



Strategi for grøn mobilitet

September 2021

Indhold

1. Rammesætning – hvad er formålet med strategien?	3
Sammenhæng til øvrige områder	5
Råderummet	5
2. Det er vores udgangspunkt	7
3. Mål og delmål	10
4. Prioriteter for at opnå målene	15
5. Omstilling til grønne drivmidler	17
Ladeinfrastruktur	17
Privat- og erhvervsbilisme	18
Eldrevet transport i egen flåde samt via udbud og ejerskab	19
Omstilling af den tunge transport	22
6. Gode alternativer til bilen	23
Kombinationsrejser - Mobility as a service	23
Den kollektive transport	25
Cyklisme	26
Samkørsel og delebiler	27
7. Partnerskaber for handling - for bedre og grønnere mobilitet	29
Implementering af strategien	30



1. Rammesætning – hvad er formålet med strategien?

Bornholms strategi for grøn mobilitet lægger sporene for omstillingen af køretøjer og for ændrede transportvaner på Bornholm i en grønnere retning. Det er nødvendigt for at indfri ambitionerne i Bornholms Energipolitik og Bornholms Energistrategi om, at transporten på Bornholm i 2040 skal være fossilfri.

Grøn mobilitet handler om at reducere klimaaftrykket fra køretøjerne på Bornholm og om at bringe gode, grønne mobilitetsløsninger i spil samtidig med, at alle sikres mulighed for grøn transport. Det handler om at få bilisterne – hvad enten de er privat- eller erhvervsbilister - til at skifte de fossile køretøjer ud med køretøjer på el eller andre CO₂-neutrale og grønne brændsler. Samtidig skal vi reducere turene i bil og se

på, hvordan ture flyttes over i mere klimavenlige og sundhedsfremmende transportformer, så det samlede transportbehov i bil reduceres. Grøn mobilitet handler derfor også om at ændre vaner og om at gøre det nemmere at være mobilist frem for bilist: at finde og benytte grøn transport på tværs af transportformer (gang, løbehjul, cykling, kollektiv trafik, elbiler, samkørsel, delebil).

Mobilitet har stor betydning i menneskers hverdagsliv. Det har også betydning for, hvordan vi transporterer vores varer og serviceydelser, skaber gode rammer for erhvervslivet, sikrer den økonomiske udvikling og skaber attraktive byrum. Alle på Bornholm – både borgere og virksomheder såvel som besøgende – skal have mulighed for at træffe et grønt transportvalg. Når klima-

Hvad er en mobilist?

En mobilist er fleksibel i sine transportvalg. Kører til arbejde med kolleger den ene dag, cykler den næste og tager bussen den tredje.

For mobilisten er rejsetiden kvalitetstid og ikke spildtid. Hvert minut har flere formål: mens mobilisten transporterer sig fra A til B ordnes netbanken eller et par arbejdsmails. Eller også bruges rejsen til motion eller afslapning – afhængig af rejseform.

Mobilisten lader sig ikke begrænse af afgangstider. Ved hjælp af informationstjenester holder mobilisten sig opdateret om transportmuligheder og vælger rejsen undervejs.

Mobilisten skåner klimaet og styrker sit helbred gennem bevægelse og mindre CO₂-udslip i hverdagen.

venlige transportformer bliver den naturlige vej til mobilitet, kan alle på Bornholm blive en del af løsningen. Det er vigtigt, for den grønne omstilling af transporten på Bornholm lykkes kun i et bredt samarbejde med partnerskaber på tværs af offentlige og private skel. Vi skal alle ændre vores transportvaner. Unge bornholmere spiller en særlig rolle, da deres transportvaner skal formes i en grøn retning.

Strategi for grøn mobilitet bidrager til at realisere Bornholmermålene. Strategien bidrager og inspirerer også til handling for indfrielsen af FN's verdensmål¹ og Parisaftalen² om at begrænse den globale temperaturstigning. Strategien for grøn mobilitet bidrager til indfrielsen af flere verdensmål – nogle direkte, andre indirekte.



¹ <https://www.verdensmaal.org/>

² <https://kefm.dk/klima-og-vejr/klima-forhandlinger/parisaftalen-2015>

Sammenhæng til øvrige områder

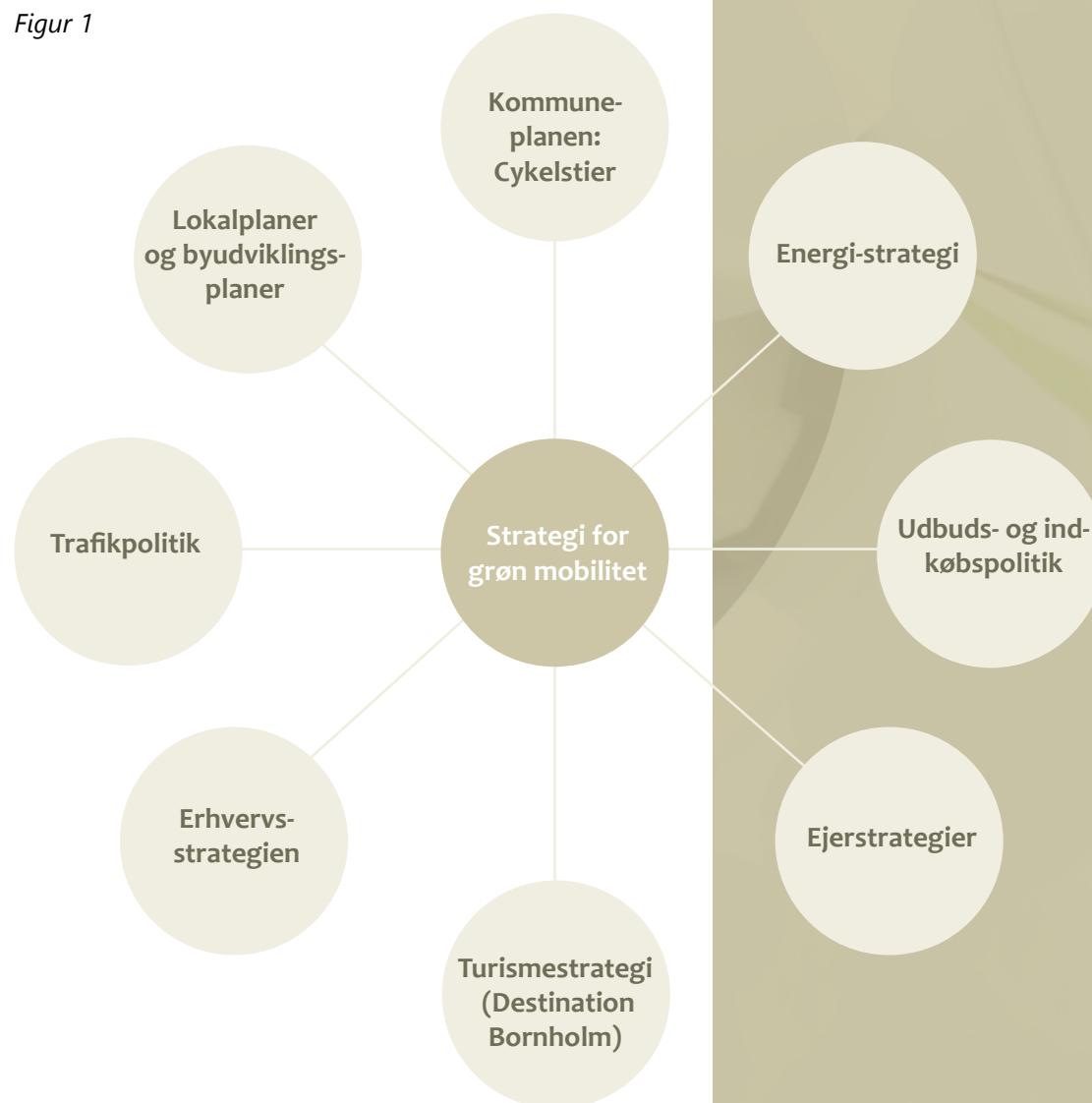
Regionskommunen har en række politikker og strategier, som grøn mobilitet relaterer sig til. Det viser, at indsatsen for grøn mobilitet skal ses i sammenhæng med andre indsatser, og at mange aktører har en aktie i at føre den ud i livet. Figur 1 illustrerer de områder, hvor der er særlige snitflader. Løbende koordination vil være afgørende for at understøtte de politiske visioner og sikre, at det bornholmske samfund udvikles på en måde, der fremmer grøn mobilitet bedst muligt.

