biltrafkarbejdet i Lolland Kommune kan henføres til lokal- og oplandstrafik. Transittrafik, primært til og fra færgerne i Rødby og Tårs, fylder meget lidt, og er også svært for kommunen selvstændigt at påvirke. Langt den største del af pendlingen er kommuneintern hvor afstandene taler for at cyklen – måske især elcyklen – kan have en større rolle.

Den høje bilandel i både antallet af ture og trafikarbejdet er knyttet til både pendlings-, fritids- og ærindeformål. For fritids- og ærindeformål bør det være fokus at få flere af de især korte lokale bilture konverteret til cykelture gennem at forbedre cyklisternes forhold, herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem boligområder og centerområder, og øvrige byfunktioner.

Grundstammen i den kollektive transport er Lollandsbanen, som Lokaltog kører mellem Nykøbing Falster og Nakskov, samt den statslige bane mod Rødby. På trods af at kommunen er togbetjent, er der en meget lav kollektiv andel af turene, bortset næsten kun for uddannelsesrejser. Cykeltrafikken udgør en markant større andel af pendlings-turene end den kollektive trafik.

De 10-17-årige bliver kørt i bil i 38 % af deres ture og de cykler selv i 23 % af turene. Det taler for at der skal arbejdes på at forbedre cykelforholdene, så cyklen bliver mere attraktiv.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

Næstved Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

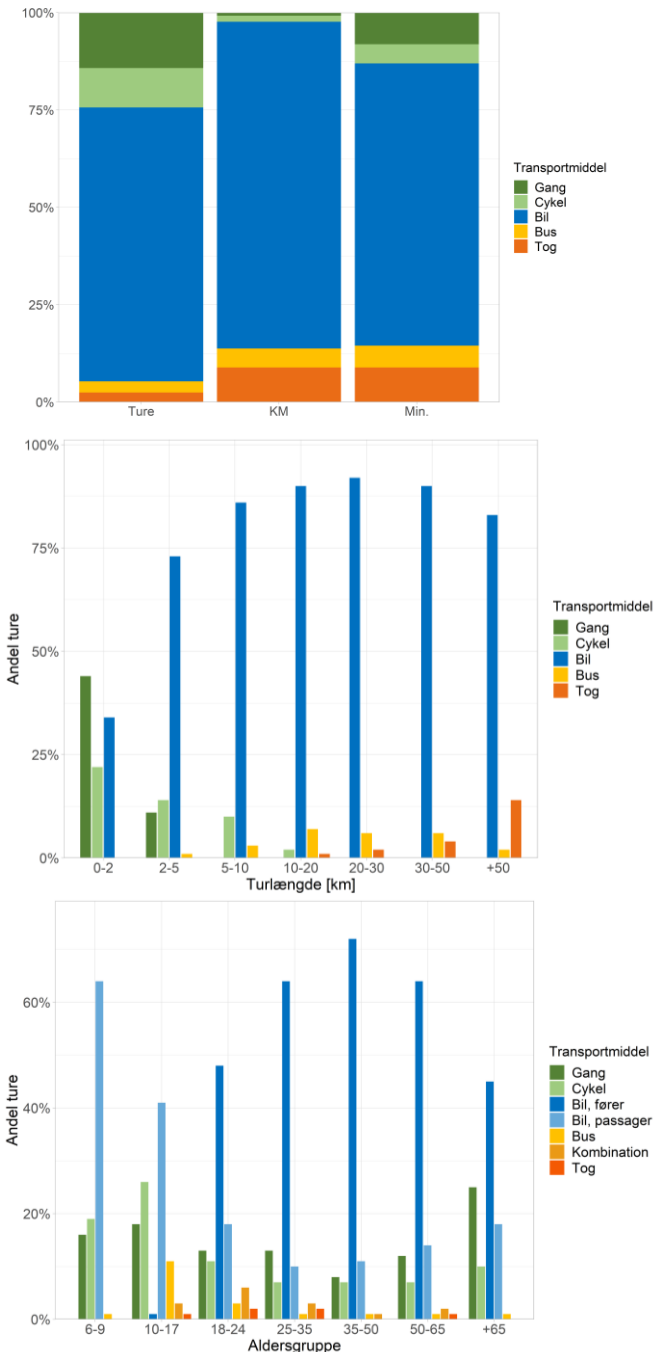
Bilturene udgør 70 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 5 %. 24 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 84 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 14 %. Cykel- og gangture udgør 3 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 34 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 73 %. På ture over 5 km anvendes bilen på 86-92 % af turene. Togture udgør 14 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 19 % af turene, mens 64 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 26 % af turene cykelture, 41 % bilpassagerture og 15 % kollektive ture. 48 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 35 %.



