

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Strategi for delebiler i København

Annette Kayser, annkay@tmf.kk.dk

Københavns Kommune

Abstrakt

Delebiler har eksisteret i Danmark i 20 år, men udbredelsen er stadig begrænset i forhold til i en række andre lande. Med en stigende interesse for deleøkonomi og nye teknologiske muligheder er delebiler endnu mere aktuelt end tidligere. I en stor by som København, hvor folk bor tæt og hvor meget af den daglige transport foregår på cykel eller med kollektiv trafik, er delebiler en løsning, som både kan bidrage til at spare plads til parkering, mindre bilkørsel og til reduktioner af miljøpåvirkninger. Derfor har Københavns Kommune vedtaget en strategi for delebiler, hvor målet er at øge udbuddet af delebiler fra omkring 250 til 750 inden 2020. Det er et ambitiøst mål, som kræver indsatsen både fra kommunens og andre aktørers side. Et af de første tiltag er et forsøg med integration af delebiler i et lokalt gaderum, som gennemføres i foråret 2017.

Baggrund og mål

Adgang til en delebil kan være løsningen for mange husstande. De fleste indbyggere i København cykler, går eller anvender kollektiv trafik til deres daglige ture, men mange har til tider også brug for en bil fx til familieturen ud af byen og til storindkøb. Her bliver adgang til delebil et attraktivt tilbud i stedet for at eje egen bil.

Erfaringer og viden fra København og andre byer i Europa viser, at én delebil kan erstatte mellem 5 og 10 privatbiler, og at delebilister kun kører lidt i bil, da de i stedet både går, cykler og bruger kollektiv trafik mere end bilister med egen bil. Derved spares både plads til parkering, og der bliver mindre bilkørsel. Disse erfaringer gælder delebiler med fast stamplads. Delebiler uden fast stamplads har eksisteret i København et par år, og erfaringerne er endnu sparsomme.

Derfor er der på baggrund af indsamlet viden om delebiler samt dialoger med aktører og videnspersoner på området, udarbejdet en "Strategi for delebiler i København – 2017-2020", som omfatter mål og indsatsen for flere delebiler i København. Strategien omfatter udelukkende delebiler med fast stamplads.

Udvikling

Den første organiserede delebilordning i Danmark blev oprettet i 1997 i Odense. Året efter, i 1998, blev en deleordning i København udbudt af Hertz Biludlejning. Efterfølgende er der etableret en række delebilordninger typisk i foreningsform, herunder Københavns Delebiler, der startede i 2004. I 2012 blev bl.a. Københavns Delebiler og Århus Delebilklub samlet i LetsGo, som sammen med Hertz Delebiler er de største udbydere af delebiler i København.

Københavns Kommune har siden 2005 kunnet reservere parkeringspladser til delebiler med fast stamplads. De første 85 pladser blev etableret i 2006 og ved udgangen af 2016 er der knap 250 reserverede pladser.

Mål

Københavns Kommune har tidligere, i Handlingsplan for Grøn Mobilitet fra 2012, besluttet følgende mål for delebiler: *"der findes dobbelt så mange delebiler i 2020 som i 2010 (fra 120 til 240). Heraf udgør el-delebiler 10 %"*. Målet er stort set opfyldt, og de seneste års udvikling gør det relevant med nye mål.

De nye mål er bl.a. baseret på vurderinger af potentialet, som i en tidligere rapport om delebiler i Øresunds-regionen peget på, at potentialet for delebilmedlemmer udgør mindst 5 % af husstandene i København. Det svarer på nuværende tidspunkt til knap 14.500 husstande. Desuden peger en analyse fra DTU på, at 10 % af befolkningen i Danmark mellem 18 og 84 år kan betragtes som mest oplagt for delebilisme. Herudover er elbiler i hastig udvikling, og kommunen ønsker at fremme anvendelse af elbiler i stedet for benzin- eller dieselbiler. Delebiler giver flere adgang til en elbil og desuden kan delebilister kombinere, så elbilen vælges til kortere ture og andre typer bil kan vælges til de længere ture.