Trafikplaner, udbuds- og indkøbspolitik, lokalplaner og byudviklingsplaner er eksempler på områder og politikker, der kan bidrage til at understøtte ambitionerne i Bornholms strategi for grøn mobilitet. Omvendt er strategien for grøn mobilitet afgørende for, at målene i Bornholms Energi-politik nås. Strategien for grøn mobilitet understøtter desuden målene i Erhvervspolitikken og Turismestrategien.

Råderummet

Regionskommunen har en bred spilleplade med forskellige virkemidler. For nogle af strategiens indsatsområder har kommunen vide rammer og

Figur 1



kan som myndighed eller bygherre selv sætte retning. Det gælder for eksempel by- og trafikplanlægningen. Den kollektive transport er ligeledes en kommunal opgave, hvor rammerne er vide, om end økonomien kan være en begrænsende faktor. Derudover har kommunen ansvar for implementeringen af sin andel af Ladestanderbekendtgørelsen. Omvendt forholder det sig, når det handler om at få flere bornholmere til at købe en elbil, gå med i delebilsklubber eller at samkøre. Her er kommunens muligheder mere begrænsede. National og international lovgivning, den generelle samfundsudvikling og megatrends påvirker også udviklingen af transporten, ligesom bilproducenterne og bilforhandlerne er hovedaktører uden for kommunens indflydelse.

Kommunen har som virksomhed mulighed for at inspirere bornholmske virksomheder til handling ved at gå forrest. Det gælder for eksempel gennem omlægning af kommunens egen flåde eller iværksættelse af tiltag for at understøtte grønne transportvaner hos medarbejderne. Eller gennem fortsat brug af hjemmearbejdsplads, hvor kommunen opfordrer til, at der ses på muligheder for hjemmearbejde, hvor det er hensigtsmæssigt under hensyntagen til opgavevaretagelsen. På samme vis kan kommunen prioritere, at de varer og tjenesteydelser, der købes, leveres grønt. Endelig har kommunen en vigtig fortalerrolle og kan engagere sig i den nationale dialog om transport.

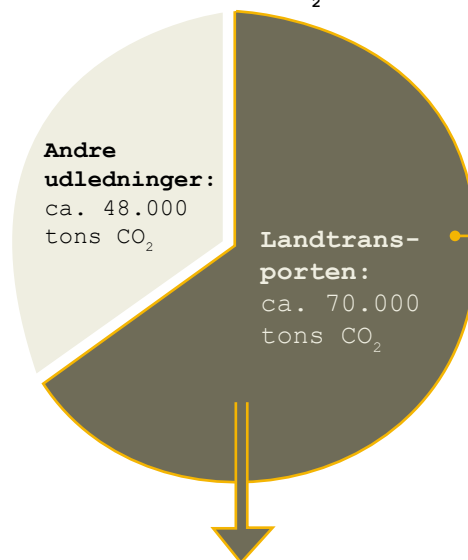
2. Det er vores udgangspunkt

Dette afsnit viser, hvordan udledningerne af afgiftsbelagt CO₂ i transporten er fordelt på Bornholm. Det giver også information om bornholmernes mobilitet i glimt. Der er tale om tendenser gennem de seneste ti år, som primært baseres på Transportvaneundersøgelsen (TU). Der er ikke tilstrækkelige data til at angive en år-til-år udvikling.

Note: De anviste udledninger stammer fra dataindsamling i forbindelse med udarbejdelsen af Energistrategien i 2019. Med Corona-pandemien blev der vendt op og ned på mange ting. Det gælder også mobiliteten, hvorfor det ikke ville have givet et retvisende billede med data fra 2020.

Udledninger fra landtransport

Udledninger (afgiftsbelagt CO₂) på Bornholm i alt:
118.000 CO₂



Med ca. 70.000 tons CO₂ udledning om året er landtransporten (personbiler og øvrig transport) den sektor, der udleder mest afgiftsbelagt CO₂ på Bornholm.

Fordeling af ca. 70.000 tons CO₂ fra landtransporten



Personbiler: ca. 34.000 tons om året

Varebiler, lastbiler og traktorer udleder hver ca. 10.000 tons om året. Den samlede busdrift (BAT og turist- og privatkørsel) udleder ca. 4.000 tons om året.

Rejselængder på Bornholm



En rejse internt på Bornholm er i snit **ca. 9 km** (Bornholmerne rejser i snit 2,8 ture pr. døgn)



En gennemsnitlig cykeltur er på **3 km**



Kortest er gangturene som i snit er **1,4 km**



Bilførere rejser i snit 11 km og bilpassagererne lidt længere nemlig **13 km**

Bornholmernes biler og cykler

- 70% af bornholmerne har en cykel.

- Bornholm er den kommune i landet med den tredjeældste bilflåde. Bilerne med privat bruger, inkl. leasingbiler (der udgør under 2 procent) på Bornholm har en gennemsnitsalder på 11,3 år mod landsgennemsnittet på 9,2.

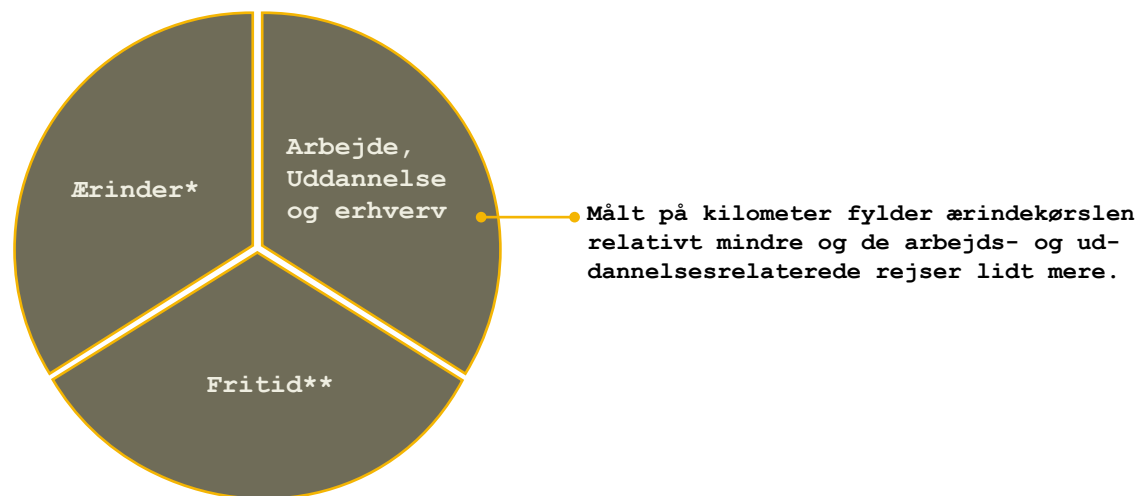
(kilde: DST, BIL8)

- Antallet af husstande med to biler er steget fra 2305 familier i 2018 til 2490 familier i 2020.