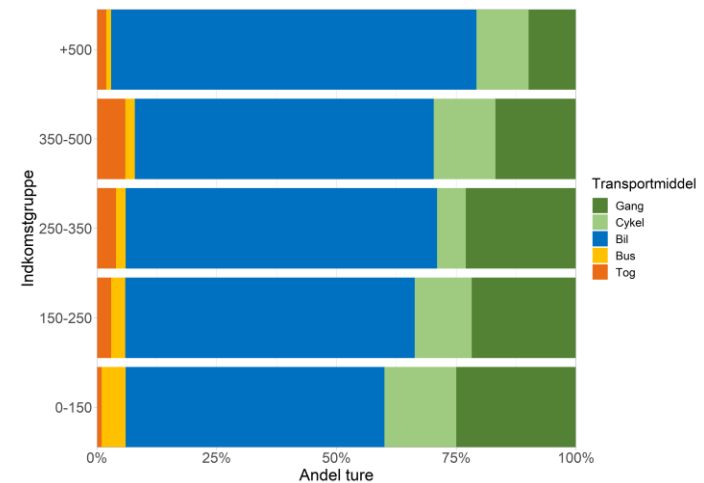
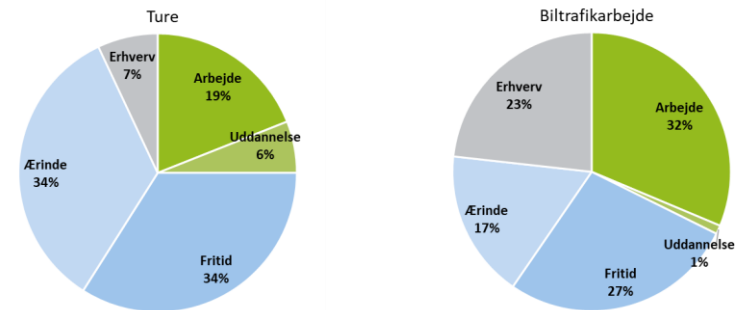
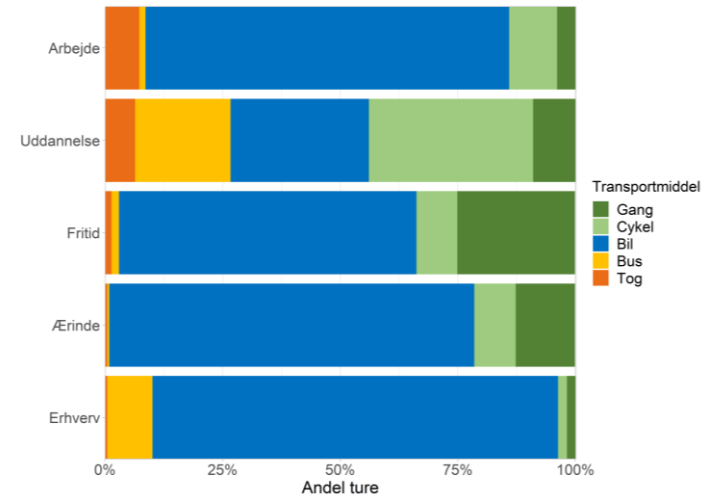
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 9 % af turene, bil på 77 % og cykel udgør 10 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 26 % af turene og cykelturene udgør 35 %, mens bil udgør 29 % af turene. På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 34 % og 21 % af turene, og bil anvendes på hhv. 63 % og 78 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 68 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 25 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 32 %, fritidsturene udgør 27 % og erhvervsture udgør 23 %. Ærindeturene står for 17 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 % af biltrafikarbejdet.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 77 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 20 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 54 % af turene, den kollektive andel udgør 6 % og cykel og gang udgør 40 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Næstved Kommune er 3 km for cykel, 25 km for bil, 13 km for bus og 87 km for tog.

Størstedelen af pendling med bil er mellem Næstved og de omkringliggende kommuner (Vordingborg, Faxe, Slagelse, Ringsted og Sorø). Der ses også en væsentlig pendling med både bil og kollektiv transport mellem Næstved og Københavnsområdet. Internt i kommunen er der et væsentligt pendlingsvolumen i den centrale del af Næstved Kommune med bil og til dels også med kollektiv transport.

Hovedpointer

Af turene med relation til Næstved Kommune foretages en høj andel med bil, mens omkring en fjerdedel af turene foretages med enten cykel eller gang. Cykel- og gangturene udgør dog en lav andel af trafikarbejdet.

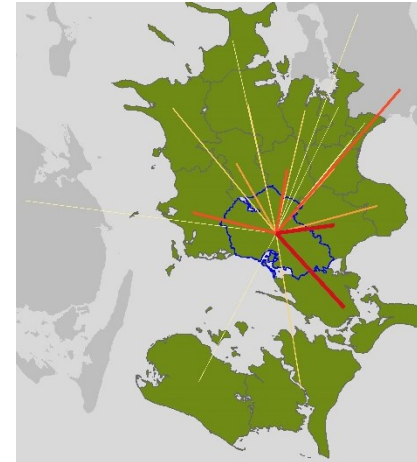
Bilen dominerer på ture over 2 km. En forholdsvis høj andel af korte ture udføres med bil. Ses der nærmere på de korte bilture (0-5 km) er formålet med turene hovedsageligt ærinde (indkøb, hente/bringe mv.) eller fritid.

Togture har først en rolle på de længere ture og spiller en større rolle jo længere turen er. Dette ses også ud fra den gennemsnitlige pendlingsafstand med tog på 87 km.

