



Bilag 3, Dialog med interessenter i forbindelse med udarbejdelse af indstilling

Anledningen til at igangsætte arbejdet med en politisk indstilling omkring parkeringslicenser til bybiler og delebiler var, at flere aktører har interesse i at introducere bybiler i København. Samtidig arbejder eksisterende delebilsorganisationer løbende med at udvide antallet af delebiler i byen.

Der er således en høj grad af interesse fra eksterne aktører i, hvordan Københavns Kommune forholder sig til bybiler og delebiler. Derfor blev det ved opstart af arbejdet besluttet at have dialoger med relevante eksterne interessenter og aktører undervejs. Da de interesserede bybilsoperatører allerede var i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen ved opstart, blev der lagt vægt på en kort proces, og der er således gennemført et bredt dialogmøde, et fællesmøde om data samt en række bilaterale møder.

Eksterne interessenter og aktører

Følgende parter har været involveret undervejs i processen:

Interessent	Rolle
Danske Delebiler	Interesseorganisation for alle typer delebiler
Delebilkubber	Operatører af eksisterende delebiler
Bybilsoperatører	Operatører af bybilsystemer
Copenhagen Capacity (CopCap) Invest in Denmark	Erhvervsinteresser
Frederiksberg Kommune	Kommunalt samspil
Movia	Kollektiv trafikudbyder
Region Hovedstaden	Det regionale aspekt samt støtte til elbilsprojekt med bybiler
Energistyrelsen	Støtte til elbilsprojekt med bybiler

Gennemførte dialogmøder

Der blev holdt et fælles dialogmøde for alle de nævnte interessenter lige før sommerferien. Her præsenterede Danske Delebiler et overblik over forskellige former for at delebiler, og forvaltningen præsenterede viden omkring delebiler og bybiler. Denne viden var baseret på de undersøgelser omkring delebiler, vi kender til samt den screening af viden om bybiler, som konsulenter fra Rambøll har udført for forvaltning i forbindelse med indstillingen. Se præsentation på side 3.

Desuden blev forvaltningens bud på forventede hovedtræk for administrationsgrundlag skitseret, se slides på side 6-7.

10-09-2014

Sagsnr.
2014-0124284

Dokumentnr.
2014-0124284-9

Sagsbehandler
Annette Kayser

Center for Trafik

Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Hovedpunkter for diskussionerne var, at

- det er godt at skelne mellem delebiler og bybiler,
- det er vigtigt at skabe klare rammebetingelser
- systemer for bybiler kan supplere delebiler og især den kollektive trafik
- der generelt der mangel på viden / konkrete data om bybiler og det kan være svært at sammenligne med andre byer
- huske at være kildekritisk, også over for data og viden om delebiler
- der er en positiv holdning til el-bybiler. Der er dog forskellige holdninger til om teknikken er moden. Særligt i forhold til opladning. Her mener fx Car2go, at det er for tidligt at introducere el-bybiler i København, mens fx Energistyrelsen og Arriva vurderer, at teknologien ikke vil være en hindring
- det vil være godt at udbrede bybiler bredt i regionen, så også ture ud af byen kan foregå med kollektiv trafik kombineret med bybil.

Rambøll har henover sommeren gennemført den sidste indsamling af viden fra andre byer, og har afrapporteret vidensindsamlingen i form af et sammenfattende notat (se bilag 2) og et baggrundsnotat. Det sammenfattende notat er sendt til ovenstående interessenter, og samtidig blev de inviteret til at komme til et møde med forvaltningen og konsulenten om notatet. Herved kunne parterne direkte diskutere og kommentere den indsamlede viden.

En række kommentarer gav anledning til tilpasninger, herunder

- samspillet med kollektiv trafik og andre transportformer bør uddybes
- erfaringer fra Amsterdam og Paris, som peger i retning af at bybiler ikke giver fald i antal private biler, er med elbybiler
- de fleste interviewpersoner er positive overfor bybiler, men husk at der også nogen, der er negative
- reduktion af trængsel er afgørende og det vigtigt at indsamle dokumentation.
- Car2go oplyste, at de har masser af data, og Rambøll har medtaget tidligere udleveret (fortroligt) data i baggrundsnotatet. Rambøll har på baggrund af mødet herefter yderligere gennemgået Car2gos data samt anden data specifikt omkring påvirkning af trængsel, dvs. om antal private biler og bilture reduceres, uden at det har givet anledning til ændringer i Rambølls vurdering.

Det skal understreges, at anbefalinger sidst i det sammenfattende notat er interviewpersonernes anbefalinger, ikke Rambølls konklusioner.

Gennemførte bilaterale møder

Udover de to fælles møder har forvaltningen i løbet af processen holdt en række afklarende møder med Danske Delebiler, Frederiksberg Kommune, Car2go, Invest in Denmark og CopCap.