(kilde: DST800)

Kilde: Tallene gælder for 10-84 årige og baseret på COWIs udtræk fra TU for perioden 2011-2020

Rejseformål



Udvikling fra 2010-2020



Det samlede befolkningstal er **faldet ca. 6 %**



Transporten på vejene er **steget** i samme takt som antallet af personbiler, dog med et fald i 2020.



Antallet af personbiler er **steget** med **13 %**



Antallet af passagerer i den kollektive trafik er samlet set **steget 6 %**

*Ærinder inkluderer for eksempel indkøb, hente og bringe personer eller ting, besøg hos lægen, m.v.

**Fritid inkluderer for eksempel besøg hos familie og venner, tur i sommerhus, fritidsaktiviteter, m.v.

Kilde: Tallene gælder for 10-84 årige og baseret på COWIs udtræk fra TU for perioden 2011-2020

3. Mål og delmål

Bornholms Energipolitik 2040 har indlagt delmål for CO₂-reduktioner på Bornholm frem mod 2040. For landtransporten er der lagt op til følgende ambitiøse delmål for CO₂-reduktioner: 2020-2025 (9.000 tons), 2025-2032 (23.000 tons) og 2032-2040 (38.000 tons)³. Det er disse mål, Bornholms strategi for grøn mobilitet vil indfri.

Vi kender de teknologiske løsninger for omstillingen af cirka 2/3 af køretøjerne. Derfor handler det

om at finde de bedste måder at stimulere de nødvendige adfærdsændringer for at bringe de teknologiske løsninger i spil. Derudover skal vi være klar til at favne nye teknologier, der bidrager til at accelerere den grønne omstilling og gå foran for at opnå målene.

Strategien understøtter, at nedenstående mål indfries:

(se følgende sider)

³ Kommissoriet for strategi for grøn mobilitet, BRK, 2021.

Nr.	Mål	Delmål	CO ₂ -reduktioner ⁴	Årstal	Primære aktører
1.0	Bornholms transport skal være fossilfri i 2040	2025: 9.000 t CO ₂ per år 2030: 32.000 t CO ₂ per år 2040: 70.000 t CO ₂ per år	2025: 9.000 t CO ₂ 2030: 23.000 t CO ₂ 2040: 38.000 t CO ₂ Total 2040: 70.000 t CO₂	2040	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalbestyrelsen • Bornholmere • Bornholmske virksomheder • Trafik- og transportselskaber • Regeringen/staten

Omstilling til grønne drivmidler

2.0	Bornholms ladeinfrastruktur er udbygget, så alle bornholmere og gæster har mulighed for at køre på el	2022: Langsigtet plan udarbejdet 2022: Etablering af én ladestander til busdrift		2030	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalbestyrelsen • Bornholms forsyningselskaber • Bornholmske virksomheder • Bornholmere • Ladeoperatører
2.1	Fossile biler erstattes med elbiler svarende til %-vis andel af 1.500.000 elbiler på landsplan i 2030	2025: 870 elbiler 2030: 10.200 elbiler 2040: 7.400 elbiler ⁵	2025: 1.600 t CO ₂ 2030: 18.900 t CO ₂ 2040: 10.500 t CO ₂ Total 2040: 31.000 t CO₂⁶	2040	<ul style="list-style-type: none"> • Bornholmere (bilisterne) • Bornholmske bilforhandlere • Banker og finansieringskilder • Kommunalbestyrelsen • Delebilsklubber

⁴ En række forudsætninger ligger til grund for de viste CO₂ reduktioner; Det antages, at antallet af personbiler på Bornholm uændret vil være cirka 18.500. Tal for CO₂ reduktion er afrundede og dækker over reducerede tons CO₂ per år. Reduktionerne er periodiske, og dækker over 2021-2025, 2026-2030 og 2031-2040.

⁵ Alle tal er afrundede. Det forudsættes, at bilejerskabet er stagnerende på Bornholm, men at der ses en omstilling til elbiler svarende til 1.500.000 elbiler i Danmark i 2030. 870 elbiler svarer til cirka 4,7 % af bornholmernes biler, 10.200 elbiler svarer til cirka 55 % af bornholmernes biler, 18.500 elbiler svarer til 100 % af bornholmernes biler.

⁶ Når reduktioner opnået via omstilling af BRK's personbilflåde samt reduktioner fra adfærdsændringer medregnes, giver den samlede reduktion fra omstilling af personbiler 34 t CO₂.

2.2	Fossile varebiler erstattes med el- varebiler	2025: 20 % omstillet 2030: 90 % omstillet 2040: 100 % omstillet	2025: 2.250 t CO ₂ 2030: 7.850 t CO ₂ 2040: 1.100 t CO ₂ Total 2040: 11.200 t CO₂	2040	<ul style="list-style-type: none"> • Bornholmske virksomheder • Bornholmske håndværkere • Kommunalbestyrelsen
2.3	Landbaseret transport af varer og tjenesteydelser til Bornholms Regionskommune foregår grønt og bæredygtigt	2024: Mål fastlagt i udbuds- og indkøbspolitikken svarende til kommunens egen omstillingsgrad 2030: Jf. ovenfor	Denne indsats understøtter mål nr. 2.1, 2.2 og 2.7	2040	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalbestyrelsen • Bornholmske virksomheder og leverandører • Bornholmske transportører
2.4	Omstilling af kommunens* flåde (*administrationen, omfattet af flådestyringen)	2022: Der udarbejdes en plan for omlægning af den samlede flåde under 3.500 kg., så personbiler løbende udskiftes til el 2025: personbiler 70 % omstillet 2030: personbiler 100 % omstillet 2030: Varebiler 100 % omstillet 2040: Den tunge trafik 100 % omstillet til fossilfri drivmidler	2025: 700 t CO ₂ * 2030: 300 t CO ₂ * Total 2040: 1.000 t CO₂*	2040	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalbestyrelsen

2.5	Offentlig transport – kollektiv-, flex- og servicetrafik kører på fossilfri drivmidler	2025: Egendrift 50 % omstillet 2030: Egendrift er 100 % omstillet, herunder eksterne leverandører	2025: 1.450 t CO ₂ 2030: 1.450 t CO ₂ Total 2040: 2.900 t CO₂	2030	<ul style="list-style-type: none"> BAT Private buschauffører Kommunalbestyrelsen
2.6	Privat- og turistkørsel kører på fossilfri drivmidler	2030: 50 % omstillet 2040: 100 % omstillet	2030: 650 t CO ₂ 2040: 650 t CO ₂ Total 2040: 1.300 t CO₂	2040	<ul style="list-style-type: none"> Private buschauffører Destination Bornholm Turister
2.7	Den tunge transport (landbrug og lastbiler)⁷ kører på fossilfri drivmidler	2025: 8 % omstillet 2030: 30 % omstillet 2040: 100 % omstillet	2025: 1.600 t CO ₂ 2030: 4.500 t CO ₂ 2040: 14.300 t CO ₂ Total 2040: 20.400 t CO₂	2040	<ul style="list-style-type: none"> Bornholmske virksomheder Bornholmske transportører Bornholmske landmænd Bornholms forsynings-selskaber Kommunalbestyrelsen