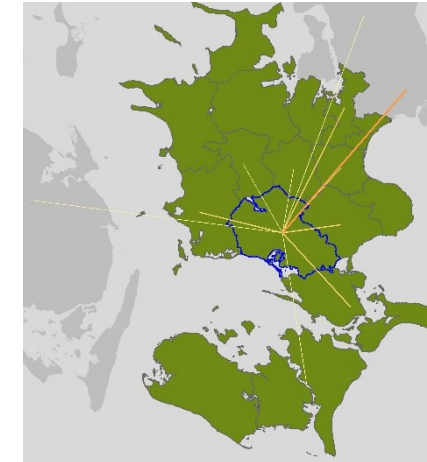
Bilen begynder at dominere i aldersgruppen fra 18-24 år. For de helt unge er der mange som køres i bil. Cykleandelen er højest i aldersgruppen 10-17 år, med faldende andel jo ældre befolkningsgruppe der ses på. I de ældre aldersgrupper spiller gangture en væsentlig rolle.

Den kollektive trafik spiller kun en væsentlig rolle for uddannelsesturene, som udgør 6 % af turene med relation til kommunen.

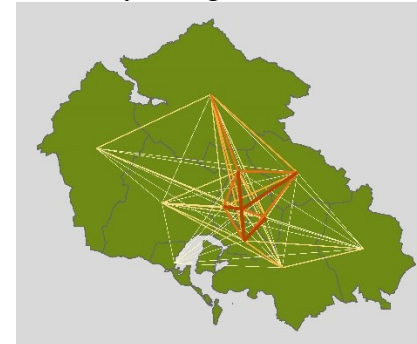
Ekstern bil pendling



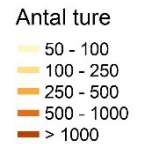
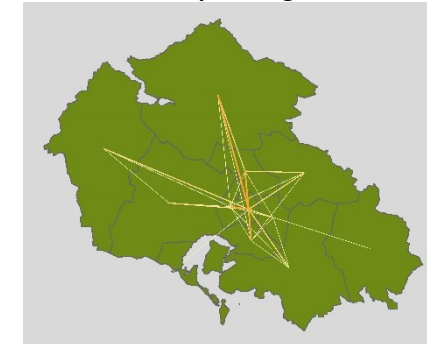
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Næstved Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Fokus på at få flere børn og unge til at cykle, da disse grupper sammenlignet med øvrige sjællandske købstæder har en lav cykelfrekvens	Trin 3 indsatser Opgradere pendlerruter for cyklister til en højere standard.
Trin 2 indsatser Styrke den kollektive transports rolle i landområderne med mere fleksible og behovstyrede løsninger. Samarbejde med kommunens virksomheder med fokus på last-mile løsninger	Trin 4 indsatser Udbygge mulighederne for Parkér & Rejs for både cykler og bil ved Næstved Station. Fortsatte forbedringer af cykelstinetet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling især mht. skole- og fritids-ture, men også i den kommuneinterne pendling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Baneopgraderingen, som har givet kortere rejsetider med tog til/fra Næstved mod Roskilde, Køge og København, bør gøre det muligt at øge togets markedsandel i forbindelse med pendling.

Fokus på Næstved Station som det gode knudepunkt, som kan fremme kombinationsrejser.

De meget høje bilandele på korte ture gør det oplagt at fokusere på virkemidler, som kan fremme cykling. Et særskilt fokus bør være på at fremme cykling blandt børn og unge, hvor der er et meget tydeligt mønster i, at børnene er bilpassagerer.

Der er meget intern bilpendling i kommunen, hvor afstandene taler for at elcyklen kan have en større rolle. Dette taler for en fortsat udbygning af cykelstinetet, for derigennem at binde bysamfundene bedre sammen og stimulere til mere cykling.

Bussen fylder meget lidt i pendlingsbilledet, og i det hele taget bør der tænkes i nye løsninger, som kan gøre bussen mere attraktiv. Behovstyrede løsninger i landområder samt samarbejder med uddannelsessteder og virksomheder kan være mulige indsatser.

