

Bus når det passer dig. Bil når det passer dig

Delebilen – konkurrent eller pengemaskine for den kollektive trafik...?

Af cand.scient.pol. Tonny Lacomble Nielsen, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

Sammenfatning

Erfaringer fra en række europæiske lande peger på, at delebil-ordninger er til gavn for den kollektive trafik på forskellig vis. Muligheden for gennem en delebil-ordning at vælge et alternativ til selv at købe en bil bidrager til på den ene side til at fastholde passagerer i den kollektive trafik. 25-30 % af nye medlemmer af danske delebil-ordninger ville inden for en overskuelig tidshorisont alternativt ville have købt egen bil. På den anden side giver koblingen af kollektiv trafik og debiler mulighed for at profilere nye produkter og dermed vinde også vinde nye passagerer til gavn for den kollektive trafiks indtjening.

Indledning

”Kollektiv trafik og biler er ikke et spørgsmål om enten-eller. Det er både-og. Det handler om at vælge den smarteste transportform i hver enkelt situation. Med en delebil kan man bruge en bil på de tidspunkter, hvor det suværent er det mest praktiske, mens det er nemmere at blive kørt til arbejde af bussen eller toget mandag morgen. Vi tager nu erfaringerne fra udlandet op og prøver (...) at gøre opmærksom på den fleksibilitet, der ligger i at kombinere kollektiv trafik og debiler.”

HUR's formand, Mads Lebech, borgmester (C) ved lanceringen af en kampagne, som HUR og 7 forskellige delebil-udbydere i fællesskab stod for i maj-juni 2005 ¹

”Man kan ikke dække hele sit kørselsbehov med en delebil, fordi det vil være for dyrt. Så hvis debiler skal have deres berettigelse, skal de kombineres med kollektiv trafik.”

Alex Pedersen, administrerende direktør i Hertz Danmark, hvis delebilordning har cirka 1.600 medlemmer, juni 2005. (Ligeud 2/2005).

Flere og flere borgere i Hovedstadsregionen køber bil eller bil nummer to. På 10 år har det centrale København fået mere end 16.000 nye husholdninger med egen bil. I dag har næsten hver tredje københavnske husholdning egen bil, mens det for 10 år siden kun var hver femte. I flere københavnske bydele bl.a. København V og på Frederiksberg har over halvdelen af husholdningerne bil, hvilket er flere end f.eks. i Helsingør eller i Esbjerg ². I den situation kræver det nytænkning at fastholde og tiltrække nye passagerer til den kollektive trafik.

I Tyskland, Schweiz, England og Norge har der allerede gennem flere år eksisteret forskellige former for samarbejde mellem kollektive trafiksselskaber og delebil-udbydere. Eksempelvis har Deutsche Bahn debiler som en del af deres egen produktportefølje, mens betaling for både kollektiv trafik og

1) Se pressemeddelelse fra den 2. maj 2005 på www.hur.dk.

2) Ritzau, 28. juli 2005: *Flere og flere københavnere får bil*. Refereret i flere medier.

delebiler allerede kan ske med det samme smartcard i både Bremen og Hannover. I Hannover vil det kollektive trafikselskab i øvrigt fremover se sig som leverandør af brede mobilitetspakker omfattende debiler, taxi og cykel services. Overordnet set havde mindst 20 % af alle kollektive trafikselskaber i Tyskland i 2004 allerede et samarbejde med delebil-udbydere eller planlagt at etablere det. I Schweiz er der også et tæt samarbejde mellem en række forskellige kollektive trafikselskaber og den landsdækkende kommercielle delebiludbyder "Mobility" med 58.000 medlemmer (2004). Og i engelske byer som London³, Leeds⁴ og Bristol⁵ er der rabatordninger, der favoriserer kombinationen af kollektiv trafik og debiler. En tilsvarende ordning er etableret mellem Oslo Sporveie og en lokal delebilforening.

Initiativerne er ihærdigt blevet bakket op af både EU - bl.a. vi en række forskningsprogrammer om bl.a. koblingen mellem kollektiv trafik og debiler herunder MOSES og VOYAGER - og den internationale sammenslutning for kollektiv trafik, UITP. I 2002 fastslog UITP i det såkaldte Bremen Paper følgende: *"The combined offer Public Transport – Car-Sharing creates a win-win situation for both transport modes, who are stronger together than separately. On one hand, Public Transport will gain more customers as car-sharers tend to have more intelligent mobility patterns and use less the car than car owners. On the other hand, Car-Sharing will be quicker and stronger to break through the market if combined with Public Transport."* ⁶

Efter flere års arbejde med forskellige projekter omkring kombinationen af kollektiv trafik og debiler indenfor ovennævnte EU-programmer blev der på en konference i januar 2005 undertegnet en aftale mellem UITP og den europæiske branceorganisation for debiler, European Car-Sharing Association (ESC). Formålet er at etablere en fælles platform for videreudviklingen af de synergier, som er konstateret i de hidtidige projekter på området (UITP Direct, March 2005).

Bortset fra Oslo – hvor der er tale om et begrænset samarbejde - har der ikke hidtil i Skandinavien været mange forsøg på at koble den kollektive trafik og debiler i en samlet præsentation over for kunderne. Før nu. Lunds stadstrafik gennemførte i vinteren 2004/2005 en kampagne med reklamer ombord på busserne under sloganet: *"Buss + bilpool = allt vad du behøver før dina transporter"*, mens Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) i maj-juni 2005 stod for en kampagne sammen med 7 forskellige delebil-udbydere i Hovedstadsregionen baseret på et særligt kampangetilbud: Enten gratis medlemskab af en delebil-ordning i 3 måneder eller gratis kollektiv transport i 1 måned. Det gennemgående slogan var *"Fri bil til alle buskunder"*. Formålet var første omgang at udbrede kendskabet til debiler og få folk til at afprøve kombinationen af kollektiv trafik og debiler. Ambitionen var derigennem at formidle en historie om frihed og fleksibilitet i den daglige transport uden besværet og udgifterne med selv at eje en bil. Også Odense Kommune stiler efter bedre integration mellem kollektiv trafik og debiler, idet man som led i et EU-projekt bl.a. vil undersøge muligheden for at kombinere de elektroniske klippekort, de har til busserne i Odense, med de debiler, som Hertz har stående i byen. På sigt skal er det hensigten også at integrere taxaer i det system. Og hen over Øresund blev et oplæg til en strategi for udbredelsen af debiler i juni 2005 udsendt i høring blandt forskellige interessenter på begge sider af sundet. Samarbejde mellem

3) http://www.thameslink.co.uk/main.php?page_id=62

4) <http://www.whizzgo.co.uk/howItWorks/benefits.htm>

5) <http://www.carclubs.org.uk/carclubs/public-transport.htm>

kollektiv trafik og delebiler er et væsentlig element i dette udspil. Bag oplæget står bl.a. HUR og Skånetrafikken.