Gode alternativer til bilen

3.1	Nulvækst i antallet af biler på Bornholm	2023: Etablering af ti delebilsclubber (som en af flere indsats, der bidrager til nulvækst).		2025	<ul style="list-style-type: none"> Borgerforeninger Brugsforeninger Delebilselskaber
3.2	Der udvikles et koncept for kombinationsrejser- Mobility as a Service på Bornholm	2025: Kombinationsrejser via en Maas-plattform er muliggjort	Reduktionen fra denne indsats er indeholdt i mål nr. 3.3, 3.4 og 3.5.	2030	<ul style="list-style-type: none"> BAT Kommunalbestyrelsen

⁷ Busser og varebiler indgår i delmål 2.2, 2.5 og 2.6.

3.3	Cyklisme skal udbredes, herunder hverdagscyklismen	<p>2022: I dialog med borgerne udarbejdes en plan for overflytning af korte og mellemlange ture fra bil til cykel/elcykel</p> <p>2025: Udvidelse af cykelruterne</p> <p>2030: 25 % af alle korte bilture under tre km flyttes til cykel</p> <p>2030: 5 % af alle bilture mellem tre og ti km flyttes til el-cykler</p>	<p>2025: 300 t CO₂</p> <p>2030: 300 t CO₂</p> <p>Total 2040: 600 t CO₂</p>	2030	<ul style="list-style-type: none"> • Bornholmerne • Borgerforeninger • Bornholmske virksomheder • Kommunalbestyrelsen
3.4	Vækst i antal passagerer i den kollektive transport	<p>2022-2023: Der udarbejdes en plan for at gøre den kollektive transport mere attraktiv</p> <p>2030: 5 % af de lange bilture på mere end 15 km overflyttes til kollektiv transport</p>	<p>2025: 180 t CO₂</p> <p>2030: 180 t CO₂</p> <p>Total 2040: 360 t CO₂</p>	2030	<ul style="list-style-type: none"> • Bornholmerne • BAT • Kommunalbestyrelsen
3.5	Øget samkørsel i pendlerrejser samt i ærinde og fritidskørsel	<p>2022-2030: Samkørsel i pendlerrejser øges fra 13 % til 20 % og samkørsel til ærinde- og fritidsture øges fra 32 % til 37 %⁸</p>	<p>2025: 450 t CO₂</p> <p>2030: 450 t CO₂</p> <p>Total 2040: 900 t CO₂</p>	2030	<ul style="list-style-type: none"> • Bornholmerne
3.6	Færre pendlerrejser post Corona pga. hjemmearbejdsdage	<p>10 % færre pendlerrejser i bil. Adfærdsændringer pga. Corona har umiddelbar effekt.</p>	<p>2021: 460 t CO₂</p> <p>Total 2040: 460 t CO₂</p>	2030	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunalbestyrelsen • Virksomhederne • Bornholmerne

⁸ Det forudsættes at bilfører bliver samkører/passager

4. Prioriteter for at opnå målene

15

Energipolitikken mål om nedbringelse af CO₂ i transporten kræver, at der arbejdes med specifikke strategiske indsatser på transportområdet. Strategi for grøn mobilitet omfatter dels indsatser, der skal understøtte selve omstillingen af køretøjer – dvs. understøtte, at fossile køretøjer udskiftes med køretøjer på el eller andre CO₂-neutrale, grønne og bæredygtige brændsler. Dertil kommer de gode alternativer til bilen, som sætter fokus på, hvordan den samlede transport kan reduceres. For langt størstedelen af indsatserne gælder, at der vil være behov for at ændre bornholmernes transportadfærd.

Strategien har følgende indsatsområder, der til-

sammen skal sikre, at Energipolitikken mål indfries:

Omstilling til grønne drivmidler

- Ladeinfrastruktur
- Omstilling af privat- og erhvervsbilisme
- Grøn transport i egen flåde, via indkøb og udbud og gennem aktivt ejerskab
- Omstilling af den tunge transport

Gode alternativer til bilen

- Kombinationsrejser - Mobility as a service
- Den kollektive transport
- Cyklisme
- Samkørsel og delebiler

Der peges i strategien på en række initiativer, der kan sættes i gang her og nu. Transportsektoren er imidlertid under massiv forandring som følge af den grønne omstilling og store teknologispring⁹. Det er positivt, da det øger sandsynligheden for, at vi kan indfri vores mål. Bornholm skal derfor også aktivt søge muligheder for at markedsføre sig som en platform for at teste nye løsninger inden for grøn mobilitet. Men teknologiske nybrud og lovgivning i forandring bringer også usikkerhed om vejen frem. Derfor anbefales, at strategi-

en genbesøges hvert andet år, hvilket ikke mindst skyldes usikkerhed omkring omstillingen af den tunge transport. I den forbindelse gøres der status på fremdriften af implementeringen af strategien. Fremdrift på målopfyldelse, der vedrører adfærdssændringer relateret til overflytning af passager fra bil til andet transportmiddel, samkørsel, pendling, o.l., måles dog første gang i 2025 og dernæst i 2030. Det baseres som udgangspunkt på Transportvaneundersøgelsen, evt. suppleret med lokale tællinger og opgørelser.



Billede fra Colorbox

Færge- og flytrafik

Transporten til og fra Bornholm er ikke en del af strategien for grøn mobilitet, men det er en stor del af den samlede mobilitetsoplevelse på Bornholm. Det er derfor vigtigt, at den del af transporten også hurtigst muligt gøres fossilfri. Her vil den politiske aftale om grøn færgetrafik (april 2021) være en vigtig trædesten, da det ifølge aftalen skal undersøges, hvordan man får færgetrafikken til og fra Bornholm til at blive CO₂-neutral. Kommunen vil øve indflydelse, hvor den kan, for at færge- og flytrafikken til Bornholm bliver grøn, fx ved påvirkning af Trafikministeriet ved udbud af færgedriften.

⁹ Infrastrukturplan 2035 – Danmark Fremad, Regeringen, 2021

5. Omstilling til grønne drivmidler

17

Det er en grundlæggende forudsætning for at indfri det overordnede mål i Bornholms strategi for grøn mobilitet, at køretøjerne på Bornholm kører på grønne drivmidler. Det gælder både privatbilismen, erhvervsbilismen og på sigt den tunge transport. Omstilling af transporten vil samtidig bidrage til at reducere støj og luftforureningen på Bornholm.

Ladeinfrastruktur

Størstedelen af den bornholmske befolkning har mulighed for hjemmeopladning, enten ved egen grund (anslået 78 %) eller i forbindelse med parkering ved ejendom (anslået 7 %)¹⁰. For de knap 15 %¹¹ bornholmere, der ikke har mulighed for hjemmeopladning, kan det være en væsentlig barriere for anskaffelsen af en elbil. Det gælder

eksempelvis borgere i de gamle bydele og borgere i etageejendomme. Samtidig viser eksisterende offentlige ladere store udsving under ferieperioder, når antallet af besøgende er højt. Veludviklet ladeinfrastruktur kan styrke fortællingen om Bornholm som en grøn og bæredygtig ø og forventes på kort eller mellemlang sigt at udgøre et konkurrenceparameter for at tiltrække turister.