Guldborgsund Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

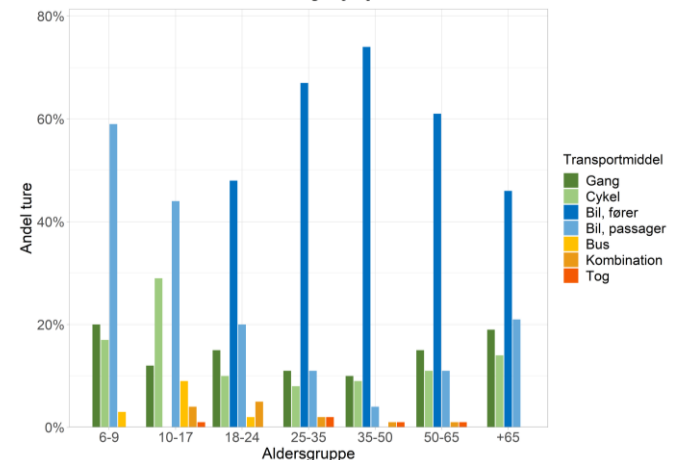
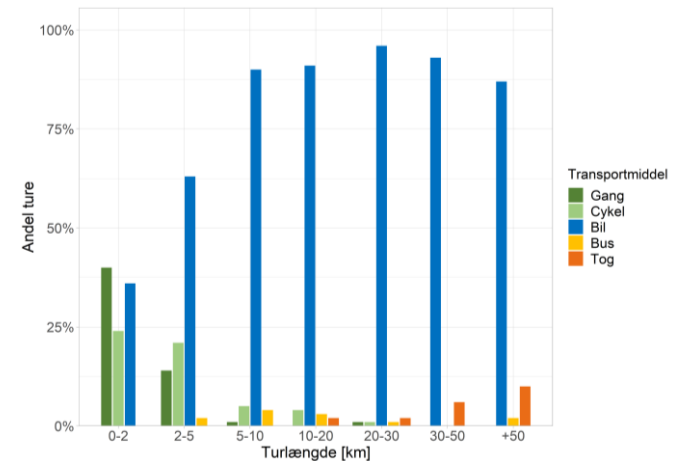
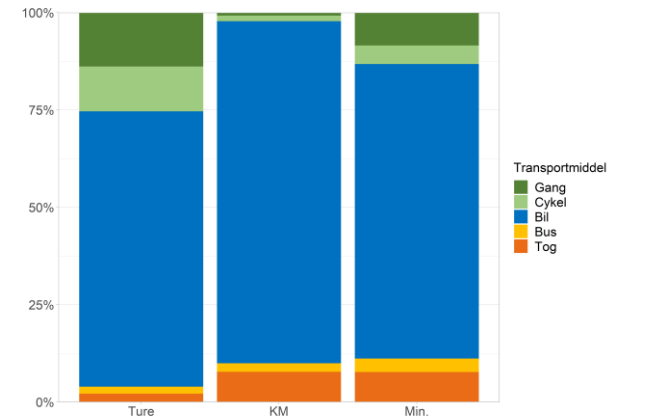
Bilturene udgør 70 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 4 %. 26 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 88 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 10 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 36 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 63 %. På ture over 5 km anvendes bil på 87-96 % af turene. Togture udgør 10 % af de lange ture (>50 km).

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 17 % af turene og gang på 20 % af turene, mens 59 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 29 % af turene cykelture, 44 % bilpassagerture og 14 % kollektive ture. 48 % af ture som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 33 %.



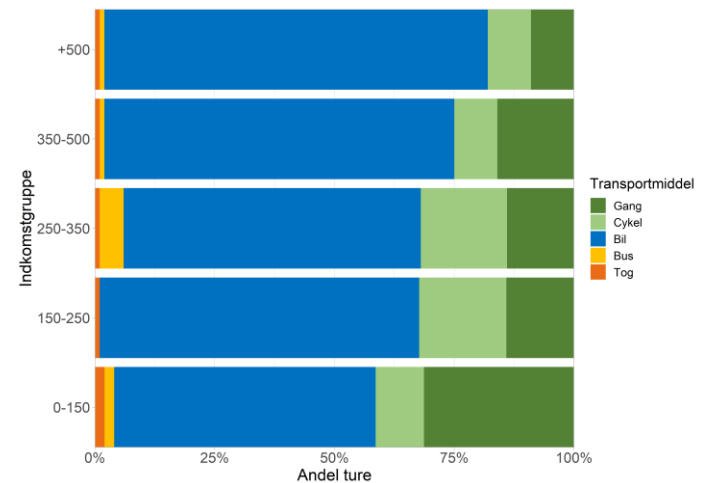
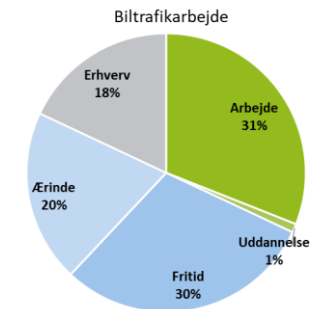
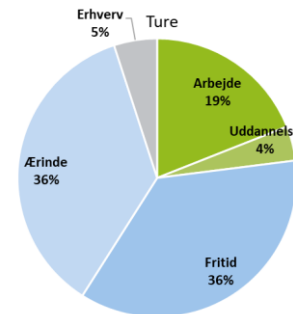
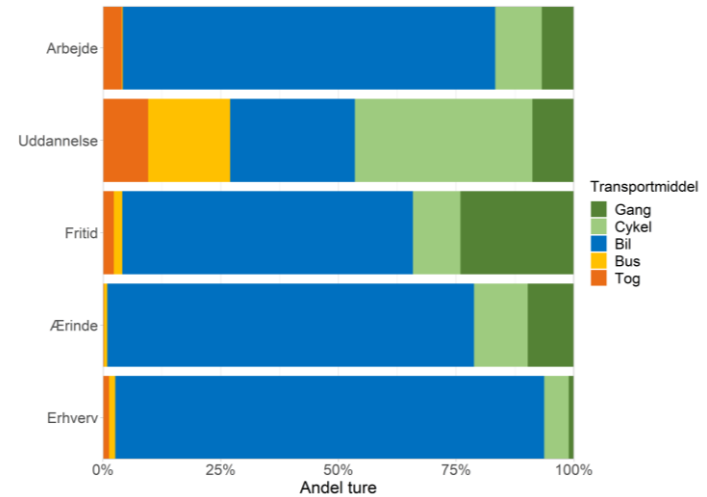
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 4 % af turene, bil på 79 % og cykel udgør 10 %. På uddannelsesture anvendes kollektiv transport på 27 % af turene og cykelturene udgør 38 %, mens bil udgør 27 % af turene. På fritids- og ærindeturene anvendes cykel og gang til hhv. 34 % og 21 % af turene, og bil anvendes på hhv. 62 % og 78 % af turene.