Hvad er årsagen til disse nye samarbejdsformer henover skellet mellem kollektiv og individuel trafik? En del af forklaringen er den, at kollektive trafiksselskaber og delebil-udbydere har en fælles interesse: at imødegå stigende bilejerskab. Lykkes det kan det nemlig give begge parter flere kunder i butikken. Hertil kommer en række positive miljømæssige effekter af større udbredelse af delebiler samt potentielle trafikale effekter i form af mindre pres på vejnet og p-pladser, hvilket også har motiveret EU og lokale myndigheder til at understøtte indsatserne rundt om i Europa.

Fokus i denne sammenhæng er ikke på spørgsmålet om, hvilke bredere samfundsmæssige effekter en yderligere udbredelse af delebiler kan få – om end det også er et interessant emne. Intentionen med dette paper er primært at beskrive de senere års sammenkobling mellem kollektiv trafik og delebiler i lande som Schweiz, Tyskland, Holland, Belgien og Storbritannien samt effekterne heraf med henblik på at skabe et grundlag for overvejelser om, hvorvidt disse erfaringer også i Skandinavien kan inspirere til en bred strategi for at både at fastholde passagerer i den kollektive trafik og tiltrække nye kunder⁷

Generelle effekter ved udbredelse af delebiler

En lang række danske og internationale undersøgelser har analyseret baggrunden for delebil-fænomenets opståen, medlemmers socio-økonomiske profil og adfærd og fremtidigt potentiale. At delebil-ordninger har positive miljømæssige effekter er en gennemgående konklusion i disse undersøgelser (MOSES, 2005. Carplus, 2005. VTPI, 2005. Cairns et al, 2004. Miljøstyrelsen, 2000. Muheim, 1998. Sørensen et al.1998).

En nyere undersøgelse af delebilister i Bremen og forskellige belgiske byer foretaget som led i afrapportering af MOSES (MObility SErvices for urban Sustainability), et 3-årigt program under Europa-Kommissionen, peger på, at medlemskab af en delebil-ordning reducerer den gennemsnitlige årlige bilkørsel med omkring 3000 km., hvilket svarer til 28-45 % af den årlige bilkørsel før medlemskabet⁸. Ganske vist er der blandt medlemmerne af de undersøgte delebil-ordninger også personer, der øger deres bilkørsel, men kun i et omfang, der svarer til 1 % af det total antal kørte km. for alle undersøgte delebilister før indmeldelse (Moses, 2005:13-15). Disse tal ligger tæt op af en række andre studier, som har vist lignende reduktion, heriblandt en hollandsk undersøgelse, som rapporterer om en gennemsnitlig reduktion på 2800 km. pr. år svarende til 33 %. Også her blev det konstateret, at en enkelt gruppe – nemlig dem der bruger delebilen som anden bil – øgede deres kørsel med 3 %. Men da denne gruppe er meget lille, betyder det ikke meget i det store billede (Meijkamp et al., 1997 henvist til i Cairns et al., 2004:196). I den tysk-belgiske undersøgelse er det dog konstateret,

6) UITP (2002) *The Bremen Paper*.

7) Evalueringen af den omtalte kampagne gennemført af HUR og 7 delebil-udbydere i maj-juni 2005 forventes klar ultimo september 2005. De første resultater af en bred spørgeskemaundersøgelse præsenteres på Trafikdage 2005.

8) Når folk bliver spurgt hvor mange km. de kørte før medlemskabet har de ofte svært ved at angive det. Det tal, der så angives er typisk antal kørte km. umiddelbart før salget af egen bil eller lige før medlemskabet af en delebil-ordning (Harms, Sylvia and Bernard Truffer (1998:64).

at også nuværende bilejere, d.v.s. folk med delebilen som anden bil reducerer deres bilkørsel (Moses, 2005: 16). Begge undersøgelser er dog enige om den noget overraskende konklusion, at selv folk, der ikke tidligere havde bil reducerer deres bilkørsel ved indmeldelse i en delebil-ordning – fra et lavt niveau til et endnu lavere niveau. En mulig forklaring på det kan ifølge Meijkamp være, at medlemskab af en delebil-ordning opmuntrer til et mere bevist valg af transportform i kraft af øget viden om de reelle omkostninger ved at køre bil. Faktisk har mange ikke-bilejere jo adgang til en bil på anden vis. Tal fra bl.a. Oslo Bilkollektiv peger således på, at der i gruppen af ikke-tidligere bilejere var 53 %, som kunne låne en bil af og til, mens 5 %, havde haft adgang til fri bil. Kun 42 % af ikke-tidligere bilejere havde ikke før haft mulighed for at låne en bil af andre. (Norre, 2000:73-74). På trods heraf mener Cairns et al. dog, at det sikreste alligevel er *ikke* at forvente en reduktion i bilkørslen fra folk, der ikke havde bil før indmeldelsen (Cairns et al., 2004:197). Det bekræftes af et mindre britisk studie, som ganske vist konkluderer, at der samlet set har været en gennemsnitlig reduktion i antallet af kørte km. på 15 %, men det dækker over betydelige forskelle mellem hhv. tidligere bilejere og folk, der aldrig har haft bil (Ledbury, 2004).

I forlængelse af en række danske og internationale undersøgelser og i god overensstemmelse med senere studier peger en undersøgelse foretaget for Miljøstyrelsen (Miljøstyrelsen, 2000) på følgende overordnede samfundsgevinster ved udbredelse af debiler:

- Bilkørslen reduceres for brugere af debiler ⁹
- Bilparken reduceres – en delebil erstatter i gennemsnit ca. 5 private biler ¹⁰
- Bilen udnyttes bedre.
- Bilkørselens energiforbrug effektiviseres.
- Bilproduktionen reduceres.
- Den kollektive trafik udnyttes bedre.