Der er allerede i dag offentligt tilgængelige lade-standere i nogle af de bornholmske byer. I 2020 blev nettet yderligere udvidet, da 11 nye lade-standere med støtte fra EU blev indviet. Bornholms Regionskommune vil fortsat understøtte udrulningen af ladeinfrastruktur og opsætning af ladestandere inden for rammerne af kommunalfuldmagten og gældende lovgivning. Det er

¹⁰ Dansk Elbil Alliance og DTU, Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler, 2019

¹¹ Tallet overstiger 15 %, hvis det viser sig, at de anslåede 7 %, der kan hjemmeoplade i forbindelse med parkering ved ejendom, i realiteten er mindre. Det afdækkes i den langsigtede handleplan for ladeinfrastruktur på Bornholm.

desuden forventningen, at endnu flere husstande, sommerhuse, boligforeninger, virksomheder, m.v. i fremtiden vil opsætte ladere og dermed bidrage til Bornholms samlede ladeinfrastruktur. Derfor vil kommunens fokus i højere grad være på at sikre, at områder på Bornholm, der er mindre interessante for kommercielle ladeoperatører, også får etableret ladeinfrastruktur. På landsplan hersker der uklarhed om kommuners forpligtelser og muligheder i forhold til ladeinfrastruktur. Regeringen har fremsat et lovforslag, som forventes behandlet i efteråret. Det er forventningen, at den ny lovgivning træder i kraft i 2022, og at den giver kommunerne større råderum på området. Bornholms Regionskommune følger arbejdet gennem KL, som vedholdende arbejder for, at der skabes klarhed omkring kommunernes råderum.

Indsatser:

- *Der udarbejdes en langsigtet plan for ladeinfrastruktur. Dette arbejde er forankret i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling) i tæt samarbejde med Center for Ejendom og Drift (Vej, Park og Anlæg; Ejendomsservice), Center for Natur, Miljø og Fritid (Veje, Havne og Beredskab) samt Bornholms Energi og For-*

syning.

- *Der sættes øget fokus på håndhævelsen af lade-standerbekendtgørelsen. Dette arbejde er forankret i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Byg) og i Center for Ejendomme og Drift (Ejendomsservice).*

Privat- og erhvervsbilisme

Personbiler står for ca. halvdelen af transportens CO₂-udledninger på Bornholm. Det omfatter både biler til privat brug og de personbiler, der ejes af bornholmske virksomheder. Udover, hvad der kan gøres for at flytte bornholmerne over i alternative transportformer, er der bred enighed om, at elektrificering er bedste bud på en omstilling af personbiltransporten. Der arbejdes igennem Bornholms Energistrategi for, at Bornholm producerer mere grøn strøm selv. Det skal bl.a. sikre, at strømmen til at oplade bilerne altid er grøn. Hvis du som bornholmer har solceller, kan du være bedre stillet i forhold til adgangen til grøn strøm til opladning af bilen.

Markedet for elbiler er under hastig udvikling. Bilernes rækkevidde øges, priserne sænkes og

driftsudgifterne er ofte lavere ved kørsel i elbil sammenlignet med kørsel i fossilbil. Derfor er de generelle forventninger, at der vil opleves en eksponentiel udvikling i salget af elbiler. I første halvdel af 2021 er knap 30 procent af de biler, der er blevet solgt, el og hybrid biler.

Allerede i dag anses elbilen som et perfekt match til Bornholm.

Markedet for eldrevne varebiler er også under hastig udvikling. Der introduceres løbende modeller med forbedret rækkevidde og lasteevne. Det samme gælder busserne, hvor de teknologiske løsninger også er kendte. Det er derfor forhåbningen, at de bornholmske erhvervsdrivende hurtigt griber muligheden for at omstille deres køretøjer. Det vil være med til at forstærke fortællingen om Bornholm som grøn ø, hvis eksempelvis turistbusserne kører grønt.

Indsatser:

- *Bornholms Regionskommune vil arbejde for, at elbilen bliver det foretrukne valg, når bilen skal udskiftes. Det kan fx være i form af adgang til mere attraktive parkeringspladser eller ved på*

anden vis at prioritere elbilismen i by- og trafikplanlægningen. Dette skal ske som del af den samlede trafikplanlægning. Arbejdet er forankret i Center for Natur, Miljø og Fritid i samarbejde med Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Plan) og Center for Ejendomme og Drift.

- *Kommunen vil facilitere og understøtte informationskampagner, der kan fremme omstillingen til elbilisme. Dette arbejde er forankret i Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling). Derudover vil kommunen, jf. afsnittet ovenfor, arbejde for, at ladeinfrastrukturen på Bornholm udbygges.*

Eldrebet transport i egen flåde samt via udbud og ejerskab

Bornholms Regionskommune råder over en række køretøjer og kan selv prioritere hvilke køretøjer, der skal indkøbes eller leases. Kommunen vil gå foran og arbejde for, at klimaaftrykket fra kommunens transport nedbringes. Bornholms Regionskommune håber, at det vil inspirere andre til at gøre det samme. Kommunen vil også fremme omstillingen hos andre, der hvor kommunen

mere direkte kan præge udviklingen.

Omstilling af personbiler og lettere køretøjer

Bornholms Regionskommune besluttede i 2021 at indkøbe et antal nye elbiler, som et vigtigt skridt i retning mod omlægningen af flåden. Bornholms Regionskommune vil løbende omlægge sin flåde af personbiler og lettere køretøjer til el. Det gælder også biler, der leases.

Elbiler er som udgangspunkt dyrere i anskaffelse, men billigere at drifte. Når den indledende investering samt ladeinfrastrukturen er på plads, forventes udgifterne til flåden derfor at falde. I udskiftningen af flåden anlægges så vidt muligt et livscyklusperspektiv, således, at nyere køretøjer ikke skiftes ud, før det giver mening både økonomisk og i forhold til køretøjets samlede klimaaftryk. Omlægningen af flåden forventes at have en positiv gevinst i form af øget kendskab til elbiler blandt kommunens ansatte, som dermed kan blive mere tilbøjelige til at investere i elbil i privat regi.

Indsatser:

- *Den samlede flådestyring optimeres, således*

at der sikres bedre adgang til data om køretøjers CO₂ udledninger på tværs af administrationen. I den forbindelse skal der etableres et digitalt flådestyringssystem. Plejecentre, skoler, mv., som har egne biler, er ikke omfattet. Dette arbejde forankres i Center for Ejendomme og Drift (Flådestyringskontoret) og understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).

- *Der udarbejdes en plan for omlægning af den samlede flåde af køretøjer under 3.500 kg. Heraf fremgår, hvornår køretøjerne planlægges udskiftet samt forventede omkostninger (i total cost of ownership). Dette arbejde forankres i Center for Ejendomme og Drift (Flådestyringskontoret) og understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).*

Omstilling af den kollektive transport

Bornholm har et mål om, at den kollektive transport på øen skal drives på grønne drivmidler. For at leve op til den ambition skal BAT hurtigst muligt i gang med at indsamle læring om, hvordan transport med andre drivmidler – i første omgang el – håndteres på regionalrutenettet. Samtidig

20

Regionskommunens fyrtårnsprojekter

Regionskommunen har som Bornholms største virksomhed og arbejdsplads en unik mulighed for at inspirere medarbejdere og bornholmere til handling. De indledende fyrtårnsprojekter er udvalgt på baggrund af deres forventede direkte og indirekte bidrag til målene i Bornholms strategi for grøn mobilitet.