Fritids- og ærindeturene udgør samlet 72 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 23 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør arbejdsturene 31 %, fritidsturene udgør 30 % og ærindeturene udgør 20 %. Erhvervsture står for 18 % af biltrafikarbejdet, mens uddannelsesturene står for 1 %.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 80 % af turene, den kollektive andel udgør 2 % og cykel og gang udgør 18 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 54 % af turene, den kollektive andel udgør 4 % og cykel og gang udgør 41 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Guldborgsund Kommune er 3 km for cykel, 27 km for bil, 12 km for bus og 85 km for tog.

Størstedelen af de eksterne pendlingsture med bil er til nabokommunerne Lolland og Vordingborg. De eksterne kollektive pendlingsture foretages hovedsageligt til Københavnsområdet og Lolland. De interne pendlingsture med bil og kollektiv transport er hovedsageligt mellem Nykøbing Falster og kommunens andre områder.

Hovedpointer

Af turene med relation til Guldborgsund Kommune foretages en høj andel med bil, cykel og gang. Cykel- og gangture udgør dog en lav andel af trafikarbejdet, som domineres af bilturene. Den kollektive trafik udgør en mindre andel af turene.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang, men bilturene udgør også en væsentlig andel. For ture over 2 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture (0-5 km) er fritids- og ærindeture. Toget spiller en rolle på de længere ture.

Hovedparten af de unge mellem 6-17 år køres i bil. I aldersgruppen 10-17 år er der en vis andel som anvender cykel på deres ture. Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. Gangture har en væsentlig andel af turene i alle aldersgrupper.

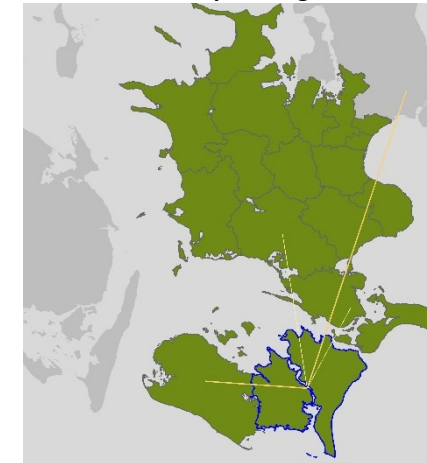
Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, som udgør en mindre andel af det samlede antal ture med relation til kommunen.

Arbejds- og fritidsture står for de største andele af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

Ekstern bil pendling

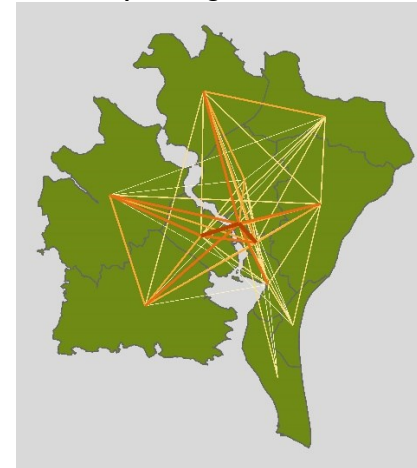


Ekstern kollektiv pendling

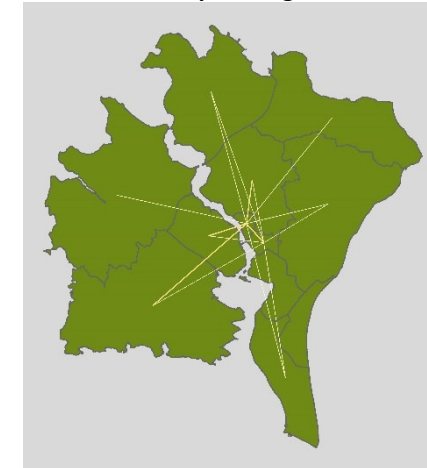


Antal ture
 100 - 500
 500 - 1000
 1000 - 2500
 2500 - 5000
 > 5000

Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Antal ture
 50 - 100
 100 - 250
 250 - 500
 500 - 1000
 > 1000

Guldborgsund Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindeformål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed.	Trin 3 indsatser Fokus på at der er gode parkeringsforhold for cykler og biler ved stationerne. Fleksibel kollektiv trafik i landsbyer og landområder
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byområderne kan understøtte mindre bilbrug. I samarbejde med udbydere af samkørsels-app promoveres samkørsel overfor kommunens virksomheder og borgere.	Trin 4 indsatser Fortsatte forbedringer af cykelstinet og sikre stier, som binder kommunens byområder sammen og forbinder boligområderne med centerområder og stationer.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Trafikmønsteret i Guldborgsund Kommune er i altovervejende grad baseret på bil. Anbefalinger til initiativer vil derfor koncentrere sig om tiltag, som kan flytte nogle af de korte bilture til cykel, og initiativer som kan optimere bilkørslen ved at fokusere på samkørsel i pendlingen og promovere delebilsløsninger i byer og landsbyer.