Debilers effekt på den kollektive trafik

I gennemsnit 7 % af nye medlemmer af danske delebil-ordninger sælger deres bil i den forbindelse ¹¹ – et tal som er stigende (Miljøstyrelsen, 2000), hvilket bekræftes af, at andelen af tidligere bilejere ligger på 15 - 55% i en række udenlandske delebil-ordninger, hvoraf de fleste har eksisteret i længere tid end

9) I Miljøstyrelsens egen undersøgelse af medlemmerne af en række forskellige delebil-ordninger i 1999-2000 konkluderer, at medlemskabet af en delebil-ordning ”samlet bevirker en reduktion af kørselsforbruget i forhold til medlemmernes tidligere transportbehov.” Miljøstyrelsen (2000:45). Nyere studier fra Tyskland og Belgien anslår den gennemsnitlige reduktion i kørselsomfanget for medlemmerne ligger på mellem 28-54 % (MOSES, 2005: 13-17).

10) En nyere undersøgelse fra Bremen viser, at hver delebil der i gennemsnit erstatter 7-10 privatbiler (MOSES, 2005: 9-10), hvilket også svarer til udviklingen hos den schweiziske delebil-udbyder ”Mobility”, hvor stigende medlemstal løbende har betydet mulighed for en mere effektiv anvendelse af de enkelte biler. Bilflåden behøver med andre ord ikke at stige i samme takt som medlemsstallet.

11) Både en tysk og en dansk undersøgelse har peget på, at 15-18 % af medlemmerne i en delebil-ordning skal være tidligere bilejere for, at man kan opnå en reduktion i den gennemsnitlige bilanvendelse pr. medlem før og efter medlemskabet (Baum & Pesch, 1995 refereret i Norre, 2000: 73-74 samt Holtermann & dos Santos, 1999: kap. 5). Dette niveau var i år 2000 endnu ikke nået for danske delebil-ordninger om end tallet var stigende – en udvikling der også kendes fra udenlandske delebilordninger (Miljøstyrelsen, 2000:46). Der foreligger ingen senere danske undersøgelser af dette forhold, men i evalueringen af kampagnen, som HUR og en række delebil-udbydere stod for i maj-juni 2005 er det ambitionen at nå frem til en mere aktuelt dansk tal.

de danske ordninger (MOSES, 2005; Cairns et al., 2004:205-06; Norre, 2000:68-69; Shaheen, 1999 refereret i Miljøstyrelsen, 2000:46). 25-30 % af nye medlemmer af danske delebil-ordninger ville inden for en overskuelig tidshorisont alternativt ville have købt egen bil (Miljøstyrelsen, 2000; Norre, 2000)¹². Netop heri ligger mulighederne for den kollektive trafik. Jo flere der kan motiveres til at udskyde eller undlade køb af bil eller bil nummer to, jo større potentiale for at fastholde passagerer i den kollektive trafik og tiltrække nye kunder. Både dansk og international forskning har vist, at udbredelse af delebiler ikke indebærer en dårligere udnyttelse af kollektive transportmidler. Tværtimod¹³. I en dansk sammenhæng har Miljøstyrelsens undersøgelse f.eks. dokumenteret, at brugere af delebiler ”benytter kollektiv transport lige så hyppigt som ikke-bilejere og langt hyppigere end bilejere.” (Miljøstyrelsen, 2000:11).

På dage hvor delebilen anvendes dækker bil nærmest i sagens natur den større del af turene - 42 % mod 9 % på øvrige dage – men da delebilen anvendes ret sjældent - ifølge Huwer typisk ikke ret meget mere end en gang om måneden - er delebilisters samlede transportadfærd alligevel stærkt orienteret mod kollektiv trafik (Huwer, 2004:84-85). Tal fra den store schweiziske delebil-udbyder ”Mobility” bekræfter, at kollektiv trafik udgør kernen i delebilisters transportadfærd. ”Mobility”-kundernes transportbehov dækkes kun for omkring 6 % vedkommende dækkes af delebil. Kollektiv trafik står for 52 %. Øvrige transportformer er fordelt således: Cykling og gang 28 %, brug af privatbil, firmabil og udlejningsbiler knap 9 % og motorcykel og knallert knap 4 %. Til sammenligning dækker egen bil 54 % af transportbehovet for bilejere i Schweiz, mens den kollektive trafiks andel kun er knap 19 %. Faktisk har ”Mobility” kun meget få kunder som kører mere end 5000 km. om året - selvom det økonomisk kan betale sig at benytte en delebil, hvis man kører mindre end 10-15.000 km. om året (Langendorf, 2004. Miljøstyrelsen, 2000).

At delebilister er storforbrugere af kollektiv trafik kan forklares med at omkostningsstrukturen for delebiler indebærer, at ”*de variable omkostninger er 3-4 gange højere end for en privat ejet bil. Denne forskel i variable omkostninger bevirker en lang mere bevidst transportadfærd, hvor transportmidlet til hver enkelt tur nøje overvejes. Det indebærer også, at den kollektive trafik bliver langt mere konkurrencedygtig, idet billetpriserne nu sammenlignes med 3-4 gange så højere marginalomkostninger.*” Miljøstyrelsen, 2000:29).

Spørgsmålet er så, hvad der kommer ud af en aktiv indsats for at promovere koblingen af kollektiv trafik og delebiler. Hvad det angår, er de skandinaviske erfaringer hidtil sparsomme¹⁴. Til gengæld foreligger der en række europæiske studier omkring netop den sammenhæng. Faktiske effekter vil

12) Tallet ligger ifølge en anden dansk undersøgelse på 40-50 %, hvis man også inkluderer mere løse overvejelser om køb af bil i stedet for medlemskab af en delebilklub (Holtermann & dos Santos, 1999: kap. 49. Også den tendens bekræftes af en nyere undersøgelse af en af de ældste delebil-ordninger i Europa, nemlig den i Bremen, hvor andel af personer som opgav deres egen bil ved medlemskabet (34 %) lagt sammen med andelen af medlemmer, som alternativt ville have købt deres egen bil (17 %) samlet svarer til, at 51 % af medlemmerne ville have deres egen bil, hvis ikke muligheden for medlemskab af en delebil-ordning eksisterede. I gennemsnit erstatter (MOSES, 2005: 9-10).