Endelig er det vigtigt at delebiler ses som en del af et samlet tilbud og spiller tæt sammen med cykler og kollektiv trafik. Der er det også relevant at sammenhængen mellem systemerne styrkes. Alt i alt gælder følgende mål for delebiler i København frem mod 2020:

- Der findes mindst 750 delebiler med fast stamplads
- Elbiler udgør mindst 30 % af delebiler med fast stamplads
- Samspillet mellem kollektiv trafik, delebiler og bycykler er styrket gennem udvikling af et koncept for MaaS (Mobility as a Service)

Effekter

De forventede effekter af flere delebiler er især rettet mod klima- og miljøgevinster samt mindre pladsbehov, men også fleksibel mobilitet og sundhed indgår som effekter.

Klima- og miljøgevinster hænger især sammen med, hvor mange privatbiler en delebil erstatter, og hvor meget man som delebilist kører i forhold til andre. Her viser data og brugerundersøgelser fra forskellige byer, at omkring 70-80 % af delebilmedlemmer ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil. Beregninger ud fra disse data kommer frem til at en delebil typisk erstatter 5-10 privatbiler. Hertil kommer, at delebilister kører 30 % mindre i bil, og de både går, cykler og anvender kollektiv trafik mere end bilister med egen bil.

Der vil således være færre biler, både parkeret og kørende. Derved reduceres pladsbehovet til biler, og det gælder både til vejareal og til parkeringspladser. En bil, der dagligt bruges til og fra arbejde optager både en parkeringsplads ved bolig og ved arbejdsplads. Desuden køres ofte i myldretiden, hvor der er pres på vejene. Delebilister bruger ikke i særlig høj grad bil til og fra arbejde. Et svensk studie viser, at behovet for p-pladser er reduceret med 600 i Göteborg, 200 i Malmö og 600 i Stockholm. Samlet er der sparet 40.000 m² parkeringsareal i byerne.

Fordele for delebilisterne er, at de kan spare penge, de kan slippe for vedligeholdelse og besvær med værkstedsbesøg, de kan vælge den biltype, der passer til det konkrete behov for turen, de har adgang til nye biler og endelig vil de have en sundhedsgevinst, fordi de bevæger sig mere – på cykel og gående.

Indsatser og tiltag

Opbygning af strategien og udvælgelse af tiltag, som Københavns Kommune skal arbejde videre med, er baseret på inddragelse af relevante parter og aktører på delebilområdet samt på indsamling af viden fra analyser, konferencer og workshops.

Udpegningen af indsatsområder og tiltag har taget udgangspunkt i, at det er vigtigt, at delebiler indgår som en integreret del af de samlede miljøvenlige transporttilbud i byen. De store gevinster for borgere, brugere og byen opnås, når delebilisme kan indgå i et forholdsvis sømløst samspil med kollektiv trafik, cykler, gang og taxi. Herved kan delebilen være det led, der gør, at flere vil undlade at købe egen bil og at ture i delebil erstatter ture i privatbil – og altså ikke erstatter fx en cykeltur.

For at gøre det tydeligt, hvad de enkelte tiltag især retter sig mod er de grupperet i fem områder. Der vil dog være en række overlap og samspil på tværs. De fem områder er Parkering, Synlighed, Byudvikling og byplanlægning, Kommunens egen kørsel samt Samarbejder

Samlet indeholder områderne 15 tiltag, og i selve strategien indgår en kort beskrivelse af indhold og Københavns Kommunes rolle i tiltaget. Mere detaljerede beskrivelser af formål, målgruppe, indhold, mulige effekter, udfordringer, aktører samt skøn for økonomi for de enkelte tiltag er samlet i et bilag. En oversigt over tiltagene fremgår af nedenstående skema:

TILTAG	ØKONOMI	IMPLEMENTERING
PARKERING		
Parkeringsregler Tildeling af pladser og licenser til delebiler med fast stamplads. Forsøg med licenser til delebiler uden fast stamplads.	Indenfor eksisterende budget Provenue neutralt	Fortsættes løbende Forsøg 2017-2020
Delebil-øer/multimodale stationer Afklaring af mulig placering, økonomi, eksterne parter mv. Økonomi afhænger af indhold og ambitionsniveau.	Afklaring indenfor eksisterende budget Etablering 10-30 mio. kr.	2017
Integration af delebiler i lokale byrum Mindre forsøg uden ekstra kommunal økonomi. Større demonstration med kommunale midler til byrum, borgerinddragelse mv.	2-3 mio. kr.	Mindre forsøg 2017 Opskalering 2018-2019
Eldelebilir Kommunal vejledning.	Indenfor eksisterende budget	2017
SYNLIGHED		
Delebilsymbol Deltage i arbejde med udvikling, hvis udbydere tager initiativ.	Indenfor eksisterende budget	2018-2020
Tydelig markering i gaderum Afklaring af mulige løsninger samt forsøg med markeringer.	300-500.000 kr.	2016-2019
Målrettet kommunikation Informationsmateriale og målrettet kommunikation.	500.000 kr	2017-2020
BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING		
Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning Udarbejdelse af ændrede retningslinjer i kommuneplan. Mulig frivillig aftale med developer/bygherre.	Kræver ændret regelgrundlag	2017-2019
Bilfri boligområder Vidensindsamling og analyser omkring udpegnig af muligt område.	Kræver ændret regelgrundlag	2018-2019
Delebilir på privat parkeringsareal Kortlægning af behov.	Indenfor eksisterende budget	2018
KOMMUNENS EGEN KØRSEL		
Delebilir til kommunens arbejdskørsel Afdækning af kørselsbehov og økonomi, pilotprojekt samt plan for implementering.	Indenfor eksisterende budget	2016-2017
Kommunal medarbejderordning om delebil Aftale med delebiludbyder(e) og tilbud til medarbejdere.	Indenfor eksisterende budget	2017
SAMARBEJDE		
Netværk for delebilisme Etablering og styring af netværk.	500.000 kr	2018-2020
Samarbejder med virksomheder og borgere Regionalt samarbejde med Region Hovedstaden, flere kommuner og virksomheder.	Indenfor eksisterende budget	2018-2020
Licenser på tværs af kommuner Dialog med staten og Frederiksberg samt evt. andre kommuner.	Kræver ændret regelgrundlag	2018-2020

Områdeprojekt

Et af de første tiltag, der gennemføres med udgangspunkt i strategien, er en del af tiltaget ”Integration af delebiler i lokale byrum”. Her igangsættes et pilotforsøg i Krusågade på Vesterbro, som løber fra april og tre måneder frem. I forsøget samarbejdes med beboerne om at omdanne parkeringspladser til anden anvendelse og samtidig tilbyde rabatter på medlemskab af delebil og brug af kollektiv trafik. På baggrund af erfaringer fra forsøget udarbejdes forslag til videre implementering af dette tiltag.

Baggrunden for tiltaget er, at der trods viden om at en delebil erstatter flere privatbiler, ofte mangler forståelse og synlighed af denne effekt. Når en parkeringsplads omdannes til en delebilplads opfatter beboere det ofte som om de mister parkeringsmulighed. For at gøre den direkte sammenhæng mellem delebiler og sparede p-pladser tydelig kan der gennemføres lokale forsøg, hvor der i samarbejde med beboere arbejdes med midlertidig omdannelse af parkeringspladser, så arealet i stedet anvendes til delebiler, cykelparkering, ophold, leg, grønt eller hvad beboerne nu spiller ind. Dette suppleres med tilbud til beboere om adgang til delebil og kollektiv transport.

Gennemgang af indholdet i forsøget samt indsamlede erfaringer og viden fra forsøget præsenteres i oplægget.



Illustration af muligt områdeprojekt. Udarbejdet af BMW