Hovedparten af biltrafikarbejdet i Guldborgsund Kommune kan henføres til lokal- og oplandstrafik. Transittrafik udgør ca. 15 % af trafikarbejdet, og er svært for kommunen selvstændigt at påvirke.

Langt den største del af pendlingen i Guldborgsund er kommuneintern, hvor afstandene taler for at cyklen – måske især elcyklen – kan have en større rolle.

Den meget høje bilandel i både antallet af ture og trafikarbejdet er knyttet til både pendlings-, fritids- og ærindeformål. Dog spiller toget, en vis rolle i arbejds- og uddannelsespendlingen. Bussen har en beskeden rolle i trafikmønsteret, primært i uddannelsesturene.

For fritids- og ærindeformål bør det være et fokus at få flere af de især korte lokale bilture konverteret til cykelture gennem at forbedre cyklisternes forhold, herunder at skabe gode og sikre stiforbindelser mellem boligområder og centerområder, og øvrige byfunktioner.

Der kan ligeledes arbejdes på at fremme delebilisme, som kan være et godt alternativ til egen bil på netop fritidsture.

Mobilitetsløsninger i landsbyerne, som kan gøre bussen mere attraktiv ved at gøre den mere fleksibel og behovstyret.

Vordingborg Kommune

NØGLETAL OM PERSONTRANSPORT

Opgørelser for ture med relation til kommunen.

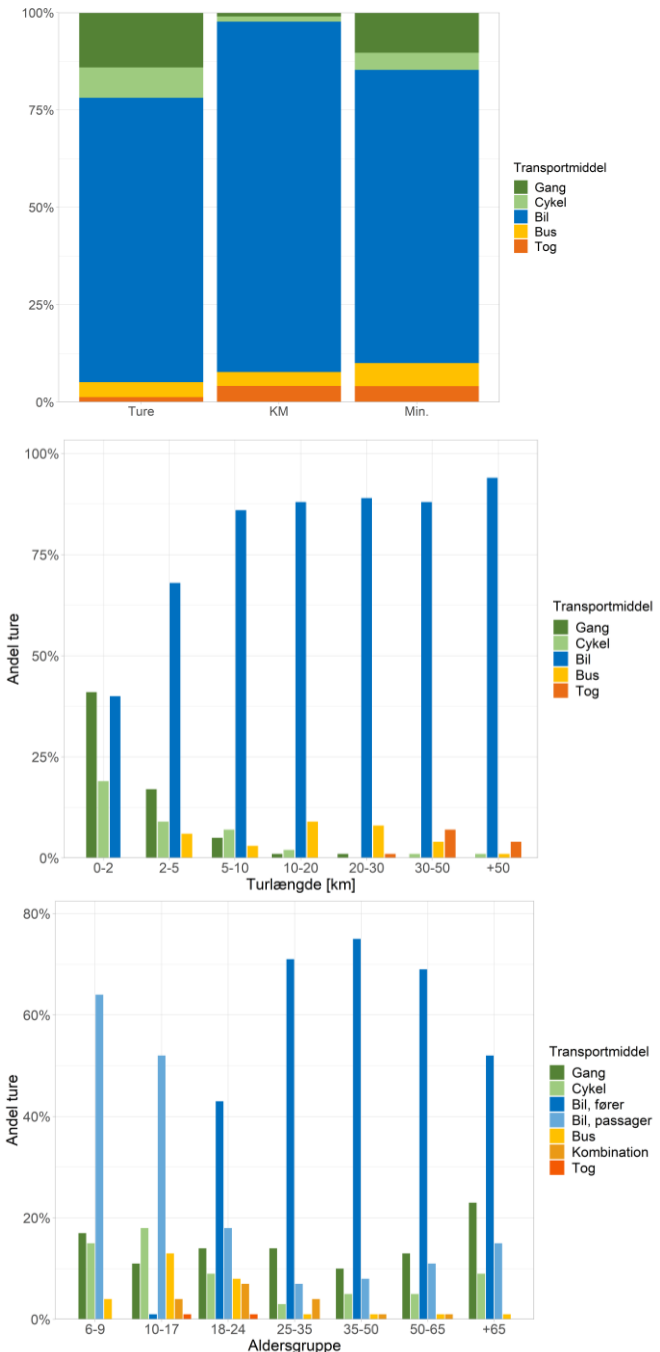
Bilturene udgør 73 % af alle ture, mens antallet af kollektive ture (bus og tog) udgør 5 %. 22 % af turene er cykel- eller gangture.

Bilturene udgør 90 % af trafikarbejdet i kørte km og de kollektive ture 8 %. Cykel- og gangture udgør 2 % af trafikarbejdet i kommunen.