13) MOSES, 2005. Carplus, 2005. VTPI, 2005. Cairns et al, 2004. Miljøstyrelsen, 2000. Muheim, 1998.

14) Det billede har HUR og en række delebil-udbydere sat sig for at ændre. Det vil ske gennem en serie elektroniske spørgeskemaundersøgelser, som sendes til de personer, som valgte at melde sig ind i en delebil-ordning i tilknytning til kampagnen i Hovedstadsområdet, som blev gennemført af HUR og 7 delebil-udbydere i forsommeren 2005. Evalueringen forventes klar ultimo september 2005.

naturligvis afhænge af de konkrete og lokale omstændigheder, men erfaringerne fra Tyskland, Schweiz, Holland, Belgien og Storbritanien kan alligevel give en god fornemmelse for, hvad delebiler i en skandinavisk sammenhæng allerede i dag betyder for brugen af kollektiv trafik, men også en indikation af, hvilke effekter en yderligere udbredelse af delebiler fremover vil kunne give.

Nedenfor gøres et forsøg på at samle op på nogle af de forskellige internationale analyser, der eksisterer på området. I den forbindelse kan det være nyttigt at se særskilt på:

- I hvilket omfang kan promoveringen af kollektiv trafik og delebiler bidrage til at fastholde nuværende passagerer?
- I hvilket omfang kan promoveringen af kollektiv trafik og delebiler bidrage til at tiltrække nye kunder?
- Hvad vil betyde øget anvendelse af delebiler for den kollektive trafiks indtjening?
- Hvor længe varer effekten?
- Hvad kunne de videre perspektiver bestå i?

Fastholdelse af passagerer i den kollektive trafik

Ifølge Karin Kiss fra det kollektive trafikselskab i Zürich-regionen med ca. 1,2 mill. indbyggere, ZVV, er fastholdelse af eksisterende passagerer en af de væsentligste begrundelser for deres samarbejde med den landsdækkende kommercielle delebil-udbyder "Mobility". ZVV har truffet en "*strategic decision for 2002-06 to give combined mobility a chance*". I den periode bruger ZVV sammenlagt 1,25 mill. CHF (9,3 mill. kr.) på særlig markedsføring af Kombiabo¹⁵, som er et integreret produkt, der giver adgang til brug af både kollektiv trafik og delebiler, heraf 0,5 CHF (3,7 mill.kr.) ved lanceringen. 2 personer arbejder dedikeret med kombineret mobilitet. ZVV har af metodiske grunde endnu ikke kunnet måle omfanget af fastholdte kunder i finansiell henseende, men har dog på fornemmelsen, at denne indsats bidrager til holde på eksisterende kunder (Kiss, 2004).

De synes at blive bekræftet af tyske erfaringer. På baggrund af det første års forløb med Deutsche Bahn's delebil-program samt en undersøgelse af delebil-ordningen i Dresden har Petersen konkluderet, at delebilisme "*absolutely increases customer commitment to public transportation*". 40 % af de 30.000 kunder i Deutsche Bahn delebil-program har et periodekort til den kollektive trafik. Blandt delebilisterne i Dresden er det tilsvarende tal 65 %. 6 % nuværende medlemmer af delebil-ordningen i Dresden bevarer deres periodekort i kraft af muligheden for at være medlem af en delebil-ordning ved siden af, mens andre 33 % ville have købt egen bil, hvis de ikke havde adgang til en delebil (Petersen, 2003. WZB:30). Kunder i den kollektive trafik som samtidig også er medlemmer af en delebil-ordning er tilsyneladende også mere tilfredse med den kollektive trafiks services. I en undersøgelse foretaget af Münchens kollektive trafikselskab (MVV) viser det sig, at næsten dobbelt så dobbelt-medlemmer som kunder hos MVV - 30 % mod 16 % - generelt er "meget tilfredse" med MVV. Alt i alt er 83 % af dobbelt-medlemmerne er meget tilfredse/tilfredse med MVV, mens det tilsvarende tal for MVV-kunder generelt er 66 % (Krietemeyer, 2003a).

Skal man nærmere vurdere, hvor mange passagerer der i en dansk kontekst kan fastholdes i den

15) Se <http://www.zvv.ch/mobility.asp> og http://www.zvv.ch/pdf/25er_ZVV-Kombiabo%2005.pdf

kollektive trafik via delebiler, er det især relevant, at se på hvor mange af de nuværende delebilister, der alternativt ville have købt egen bil – og dermed i stort omfang have forladt den kollektive trafik, hvilket som nævnt ovenfor i en dansk sammenhæng er blevet anslået til at være 25-30 %. Med knap 2200 delebilister i Hovedstadsområdet (august 2005) indebærer det, at de aktuelle delebil-ordninger i regionen forsigtigt vurderet har bidraget til at fastholde mindst 5-600 kunder i den kollektive trafik.

Tiltrækning af nye passagerer til den kollektive trafik

Når nye medlemmer af en delebil-ordning sælger deres bil som led i indmeldelsen i en delebil-ordning sker der typisk en betydelig forøgelse af brugen af kollektiv trafik. En schweizisk undersøgelse har peget på en stigning i brugen af kollektiv trafik på 2000 km. pr. år for tidligere bilejere svarende til 35 % for folk, som dropper egen bil for at blive delebilist. Efter indmeldelsen svarer tidligere biljeres transportadfærd dermed til den tilsvarende adfærd for folk uden bil (Muheim, 1998¹⁶). Et mindre britisk studie peger på, at tidligere bilejere gennemsnitligt øger brugen af bus og tog, mens der er faldende anvendelse af kollektiv trafik blandt ikke-tidligere bilister (Ledbury, 2004:35-38). Tyske undersøgelser fra Dresden, Bremen og München har dog konkluderet, at selv entusiastiske brugere af kollektiv trafik øger deres brug af kollektiv trafik efter indmeldelse i en delebil-ordning (WZB: 29. Krietemeyer, 2003a).