1. *Bedre, grønnere, sundere og mere effektiv transport i Bornholms Regionskommune". Projektet opstartes i 2021 og omfatter en helhedsorienteret gennemgang af kommunens transport. Målene er blandt andet, at transporten optimeres økonomisk, miljømæssigt og sundhedsmæssigt gennem øget brug af cykel.*

2. *BAT køber fire elbusser i 2021. Bornholms første elbusser ventes på vejene i Rønne i 2022.*

3. *Indkøb af et større antal elbiler i 2021 som et vigtigt led i omstillingen af kommunens egen flåde.*

skal det undersøges, om en elektrificering af den kollektive transport er tilstrækkelig, eller om der skal andre grønne drivmidler til.

Med indkøb af fire elbusser i 2021/2022 er arbejdet godt i gang. Busserne ventes at være på vejene i 2022 og er et vigtigt skridt mod klimavenlig og støjfri kollektiv transport.

Indsats:

- *BAT omlægger transporten til fossilfrie drivmidler. Arbejdet er forankret i BAT.*

Udbuds- og indkøbspolitik

Bornholms Regionskommune indkøber årligt varer og serviceydelser for et betydeligt beløb. Udbuds- og indkøbspolitikken kan derfor være et vigtigt redskab i at fremme og understøtte udviklingen i retning mod grøn transport i erhvervslivet. Udbuds- og indkøbspolitik for Bornholms Regionskommune 2021-2024 sætter fokus på, at leverancer til kommunen foregår i en mere bæredygtig retning. Det er et godt udgangspunkt. På længere sigt er målet, at transport af kommunens indkøb er grøn. Kommunen forventes på mellem- og lang sigt at stille krav om, at leverandører omstil-

ler fra fossile til grønne drivmidler med samme hastighed som kommunens omlægning af egne køretøjer.

Mange bornholmske virksomheder arbejder allerede aktivt med at reducere deres klimaaftryk. Håbet er, at virksomhederne vil opleve de grønne krav som et naturligt skridt i en mere bæredygtig retning. Der er et signal i at give virksomheder, der arbejder med den grønne dagsorden, en konkurrencemæssig fordel. Ved gradvis indfasning sikres, at virksomhederne har den fornødne tid til at omstille sig.

Indsats:

- *I god tid frem mod næste revision af Udbuds- og indkøbspolitikken i 2024 indledes dialog med erhvervslivet om, hvordan aktørerne sammen kan arbejde frem mod grønne leverancer til kommunen. Arbejdet er forankret i Center for Økonomi og Personale (Budget og Indkøb) og understøttes af Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling).*

Aktivt grønt ejerskab

Kommunen varetager sin ejerrolle i henholdsvis

BAT

BAT har som det eneste trafikselskab i Danmark egen drift på hoveddelen af de regionale ruter, og har eksterne leverandører/operatører på de lokale ruter – skoleruterne.

BAT har ansvar for HandyBAT. Det er den offentlige servicetransport, som er baseret på dør-til-dør, hvor borgere køres til dagcentre, læge, etc. Den offentlige servicetransport er også udbudt til eksterne operatører. Operatørerne er derfor en blanding mellem egen drift og eksterne leverandører.

BEOF A/S, Rønne Havn A/S og Nexø Havn A/S gennem ejerstrategier. Ejerstrategierne indeholder de strategiske sigtelinjer, som kommunen som ejer mener, at selskaberne skal forfølge. Det gælder også, hvis kommunen ønsker, at selskaberne skal efterstræbe særlige hensyn i forhold til bæredygtighed. Kommunen vil forvente, at selskaberne omstiller fra fossile til grønne drivmidler med samme hastighed som kommunens omlægning af egne køretøjer.

Indsats:

- *Det forventes, at ejerstrategierne behandles i efteråret 2021, hvor kommunen vil sætte fokus på grøn mobilitet. Arbejdet er forankret i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling).*

Omstilling af den tunge transport

Modsat personbilerne, hvor elektrificeringen allerede er godt undervejs, oplever den tunge vejtransport (lastbiler, traktorer, mv.) en anden usikkerhed. Markedet er ikke tilstrækkeligt modent til at pege på, hvor omkostningstunge de nødvendige investeringer vil være. El kan på sigt være vejen frem, hvis batterierne udvikles til-

strækkeligt, men det er sandsynligt, at også andre grønne brændsler kommer til at spille en væsentlig rolle. Det kan fx være HVO (fossilfri biodiesel) eller brintbaserede brændstoffer.

Bornholms Energistrategi sætter ambition om, at Bornholm senest i 2030 har tilstrækkeligt grøn strøm til at elektrificere alle de energiforbrug, det giver mening at elektrificere. Samtidig sigtes der mod, at mulighederne for at omdanne grøn strøm, herunder til grønne brændsler, afprøves og implementeres.¹²

Indsats:

- *Der etableres et Forum for omstilling af tung transport, som skal sikre adgang til viden og netværk. Forummet har desuden til formål at bidrage til, at relevante aktører på Bornholm trækker i samme retning. Det undersøges, om der kan etableres et samarbejde på tværs af kommuner, evt. i regi af Gate21. Arbejdet forankres i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling) i samarbejde med Center for Ejendomme og Drift. Bornholms Energi og Forsyning inviteres også til at deltage.*

¹² Bornholms Energistrategi 2040, side 11.

6. Gode alternativer til bilen

23

Om man har en bil til rådighed, er en af de væsentligste faktorer i valget af transportform. Virkemidler, der bidrager til, at man ikke anskaffer en bil (eller bil nummer 2), bidrager derfor til at spare CO₂ mange år frem. Ved at skabe incitamenter for adfærdsændringer i retning af fx cyklistik kan det bidrage til, at flere korte og mellem lange ture tages på cykel eller i kombination med den kollektive transport¹³. Hvor det ikke er muligt at flytte transporten væk fra bilen, kan eksempelvis samkørsel være et grønnere alternativ.

For at rykke bilister over i andre, grønnere, transportformer er det afgørende, at disse tilbud er til stede og opleves som reelle og attraktive alternativer, fx i form af dør-til-dør løsninger, hvor rejsen

begynder ved hoveddøren og afsluttes ved destinationen. Når alternativerne til bil styrkes, sikres samtidig et godt alternativ for personer, der ikke råder over en bil. Det kan derfor være relevant at understøtte nye forretningsmodeller for deltransport.