Bilens markedsandel på de helt korte ture på 0-2 km udgør 40 % og for ture på mellem 2 og 5 km udgør bilturene 68 %. På ture over 5 km anvendes bil på 86-94 % af turene. Togture udgør 4-7 % af de lange ture over 30 km.

For de 6-9-årige anvendes cyklen på 15 % af turene, mens 64 % af børnenes ture er som bilpassager. For aldersgruppen mellem 10-17 år er 18 % af turene cykelture, 52 % bilpassagerture og 18 % kollektive ture. 43 % af turene som de unge mellem 18-24 år foretager er som bilfører.

I aldersgruppen +65 udgør cykel- og gangture 32 %.



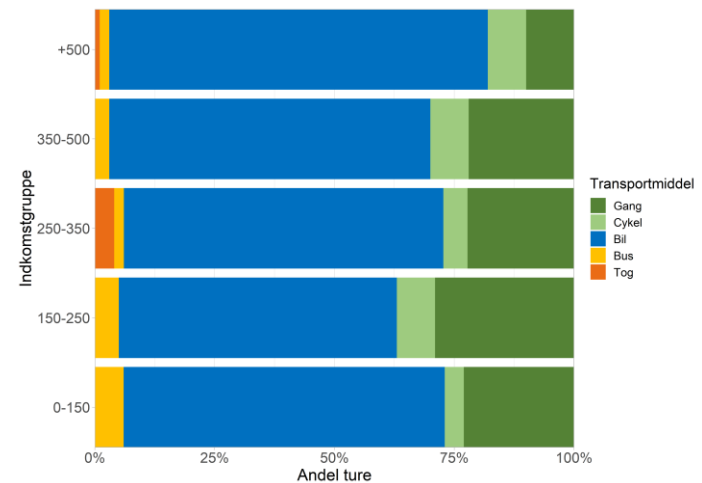
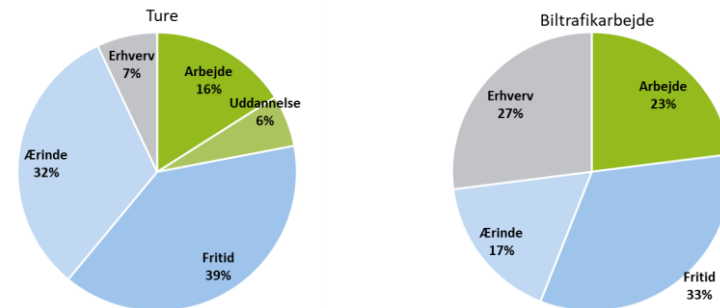
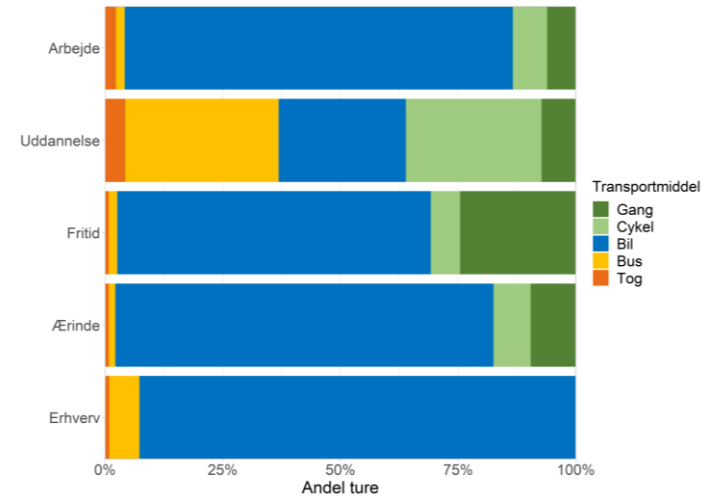
Analyse af muligheder for omstilling til klimavenlig persontransport i de sjællandske kommuner

For arbejdsture anvendes kollektiv trafik på 4 % af turene, bil på 82 % og cykel udgør 7 %. På uddannelsesture anvendes bus på 33 % af turene og cykelturene udgør 29 %, mens bil udgør 27 % af turene. På fritids- og ærinde turene anvendes cykel og gang til hhv. 31 % og 18 % af turene, og bil anvendes på hhv. 67 % og 80 % af turene.

Fritids- og ærinde turene udgør samlet 71 % af alle ture med relation til kommunen. Ture til arbejde og uddannelse står samlet set for 22 % af turene.

Af biltrafikarbejdet udgør fritidsturene 33 %, erhvervsturene 27 %, arbejdsturene 23 % og ærinde turene udgør 17 %.

Ved høj husstandsindkomst (+500.000 kr.) udgør bilen 79 % af turene, den kollektive andel udgør 3 % og cykel og gang udgør 18 %. For de lave husstandsindkomster (0-150.000 kr.) udgør bilen 67 % af turene, den kollektive andel udgør 6 % og cykel og gang udgør 27 %.



Den gennemsnitlige pendlingsafstand for ture med relation til Vordingborg Kommune er 2 km for cykel, 28 km for bil, 16 km for bus og 68 km for tog.