Som beskrevet tidligere er der stor forskel på transportadfærden før og efter et delebilmedlemskab afhængig af, om man havde egen bil før eller ej. Indenfor EU's MOSES-program har man netop undersøgt de gennemsnitlige effekter omkring brugen af kollektiv trafik for alle medlemmer af forskellige delebil-ordninger i den tyske by Bremen og 5 belgiske byer – d.v.s. både tidligere bilejere og folk der meldte sig ind uden at have haft egen bil før - og konkluderer på den baggrund, at der sker en gennemsnitlig forøgelse af brugen af kollektiv trafik med i snit 1100 km. pr. medlem pr. år (se tabel 1 nedenfor) (MOSES, 2005: 17).

Tabel 1 Ændring af brug af kollektiv trafik for forskellige grupper siden indmeldelse i en delebil-ordning

Brug af kollektiv trafik	Andel af respondenter	Ændring i antal kørte km. med kollektiv trafik pr. person pr. år
Bremen	100 %	+ 1.100
Øget brug af koll. traf.	32 %	+ 3.900
Status quo	63 %	-
Mindre brug af koll. traf.	5 %	-1.900
Belgien	100 %	+ 1.100
Øget brug af koll. traf.	22 %	+ 5.200
Status quo	73 %	-
Mindre brug af koll. traf.	5 %	-1.700

N_{Bremen} = 291. N_{Belgien} = 256. Kilde: MOSES (2005: 17-18).

En række studier har vist, at den øgede efterspørgsel efter kollektiv trafik som følge af medlemskabet af en delebil-ordning især viser sig i form af større køb af periodekort. Konklusionerne herfra er

16) <http://reservation.mobility.ch/mobilmanager/IntSummeryE.html#Influence%20on%20mobility>

præsentereret nedenfor:

- Blandt medlemmer af delebil-ordningen i Dresden havde 71 % periodekort til kollektiv trafik før de meldte sig ind, mens det tilsvarende tal for samme gruppe steg til 78 % efter de blev delebilister (WZB:30).
- 12 % af de nuværende medlemmer af delebil-ordningen i Dresden købte periodekort for første gang i forbindelse med medlemsskabet (Petersen, 2003).
- I Bremen introducerede man i 1998 det såkaldte Bremer Karte plus AutoCard, som udover at være måneds- eller årskort til den kollektive trafik også var elektronisk nøgle til delebiler (i dag erstattet af det endnu mere avancerede Bremer Karte PLUS). Det skønnes, at dette kort har medført, at andelen af delebilister med årsabonnement til den kollektive trafik er steget med fra 55 % til 72 %.
- I Münchens delebil-ordning, STATTAUTO, som samarbejder mellem Münchens kollektive trafikselskab (MVV) er fra 1996 – 2002 sket en stigning i andelen af personer, som benytter den kollektive trafik dagligt eller næsten dagligt fra 52 til 54 %. Det dækker bl.a. over, at blandt de knap 2/3 af medlemmerne, som har meldt sig ind hos STATTAUTO i de 2-3 forudgående år, er andelen af intensiv-brugere øget fra 56 % - 61 %, . Blandt de 12 % der skilte sig af med deres bil i.f.m. medlemskabet er de hyppige brugere øget fra 48 % - 61 %. Blandt de den 1/3 af medlemmerne, som længe har været kunder hos STATTAUTO samtidig med, at de have periodekort hos MVV, er der i samme periode sket en stigning i andelen af hyppige brugere fra 74 – 81 % (Krietemeyer, 2003a).
- 30 % af medlemmerne af STATTAUTO uden periodekort til den kollektive trafik før medlemskabet købte et årskort til den kollektive trafik p.g.a. de særligt favorable konditioner, og STATTAUTO, mens 19 % af medlemmerne tidligere kun havde været kunde hos MVV (Krietemeyer, 2003a).

Kampagnen som HUR og 7 forskellige delebil-udbydere stod for i maj 2005 medførte, at der kom 421 nye medlemmer til de deltagende delebil-ordninger, hvilket er 4 gange så mange som på en normal måned. Det er endnu for tidligt at sige, hvor mange nye kunder i den kollektive trafik, der er kommet ud af væksten i antal medlemmer af delebil-ordningerne i Hovedstads-regionen siden ultimo 2004 i almindelighed og kampagnen i særdeleshed, men det er nok rimeligt at forvente, at tendensen vil ligne udenlandske erfaringer – om end man må være opmærksom på, at effekter som knytter sig til relativt nye delebil-ordninger - som de danske og britiske – ofte vil afvige fra de effekter, der kan konstateres fra veletablerede delebil-ordninger som dem i Schweiz og Tyskland (Ledbury, 2004. Cairns et al., 2004).

Hvilke ture overtager delebilerne?

Ser man lidt nærmere på, hvad delebilerne bruges til, så er det især storindkøb og weekendture (Huwert, 2004:84. Krietemeyer, 2003a), mens den kollektive trafik foretrækkes til pendlingsture, kulturelle formål og værtshusbøger¹⁷, dvs. vel typisk aftenture. Når det gælder besøg hos venner og sportsaktiviteter fordeles turene nogenlunde ligeligt (Krietemeyer, 2003a). Der er dog forskellige vurderinger af, hvornår disse ture finder sted. Huwert (Huwert, 2004: 84) og Muheim er enig i, at de fleste ture falder uden for myldretiden (Muheim, 1998). Dette bliver dog ikke bekræftet i den tysk-

17) MVV har faktisk decideret spurgt til "Kneipenbesuche" i deres undersøgelse fra 2002 (Krietemeyer, 2003a).

belgiske undersøgelse, hvor den konstaterede øgede efterspørgsel efter kollektiv trafik faktisk er lidt større i weekender end i på hverdage, mens der ikke kan konstateres større forskelle i og uden for myldretiden på hverdage (Moses, 2005: 39). Interessant er det, at 34-50 % af delebilister bruger kollektiv trafik på turen ned for at hente delebilen (Muheim, 1998 henvist til WZB:29-30. Krietemeyer, 2003b).