Kombinationsrejser - Mobility as a service

Den ultimative kobling af transportformer og samling af betaling for en rejse omtales "Mobility as a service" (Maas). Det betyder, at samtlige transportformer for det pågældende område er tilgængelige i én platform. Gevinsterne ved Maas er blandt andet, at det bliver lettere at være mobilist, da man ved hjælp af én digital løsning, kan finde sin rejse, udvælge og betale rejsen. Den teknologi, der er længst fremme i Danmark i forhold

¹³ [cyklistik-og-kollektiv-transport-ida-baggrundsnotat.pdf](#)

til at kunne tilbyde en løsning på tværs af transportformer, er Rejseplanen & Rejsekortet. Rejseplanen & Rejsekortet står for rejsesøgninger for alle trafikselskaber og operatører. Rejsekortet kan anvendes som rejsehjemmel for de fremsøgte rejser og har en udviklet metode til fordeling af taksterne for en rejse mellem de forskellige offentlige trafikselskaber. Rejsekortet kan dog ikke bruges til at betale private aktører og er derfor ikke en Maas-løsning. Endvidere er rejsekortet ikke udrullet på Bornholm. Teknologien i rejsekortet er i dag forældet og står til en planlagt udskiftning efter 2025. Der er med Infrastrukturaftalen 2035 afsat 40 mio. kroner til at finde en national MaaS-løsning i Rejseplan-Rejsekortregi.¹⁴

Den fysiske infrastruktur er vigtig for at sikre en sammenhængende rejse og for at sikre samspil mellem bus, cykel, delebil, mv. Det er også afgørende, at adgangsforhold for gående og cyklister er nemme og direkte, og at der er god mulighed for cykelparkering. Knudepunkter, som er steder med adgang til flere transportformer og god adgang og synlighed for brugerne, kan understøtte dette både som del af det kollektive trafiknet og som lokale punkter, hvor der fx etableres fælles

plads til delebiler eller delecycler – afhængig af behov og efterspørgsel.

Indsatser:

- *Der skal laves en plan for, hvordan Maas kan udbredes på Bornholm, så samspillet mellem den kollektive og private trafik kan optimeres og de samlede udledninger nedbringes. I første omgang undersøges muligheden for at komme med på en national MaaS-løsning. Alternativt søges inspiration i de Maas-løsninger virksomhederne bag Rejseplanen og Rejsekortet har lavet andre steder i Europa. Dette arbejde er forankret i BAT, der understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).*
- *Effektiv udrulning af Maas forudsætter etablering af knudepunkter. Som del af Maas undersøges derfor, hvor der strategisk bør oprettes knudepunkter. Indsatsen er forankret i Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Plan) i samspil med BAT, og Center for Natur, Miljø og Fritid (Veje) og evt. Destination Bornholm. Indsatsen understøttes af Udvikling.*

¹⁴ [Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035 \(trm.dk\)](https://trm.dk)

Den kollektive transport

Den kollektive transport er en vigtig del af den infrastruktur, der fremmer grøn mobilitet. Dels grundet omstillingen af busser til el, men også fordi den kollektive transport kan bidrage til at reducere brugen af egen bil. At få bilister overflyttet til den kollektive trafik, er imidlertid ikke en opgave, der løses let. Udover at kunne reducere brugen af bilen, er den kollektive transport vigtig for at sikre, at alle borgere har adgang til transport.

Som en gennemsnitsbetragtning udleder en passager i den kollektive trafik mindre CO₂ end en bilist. Dog er der tilfælde, hvor kun få personer kører med den kollektive trafik, og så er den ikke miljø- og klimamæssigt bedre end bilen. Der skal for eksempel være ca. 10 personer i en bus, for at den klimamæssigt er bedre end en bil, hvor belægningsgraden på landsplan gennemsnitligt er 1,4 personer.¹⁵

En naturlig forudsætning er, at den kollektive transport bliver styrket for at stå som et attraktivt alternativ til bilen. Der skal skabes flere muligheder for borgere uden for byerne, så de lettere kan benytte den kollektive transport. Det handler

ikke kun om hyppigheden, men om at gøre det nemt at finde sin rejse, billettere og skifte til andre transportformer, da en rejse sjældent starter og slutter ved et stoppested. Her tænkes for eksempel på stoppestedernes nærhed til andre transporttyper eller adgang til flextrafik (pt. findes kun HandyBAT til visiterede brugere) eller let adgang til aktuel information om trafikken, fx om der er plads til at tage cyklen med.

Netop cyklen kan være et vigtigt redskab i at fremme den kollektive trafik. En kombination af cykel-bus er vigtig for at kunne konkurrere med bilens dør-til-dør fordel. I praksis kan det ske ved at udvide pladsen til cykler i bussen, eller ved at give cyklisten mulighed for at tage cykel, løbehjul eller lignende gratis med i bussen. Dernæst kan der arbejdes med at etablere knudepunkter, sikre gode cykelveje frem til busstoppestedet og god mulighed for cykelparkering, så hele transportoplevelsen bliver positiv og smidig.

Iudsats:

- *Der skal udarbejdes en handleplan for at gøre bussen mere attraktiv, herunder en analyse af den kollektive transport for at optimere trans-*

¹⁵ https://concito.dk/sites/concito.dk/files/dokumenter/artikler/rapport_cyklisme_og_kollektiv_transport.pdf

port og transporttyper til det aktuelle behov. Dette inkluderer også en undersøgelse af, hvorvidt de transportformer BAT udbyder i dag, skal udvides med flextrafik. Der anlægges så vidt muligt en "Maas" tilgang, så alle BAT's transportformer kan integreres i en Maas-plattform. Arbejdet forankres i BAT. Center for Natur, Miljø og Fritid (Veje), Destination Bornholm og Campus vil også blive inviteret med i arbejdet. Arbejdet understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).

Cyklisme

Cyklen er, sammen med gang, den mest klimavenlige transportform og en af vejene til at reducere klimaaftrykket fra transporten på Bornholm. Det er derfor en målsætning, at flere bornholmere vælger cyklen både i fritiden og som transportmiddel i hverdagen.

Med få undtagelser er Bornholm ikke kendetegnet ved trængsel på vejene. Og selvom der er et stigende antal biler på Bornholm, er det tidsmæssige incitament ved at tage cyklen frem for bilen begrænset og i nogle tilfælde i modstrid. Til gen-

gæld er der, foruden den positive indvirkning på klimaet, andre vigtige gevinster, når bilen skiftes ud med cyklen. Det er velkendt, at daglig motion som cykling har en sundhedsfremmende effekt og kan være med til at forebygge sygdomme.

Elcyklen åbner gode muligheder for, at flere vælger at erstatte bilen med cyklen på de mellem-lange ture. Måske endda i en sådan grad at bil nummer to kan udskiftes med en elcykel eller en el-ladcykel. Cyklistforbundet angiver, at hovedparten af alle ture (på landsplan) på mellem 5-11 kilometer foregår i bil. Det er en distance, som mange vil have mulighed for at køre på en elcykel.

Af Bornholms Kommuneplan 2020 fremgår, at der ønskes et stærkere fokus på, at cykelstier også udnyttes til pendling og transport i hverdagen. En cykelsti til pendling skal være effektiv med så få sving og stop som muligt. Det er et vigtigt skridt i at understøtte, at flere tager cyklen. Det vil være vigtigt, at nye cykelstier på Bornholm bliver af høj kvalitet, så de kan rumme den teknologiske udvikling inden for cyklismen med elcykler, hurtige elcykler (speed pedelecs), mv.¹⁶

¹⁶ IDA, Cyklisme og cyklismen i kombination med kollektiv transport, februar 2021

Indsatser:

- *Der skal skabes mere opmærksomhed på hverdagscyklismen. Potentialet vurderes at være størst i Rønne og opland, hvorfor det anbefales at starte i dette område. Indsatsen er forankret i Center for Natur, Miljø og Fritid (Vej) i samarbejde med Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Plan).*
- *Der skal etableres pendlercykelstier. Indsatsen forankres i Center for Natur, Miljø og Fritid (Veje) i samspil med Center for Ejendomme og Drift (Vej, Park og Anlæg). Indsatsen understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).*
- *Der skal rettes fokus på cyklisme over for børn og unge for at forme deres transportvaner i en grøn retning. Indsatsen forankres i Center for Natur, Miljø og Fritid i samspil med Center for Skole.*
- *Cyklisme skal indtænkes som del af "Mobility as a service" på Bornholm. Dette arbejde er forankret i BAT i tæt samspil med Center for Miljø, Natur og Fritid er central i arbejdet. Indsatsen*

understøttes af Center for Regional Udvikling, IT og Sekretariat (Udvikling).