Hovedparten af de eksterne pendlingsture med bil går til nabokommunerne Guldborgsund og Næstved. Derudover er der også en vis del til Faxe Kommune og Københavnsområdet. Der er relativt få eksterne pendlingsture med kollektiv trafik. Turmønstret for de interne pendlingsture med bil viser ture i øst-vestlige retninger samt mere lokale ture til og fra Vordingborg byområde. Der er relativt få kommuneinterne pendlingsture med kollektiv trafik.

Hovedpointer

Af turene med relation til Vordingborg Kommune foretages en høj andel med bil og gang. Den kollektive trafik udgør en mindre andel af turene. Trafikarbejdet domineres af bilturene.

På de helt korte ture anvendes hovedsageligt gang og bil. For ture over 2 kilometer dominerer bilen. Hovedparten af de korte bilture (0-5 km) er fritid- og ærindeture. Bus spiller en rolle på de mellemlange ture og toget spiller en rolle på de længere ture.

Hovedparten af de unge mellem 6-17 år køres i bil. I aldersgruppen 10-17 år er der en vis andel som anvender cykel og bus på deres ture. Bilen begynder at dominere transportbilledet i aldersgruppen fra 18-24 år. Gangture har en væsentlig andel af turene for de ældre aldersgrupper.

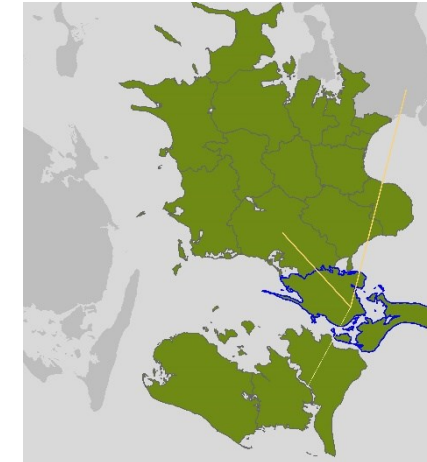
Den kollektive trafik anvendes hovedsageligt ved uddannelsesture, hvor busture udgør en tredjedel af uddannelsesturene. Uddannelsesturene udgør god en mindre andel af turene med relation til kommunen.

Erhvervs-, arbejds- og fritidsture står for de største andele af biltrafikarbejdet for ture med relation til kommunen.

Ekstern bil pendling



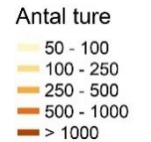
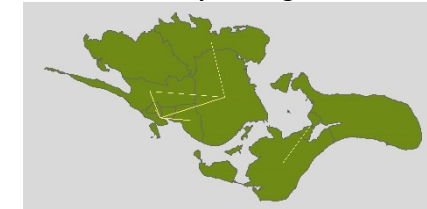
Ekstern kollektiv pendling



Intern bil pendling



Intern kollektiv pendling



Vordingborg Kommune

VIRKEMIDLER

Trin 1 indsatser Incitament og information som skal fremme cykling til fritids- og ærindefor-mål. Reducere behovet for transport gennem en langsigtet planlægning og placeringen af byfunktioner, hvor der særligt fokuseres på stationsnærhed.	Trin 3 indsatser Fokus på de kollektive knudepunkter og fremme af kombinationsrejser. Fleksibel kollektiv trafik i landsbyer og landområder. Et fokus på generel forbedring af stinettets standard vil bidrage til øget cykling.
Trin 2 indsatser Fremme af delebilisme i byer og landsbyer kan understøtte mindre bilbrug.	Trin 4 indsatser Udbygge stationsområderne til gode knudepunkter med Parkér & Rejs for både cykler og bil. Fortsatte forbedringer af cykelstinettet og sikre stier, som binder kommunens bysamfund sammen og stimulerer til mere cykling.

Samlet vurdering og anbefalinger:

Vordingborg er en kommune med en del udpendling, i første omgang mod nabokommunerne, men også mod hovedstadsområdet, hvor toget har en stærk position. Et fokus på at fremme kombinationsrejser og udbygge knudepunkterne, primært Vordingborg Station, bør være et fokus.

I den interne bilpendling i kommunen taler afstandene for at elcyklen kan have en større rolle. En fortsat udbygning af cykelstinettet for derigennem at binde bysamfundene bedre sammen, vil skabe bedre vilkår for cykling – også i pendlingen.

Den høje bilandel i fritids- og ærindefure peger på, at der skal være fokus på at overflytte korte bilture til cykling. At der er markant flere af de 10-17-årige som bliver kørt i bil (52 %) end som cykler (18 %), taler også for, at der er behov for at arbejde på at forbedre cykelforholdene.

Bussen spiller en mindre rolle i transportbilledet, og der er behov for at tænke i nye løsninger, som kan gøre bussen mere attraktiv. Behovstyrede løsninger i landområder samt samarbejder med uddannelsessteder og virksomheder kan være mulige indsatser.

Et fokus på byfortætning og udnyttelse af stationsnærhed er oplagt at forfølge, da det kan underbygge mere bæredygtig mobilitet på længere sigt.