Den tidligere nævnte mindre undersøgelse af delebil-ordninger i Storbritannien indikerer, at det især busserne, der har gavn af den stigning i brugen af kollektiv trafik, der som beskrevet typisk sker, når tidligere bilister melder sig ind i en delebil-ordning. Busserne oplever nemlig en gennemsnitlig stigning i både antal ture og antal rejste km. For togtrafikken sker der tilsvarende et fald i antal ture, men dog en stigning i antal km.. Effekten bekræftes indirekte af to undersøgelser i München i 1996 og 2002, som har vist, at ændringer i transportadfærden som følge af et delebil-medlemskab først og fremmest sker udenfor byen (Krietemeyer, 2003a).

Tabel 2 Ændring i tidligere bilisters brug af bus og tog efter medlemskab af delebil-ordning

	Gennemsnitlig antal ture pr. uge	Gennemsnitlig afstand pr. uge
Bus (eksl. "Express coach")	+ 26 %	+ 18 %
Tog	- 11 %	+ 21 %

Kilde: Ledbury, 2004: 35-36.

Alt i alt forekommer det, at delebilen især bruges på de mellemlange ture, hvor man før ville have taget toget f.eks. turen op til sommerhuset i weekenden eller turen til et større indkøbscenter udenfor lokalområdet en almindelig hverdagsaften samt på længere rejser, mens de lokale ture med bus øges - måske bortset fra de relativt få dage, hvor delebilen bruges.

Indtjeningen i den kollektive trafik ved flere delebilister

Som vist ovenfor vinder den kollektive trafik typisk flere passagerer, når folk bliver delebilister. En række studier har undersøgt, hvad det betyder for indtjeningen i den kollektive trafik:

- Krietemeyer fra Münchens kollektive trafiksselskab (MVV) pegede på grundlag af studier i München på, at delebilister bruger periodekort tre gange mere end resten af befolkningen og at nye medlemmer af en delebil-ordning tenderede mod at købe periodekort snarere end kontantbilletter. I gennemsnit brugte de €45 på kollektiv trafik om måneden og €9 på brug af delebil (Krietemeyer, 1997 henvist til i WZB:29).
- Muheim konkluderede, at de 20.000 personer, som var kunder hos den schweiziske delebil-udbyder "Mobility" i virksomhedens første år brugte 23,2 mill. CHF om året på abonnementskort, hvilket var omkring 2,6 mill. CHF mere end før de meldte sig ind hos "Mobility" – en stigning på knap 13 % i indtjeningen for den kollektive trafik fra denne gruppe mennesker (Muheim, 1998).
- Ifølge Langendorf fra "Mobility" har de af deres kunder, som solgte deres bil i forbindelse med medlemskabet, betydet en stigning i indtægterne for den kollektive trafik på 79 % pr. person pr. år (fra 555 - 991 CHF). (Langendorf, 2004).

I nogle tilfælde er det lidt tricky at vurdere de egentlige effekter for den kollektive trafiks indtjening af delebilisters adfærdsændringer. Både i Bremen og München er der et veletableret samarbejde mellem det kollektive trafiksselskab og en delebilordning om fælles produkter og markedsføring og her har der

begge steder været en klar tendens til, at andelen af delebilister med årsabonnement til den kollektive trafik stiger på bekostning af især kontantbilletter og månedskort (UITP, 2002. Krietemeyer, 2003). Krietemeyer har dog i en ny undersøgelse i fra 2002 samtidigt konstateret en tendens til, at medlemmer af delebilordningen i München (700 i 2003) havde brugt flere penge på kollektive trafikservices både i reelle termer¹⁸ og vurderet ud fra befolkningen som helhed sammenlignet med en tidligere undersøgelse fra 1996 (Krietemeyer, 2003). En detaljeret undersøgelse af spørgsmålet i en undersøgelse fra Dresden viser også, at når man tager højde for bl.a. skift i brugen af forskellige typer billetter og rabatkort, de potentielle indtægtstab hvis delebilisterne selv havde købt egen bil, forlængede kunderelationer m.m., så giver medlemmerne af delebil-ordningen en klar positiv indtægtseffekt for den kollektive trafik – også vurderet ud fra en horisont på 7 år, som i denne forbindelse antages at være den gennemsnitlige periode for medlemskab af en delebilordning (WZB:30-31).

Hvor længe varer effekterne?

I det omfang at medlemskab af en delebil-ordning er en fordel for den kollektive trafik, kan man naturligvis spørge, om der er tale om en effekt af en varighed, der gør det værd for den kollektive trafik at ofre opmærksomhed og ressourcer på. Til det er der at sige, at effekterne beskrevet hidtil generelt er umiddelbare effekter vurderet ud fra folks transportadfærd i tiden lige efter indmeldelsen i en delebil-ordning. På mellemlang sigt kan effekterne være endnu større, mens de langsigtede effekter for den samme gruppe medlemmer eller det enkelte medlem formodentlig er aftagende. Baggrunden for det er, at medlemskabet af en delebil-ordning typisk igangsætter en læringsproces omkring egen transportadfærd som beskrevet af Kai Hockerts: *"The longer people used car-sharing the more they found public transport to be a viable alternative and learned to use it more efficiently for more and more trips."* (Hockerts, 2003 part E: 4 med reference til Harms and Truffer, 1998; Meijkamp, 2000 og Belz, 2001). Denne læringsproces støttes af Muheim, som observerede, at medlemmer af en gruppe delebilister gennemsnitligt brugte delebilen 20 % mindre end, da de meldte sig ind. Muheim antog, at disse ture i delebil blev erstattet af kollektiv transport (Muheim, 1998) og af tal fra den tyske brancheorganisation for delebiler Bundesverband CarSharing (BCS), som peger på, at effekten af at flytte km. fra bil til kollektiv trafik synes at vare mindst 3-5 år. Medlemmer, der som bilejere kørte 13.000 km. om året, havde reduceret dette til 2.500 km. efter 5 års medlemskab i delebil-ordningen i München. Kilometrene i bil blev hovedsageligt erstattet af kollektiv trafik, men også gang og cykling (Carplus News, 2004). Den førnævnte britiske undersøgelse kan dog ikke bekræfte, at der sker gradvis reduktion i bilbrugen over tid (Ledbury, 2004: 34-35).