Teknik- og Miljøforvaltningen har til stadighed i dialogen med eksterne parter i løbet af 2014 understreget af Københavns Kommunes beslutning vedrørende eventuelt at understøtte bybiler er en politisk beslutning, og der derfor ikke kan konkluderes noget før sagen er politisk behandlet.

DELEBILER OG BYBILER – PRÆSENTATION AF VIDEN, Dialogmøde d. 3.6. 2014



Karakteristika

Delebil	Bybil
2 vejs ture	1 vejs ture
Fast base / p-plads	"Fri" base – kan hyres hvor som helst
Forskellige typer biler	En type biler
Reserveres lang tid i forvejen – eller med kort varsel	Reserveres med kort varsel
Abonnement og betaling for tid og kørte km	Betaling for kørte km



Viden og erfaringer / Europa

Delebiler

Har eksisteret i Europa i ca. 25 år

I DK siden 1997 og i København siden 1998

Erfaringer fra byer

Analysen fra forskningsprojekter, herunder større EU-projekt samt Øresundsprojekt

Rimelig velfunderet viden

Bybiler

Har eksisteret i Europa i ca. 5 år

Første forsøg i Ulm i 2008/09

Erfaringer fra byer er stadig sparsomme

Forskning baseret på smalt grundlag – indtil videre

Stadig usikker viden



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Delebiler – udvikling i København

1997 Første delebilklub i Danmark / Odense Delebiler

1998 Første delebilklub i København/ Hertz

2000 Danske Delebiler dannet

2004 Københavns Delebiler startet, nu LetsGo

2005 Københavns Kommune beslutning om reserveret og gratis parkering for debiler

I dag 7 klubber

230 biler (6 elektriske)

160 reservede parkeringspladser

omkring 5.000 brugere



Lidt erfaringer om brugerne af delebiler

Hver delebiler erstatter 5-10 privatejede biler

20-40 medlemmer pr bil

Omkring 40 % ville købe privat bil, hvis ikke delebilordning (Bremen + Kbh)

Omkring 30 % har solgt deres bil (Bremen)

Medlemmer reducerer bilkørsel med 30 -33 %. Ture erstattes med mere brug af anden transport fx i Bruxelles bruger 26 % mere kollektiv transport, 20 % mere cykling and 30 % går mere

Virksomheder: I Europa er ca. 16 % af brugerne virksomheder

I Danmark er 18 % virksomheder



SAMMEN
OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Bybiler

- Erstatning af privatejet bil – omkring 1:1 (Paris)
- 25-60 medlemmer pr bil
- Udskyldelse af køb af privat bil ?
- Omkring 4-5 % har solgt deres bil (Amsterdam samt Car2go i ti byer)
- Reduceret bilkørsel?
- Turlængder: 5-10 km, tid pr tur: 20-30 min.
- 90 % en-vejsture
- 75 % spontane ture

(Mest info om antal biler, antal registrerede brugere, priser, brugernes køn og alder samt tilfredshed med systemet)

(interview af byer – sparsom viden om erfaringer, men har positive forventninger)



SAMMEN
OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Jeres input?

- Hvem er brugerne?
- Hvor mange af medlemmerne bruger bilerne? Og til hvor mange ture?
- Hvor ofte kører/holder bilerne?
- Bybiler – hvilke ture erstatter de? (tal fra Montreal peger på at 4 % ellers ville have brugt egen bil)
- Hvor er det bedst at bilerne holder?
- ?



SAMMEN
OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

PRÆSENTATION AF FORVENTEDE HOVEDTRÆK



Baggrund og formål

- Udarbejde politisk godkendt og juridisk holdbart administrationsgrundlag for delebiler og bybiler
- Grundlaget skal
 - Tilgodese politiske mål om grøn mobilitet – om mindre bilafhængighed og flere elbiler
 - Være juridisk holdbart
 - Være pålideligt – dvs. holdbart i længere strække
 - Være administrativt klart og håndterbart
 - Kunne håndhæves af parkeringsvagter
 - Være politisk behandlet i efteråret 2014

Forventede hovedtræk - forudsat et ja til bybiler

- Skelne mellem delebiler og bybiler
- Betaling for licens vil være forskellig
- Adgang til parkeringspladser vil være forskellig
- Krav om bybilers samspil med andre transportsystemer, fx kollektiv trafik og bicykler
- Krav om at bybiler er elbiler – nu eller på sigt
- En øvre grænse for antal delebiler og bybiler i byen?

Juridiske udfordringer

- Parkeringsafgifter og vejlovgivning – undtagelse for normal betaling
- Fastsættelse af betalingsbeløb
- Hvad dækker licensen?
- Rammer for max. antal – hvordan?
- Er bybiler et kollektivt trafiksystem?
- Konkurrence i forhold til taxi og bindlejning?
- Krav om integration med andre systemer
- Krav om elbiler eller lignende
- Dokumentation – hvad er nødvendigt for at få og opretholde licens?
- Politi - godkendelse