Samkørsel og delebiler

Når vi kører sammen, bliver det billigere for alle at komme fra A til B. Det bidrager samtidig med færre biler på vejene og dermed til at reducere CO₂. Det kan også give mulighed for mere fleksible løsninger for at komme på arbejde eller til studiet. Tanken, om at køre sammen med en kollega eller nabo til arbejdspladsen, kan være fremmed for nogen. Hvis vi lykkes med at ændre folks tankesæt, kan der imidlertid være gode gevinster at hente. De bornholmske virksomheder kan blive vigtige ambassadører for samkørsel overfor medarbejdere. På samme vis kan delebilsklubber og delebilsordninger give bornholmerne adgang til mere fleksibel transport, der samtidig bidrager til, at det samlede antal biler på Bornholm ikke øges. Delebiler kan have en CO₂-reducerende effekt ved, at bilernes materiel udnyttes bedre, og at bilen kun er i brug, når der er et reelt behov. Der findes forskellige delebilsordninger. Det omfatter for eksempel kommercielle løsninger og løsninger, hvor et antal familier deles om bil, eller hvor en lokal forening driver delebilsklubber.

Indsatser:

- *Gennem oplysning og kampagner skal der arbejdes for at ændre bornholmernes transportadfærd, så belægningsgraden i bilerne øges. Det kan i arbejdet overvejes, om der er behov for digitale platforme i form af en samkørsels app. Dette arbejde er forankret i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling).*
- *Der skal arbejdes for, at der etableres delebilsclubber på Bornholm, og at disse ses som en naturlig måde at være bilejer på for bornholmerne. Dette gøres ved at stille værktøjer til*

rådighed og facilitere borgerne omkring muligheder for etablering og organisering af delebilsclubber. Derudover skal der arbejdes for udbredelse af delebilsordninger som et alternativ for bornholmere og gæster, der ikke er med i delebilsclubberne. Indsatserne skal tænkes sammen med andre transportformer, så delebiler kan fremstå som en del af "mobility as a service" på Bornholm i god synergi med bl.a. den kollektive trafik. Dette arbejde er primært forankret i Center for Regional Udvikling, It og Sekretariat (Udvikling) i samspil med bl.a. BAT.



*Billede fra Active Content Partners
og Destination Bornholm*

7. Partnerskaber for handling - for bedre og grønnere mobilitet

29

Strategien for grøn mobilitet skal løftes i partnerskaber. Det er vigtigt, at vi trækker i samme retning på tværs af offentlige og private skel. Vi skal udnytte hinandens viden og arbejde frem mod løsninger, der understøtter både samfundsmæssige og kommercielle målsætninger. Som kommune skal vi sikre, at alle har adgang til et grønt transportvalg. Kommunen vil gå foran som et godt eksempel, give incitamenter og oplysning, mv. Men det kræver samarbejde at ændre vaner og udnytte forskellige transportformer bedre. Her spiller foreningerne, detailhandlen, transportører, m.fl. en vigtig rolle.

De bornholmske virksomheder, herunder turist-erhverv og uddannelsesinstitutioner, har en oplagt mulighed for at være med til at fremme den grønne hverdagstransport. De unge bornholmere udgør, som fremtidens mobilister, en vigtig målgruppe, der skal indtænkes på tværs af indsatser. Mange bornholmske virksomheder og institutioner arbejder allerede strategisk med klima og bæredygtighed i bredere forstand. Når deres samlede klimaaftryk skal reduceres, betyder det noget, hvordan deres medarbejdere kommer fra A til B, hvordan distributionsleddet er skruet sammen, mv.

Bornholms Regionskommune vil invitere forskellige grupper ind i maskinrummet, når vi tilrettelægger og følger op på handlingssporene for grøn mobilitet. Vi vil også søge partnerskaber og fællesskaber til videndeling og projektudvikling med aktører udenfor Bornholm via eksempelvis Gate 21, Greater Copenhagen og Copenhagen EU Office.

Implementering af strategien

Der vil blive iværksat handleplaner inden for hvert indsatsområde med konkrete tiltag og indsatser. Hvis det er hensigtsmæssigt, kan nogle indsatsområder være omfattet af den samme handleplan. Det vil af handleplanerne fremgå hvilke ind-

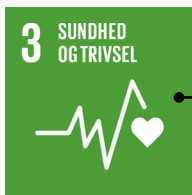
satser, der gennemføres inden for eksisterende driftsmidler og hvilke indsatser, der kræver tilførsel af nye midler. Nye midler kan tilvejebringes gennem ansøgninger til forskellige statslige puljer, EU-fonde og puljer, mv. Der kan også være indsatser, som vil kræve politisk stillingtagen i forbindelse med årlige budgetforhandlinger.

Strategien er rig på indsatsområder, hvorfor alle indsatser ikke kan løftes på samme tid. Med vedtagelsen af denne strategi forpligter Bornholms Regionskommune sig til at arbejde for, at mest muligt realiseres inden for de givne rammer, den tilgængelige økonomi, lovgivningsmæssige muligheder og teknologiske udvikling

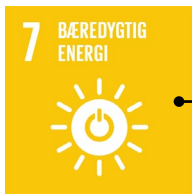
Med afsæt i strategien foreslås følgende handleplaner iværksat:

Strategisk indsatsområde	Handleplan	Forventet igangsættelse
1. Ladeinfrastruktur	A. Langsigtet plan for ladeinfrastruktur på Bornholm (1, 2)*	2021
2. Omstilling af privat- og erhvervsbilisme	B. Handleplan for borgerinddragelse i en bred mobilitetskøntekst (2, 5, 6, 8)*	2021
3. Grøn transport i egen flåde, via indkøb og udbud og gennem aktivt ejerskab	C. Bedre, grønnere, sundere og mere effektiv transport i Bornholms regionskommune (3)*	2021
4. Omstilling af den tunge transport	D. Forum for omstilling af tung transport (4)*	2022
5. Kombinationsrejser – Mobility as a Service	E. Handleplan for kombinationsrejser – Mobility as a Service (5)*	Følger
6. Den kollektive transport	F. Udvikling af BAT strategi- og udviklingsplan (5, 6)*	2021
7. Cyklisme	G. Handleplan for øget hverdagscyklisme (7)*	2022
8. Samkørsel og delebiler		

* Parentesen angiver, hvilket strategisk indsatsområde handleplanen bidrager til.



Vi skal sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper



Vi skal sikre, at alle har adgang til pålidelig, bæredygtig og moderne energi til en overkommelig pris



Vi skal bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation



Vi skal gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige



Vi skal handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser



Vi skal sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper



Vi skal revitalisere det globale partnerskab for bæredygtig udvikling og styrke midlerne til at nå målene



Strategi for grøn mobilitet
September 2021
Kontakt: udvikling@brk.dk

Strategi for grøn mobilitet

September 2021