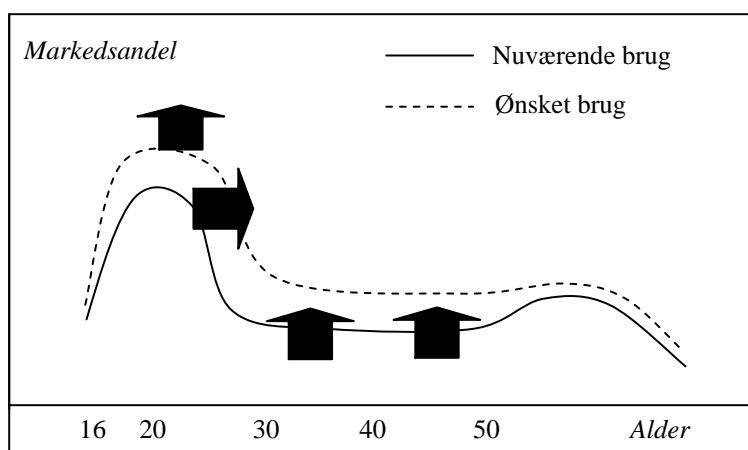
Videre perspektiver: Kombi-kunden som nyt segment for den kollektive trafik... ?

Årsagen til at det er muligt at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik fra delebil-ordninger er flere. Først og fremmest er delebilister - som beskrevet ovenfor - i sig selv stærkt orienteret mod at bruge kollektiv trafik. Det kan man kalde den "passive effekt". Hertil kommer, hvad man kunne kalde den "aktive effekt", som består i at den kollektive trafik med koblingen til lejlighedsvis brug af bil får mulighed for at præsentere en ny profil og nye produkter. Derigennem bliver det muligt at komme i kontakt med et segment, som i dag er underrepræsenteret blandt brugerne af kollektiv trafik, nemlig unge, velstillede og mænd, som er netop er de grupper, som delebiler appellerer mest til (Huwer,

18) D.v.s. ud over hvad der kan forklares med takststigninger i perioden.

2004). Der synes også – i det mindste i en dansk kontekst – at være mulighed for, at den kollektive trafik gennem en kobling til delebiler kan nå længere ud til børnefamilier, idet den typiske bruger af delebiler ifølge Miljøstyrelsen befinder sig ”i en livsfase, hvor de har stiftet familie d.v.s. er samlevende og har hjemmebønde børn. Brugere af carsharing er således i en livsfase, hvor man vil forvente, at de med stor sandsynlighed har egen bil – og de har samtidig en husstandsindkomst, der giver dem økonomisk mulighed for at have egen bil. Alligevel vælger de carsharing (delebil) fremfor egen bil.” (Miljøstyrelsen, 2000).

En væsentligt element i den eksisterende markedsføring af den kollektive trafik består i at fastholde og øge antallet af kunder ved at tage højde for, at anvendelsen af tog, bus og metro trafik typisk er aldersbestemt – illustreret med nedenstående kurve.



Med afsæt heri kunne ambitionen for en særlig promovning af kombinationen af kollektiv trafik og delebiler være at udvide markedsandelen for den kollektive trafik ved dels at øge andelen af personer uden bil inden for en given aldersklasse – vist med de lodrette – dels udskyde det tidspunkt for, hvornår folk i givet fald anskaffer sig en bil - vist med de vandrette pile.

Mere konkret kunne en sådan markedsføringsindsats bestå i:

- Øge den kollektive trafiks markedsandel af 'nye rejsende' i gruppen 16-30 år - gennem at give dem argumenter for at ikke købe bil.
- Forlænge de "loyale" kunders tid i systemet (ca. 2/3 er tvangskunder, der ville vælge anderledes, hvis de kunne) – ved at udsætte beslutningen om bilkøb og bekræfte dem.

I tilrettelæggelsen af en konkret markedsføringsindsats bør man dog også være opmærksom på, at der ifølge forskellige studier er ved at sket et skift i profilen på den typiske delebil-bruger (Hockerts, 2003. WZB) - en udvikling, der også betyder nye udfordringer for den kollektive trafik, fordi der er tale om en bredere tendens i de grupper, som både den kollektive trafik og delebiler potentielt appellerer til. Den videre udbredelse af delebiler forventes i høj grad at afhænge af folk, som ganske vist stadig har "a profound affinity for public transport" (WZB:34) og "a basic sensitivity for ecological concerns", men som på den anden side "no longer seek moral justification to ease their minds". De nye delebilister er pragmatiske i deres transportvalg - hvilket også gælder i forhold til bilen som ikke ses som et statussymbol – er meget multimodalt-orienterede¹⁹ og lægger vægt på fleksibilitet, hurtig omstilling og økonomiske overvejelser. (Petersen, 2003. WZB:34).

¹⁹ 40 % af kunderne af Deutsche Bahns delebil-ordning (30.000 i 2002) har et periodekort til den kollektive trafik, mens 34 % er med i Lufthansas Frequent Flyer program (Petersen, 2003).

17 % kørekortindehavere i danske byer med mindst 20.000 indbyggere skønnes at have en vis interesse for en delebil-ordning, heraf siger 5 % ja til medlemskab og 12 % måske. Interessen er størst blandt de, der (endnu) ikke har bil. (Miljøstyrelsen, 2000). Til sammenligning nåede en undersøgelse fra det svenske Vägverket i 2003 frem til lignende tal, nemlig henholdsvis 6 % og 19 %. Et speciale om delebilisme i København har vurderet, at der på sigt er et potentiale på op mod 60.000 medlemmer i Københavns-området (Holtermann og Rung dos Santos, 1999).

Der er dog god grund til at være skeptisk over for muligheden for at nå dette potentiale. På trods af en rivende udvikling i medlemsstallet op gennem 1990'erne har man i Schweiz endnu kun opnået 10 % af, hvad der tidligere er blevet vurderet til at være det objektive potentiale for udbredelsen af delebiler (Loose & More, 2005) ikke i nærheden af det potentiale, som blev estimeret i slutningen af 1980'erne. Men dertil er at sige, at en lang og udbredt skandinavisk tradition for politisk engagement i samfundets – herunder økonomiens – udvikling kan være en god grund til, at der er bedre muligheder end i i Schweiz for at opnå det potentiale, som diverse undersøgelser har peget på. I Danmark er udbredelsen af delebiler allerede blevet fremmet gennem politiske tiltag i stil med fritagelsen for p-afgift for delebiler i København og Odense Kommune og senest optakten til reserverede p-pladser for delebiler i København.

Afslutning

Dele bilen er hverken en konkurrent eller en pengemaskine for den kollektive trafik – og bliver nok aldrig nogen af delene. Men som de internationale erfaringer viser, kan et strategisk partnerskab blive til gavn for begge parter. For delebil-ordninger kan en klar koblingen til den kollektive trafik gennem fælles produkter og fælles markedsføring være med til at skabe opmærksomhed om fænomenet og gøre et medlemskab mere attraktivt. For den kollektive trafik kan samarbejde med den individuelle trafik bidrage til at forbedre mulighederne for at fastholde passagerer og tiltrække nye i en tid med generelt stigende bilejerskab.

Referencer:

Cairns S, Sloman L., Newson C, Anable J, Kirkbride A. & Goodwin P. (2004: 191-219) *Smarter Choices – Changing the Way We Travel*. Report by UCL, Transport for Quality of Life, The Robert Gordon University and Eco-Logica. Final report to the Department for Transport, London, UK

<http://www.carclubs.org.uk/Resources/pdf/Car%20club%20chapter%20soft%20factors%20final%202004.pdf>

Carplus (2005) <http://www.carclubs.org.uk/carplus/carplus-news/summer04/public%20transport.htm>.

Webside sidst opdateret 3/3 2005. Besøgt august 2005.

European Commission (2001) White Paper. *European transport policy for 2010: time to decide*.

Harms, Sylvia and Bernard Truffer (årstal ikke angivet men sikkert 1998) *The Emergence of a Nation-wide Carsharing Co-operative in Switzerland*

<http://www.communauto.com/images/Nation%20wide%20CS%20org%20Suisse.pdf>

Hockerts, Kai (2003) *Mobility Car Sharing - From Ecopreneurial Start up to Commercial Venture*. INSEAD Fontainebleau, France <http://www.oikos-stiftung.unisg.ch/homepage/case.htm>

Holtermann, Nikolaj og dos Santos, Anette Rung (1999): *Delebilismen i København. Potentiale og barrierer*. Specialeafhandling ved Geografisk Institut, Københavns Universitet 1999

Huwer, Ulrike (2004) Public transport and car-sharing – benefits and effects of combined services. *Transport Policy* 11 (2004) 77-87.

Kiss, Karin (2004) – projektleder ved det kollektive trafikelskab i Zürich-regionen): Personlig præsentation, 9. november 2004, i “Mobility”’s hovedkontor i Luzern, Schweiz, under dansk-svensk studietur.

Krietemeyer, Hartmut (2003a) *MVV und Car-Sharing. Erfolge einer Kooperation: Ergebnisse einer Wiederholungsbefragung*. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) <http://www.mvv-muenchen.de/web4archiv/objects/download/1/mvvband8.pdf>

Krietemeyer, Hartmut (2003b) Auswirkungen der marketing-Kooperation zwischen dem MVV und der car-Sharing-Organisation STATTAUTO München. Upubliceret.

Langendorf, Reiner (2004) - en af stifterne af den landsdækkende kommercielle schweiziske delebiludbyder “Mobility” med 58.000 medlemmer (juni 2005): Personlig præsentation, 9. november 2004, i “Mobility”’s hovedkontor i Luzern, Schweiz, under dansk-svensk studietur.

Ledbury, Matthew (2004) *UK car clubs: an effective way of cutting vehicle usage and emissions?* Dissertation at Environmental Change Institute, University of Oxford, October 2004. Henvist til på <http://www.carclubs.org.uk/carclubs/env-bens.htm#Modal>

Ligeud, HURs kvartalsmagasin 2/2005 *Bus når det passer dig. Bil når det passer dig*
<http://www.hur.dk/633F1F9E-C43E-4278-BA48-64343FDEECE3.W5Doc>

Loose, Willi & Mario Mohr (2005) Market potential of Car-Sharing in Germany and keys to success
Öko-Institut e.V. – Institute for Applied Ecology.
http://213.170.188.3/moses/downloads/fin_conf/presentation_loose.pdf

Miljøstyrelsen (2000) *Evaluering af carsharing i Danmark*. Miljøprojekt nr. 572 2000
<http://www.mst.dk/udgiv/publikationer/2000/87-7944-312-5/html/default.htm>

MOSES (2005) Environmental Assessment Work Package 6.
http://www.carclubs.org.uk/Resources/pdf/moses%20del_6.pdf Se også <http://www.moses-europe.org>

Muheim, Peter (1998) *Car-Sharing: The Key to Combined Mobility, Synthesis Document*. Energie Schweiz: Bern. <http://reservation.mobility.ch/mobilmanager/IntSummeryE.html#Author>

Petersen, Marcus (2003) *Public Transport in Cooperation with Car Sharing*. WZB - Social Science Research Center Berlin. Projectgroup on Mobility. Præsentation på EPIC 2003 http://www.az-telematik.de/media/de/VT_Petersen.PDF

Rat , Hans - Secretary General, UITP (2002): *Car-sharing and Public Transport : together for a comprehensive mobility*. Præsentation på konference i Bologna.
http://www.atc.bo.it/progetti/tosca/22042002_04_session1_mezghani UITP.pdf

Ritzau, 28. juli 2005: *Flere og flere københavnere får bil*. Refereret i Børsen, Berlingske Tidende, Ekstra Bladet, JP København, Politiken og Urban.

Sørensen, Stig Yding, Jakob Klint og Nina Eg Hansen.(1998) *Notat om Delebiler og energiforbrug*. CASA (Center for Alternativ Samfundsanalyse)

UITP (2002) *The Bremen Paper*.http://213.170.188.3/moses/m_papers/bremenPAPER.pdf

UITP Direct, March 2005

Victoria Transport Policy Institute (VTPI) (2005): *Carsharing. Vehicle Rental Services That Substitute for Private Vehicle Ownership*. Online TDM Encyclopedia. <http://www.vtpi.org/tdm/tdm7.htm>

Vägverket (2003) *Gör plats för svenska bilpooler*. Vägverket publikation 2003:88.

WZB Projektgruppe Mobilität (årstal ikke angivet) *Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services*. Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB) <http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2002/ii02-103.pdf>