



Notat

Bilag 2: Status for Strategi for delebiler i København 2017-2020

2. juli 2019

Sagsnr.
2019-0170576

Dokumentnr.
2019-0170576-4

Strategi for delebiler i København 2017-2020 blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 27. februar 2017. I beslutningen indgår, at udvalget får forelagt status på delebilområdet og strategiens tiltag medio 2019. Strategien gælder fra 2017 frem til 2020.

Delebiler er et tilbud til københavnere, der som supplement til cykel og kollektiv trafik som primært transportmiddel, kan have brug for transport med bil. Ved regler for parkering af delebiler skelnes der mellem delebiler *med* fast stamplads, som hentes og afleveres på samme reserverede plads, og delebiler *uden* fast stamplads, der kan hentes ét sted og afleveres et andet inden for et nærmere angivet område.

Delebiler med fast stamplads har eksisteret i København siden 1998, mens delebiler uden fast stamplads gradvist er blevet introduceret i København siden slutningen af 2014. Strategien blev udarbejdet i 2016 og her var der endnu ikke evidens for effekter af delebiler uden fast stamplads. Derfor omfatter strategien udelukkende delebiler med fast stamplads, hvor erfaringer både fra København og andre byer, fx Malmø, Bremen, Bruxelles samt et samlet europæisk studie, viser, at én delebil med fast stamplads erstatter fem til ti private biler.

Status for mål

Strategien indeholder følgende tre mål for delebiler med fast stamplads frem mod 2020:

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

Status for målene er, at der i medio 2019 er 192 delebiler med fast stamplads i Københavns Kommune, elbiler udgør 7 % heraf, og et koncept for MaaS er testet i forbindelse med ITS World Congress i 2018. Rejseplanen arbejder videre med udviklingen af konceptet, som indtil videre fungerer via en app kaldet MinRejseplan. Overblik over udviklingen fremgår af skema nedenfor.

Byens Udvikling
Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

Mål	Basis/2016	2018	Medio 2019
Mindst 750 delebiler	232	170	192
Elbiler udgør mindst 30 %	9 %*		7 %**
Koncept for MaaS	Nej	Test af app ved ITS WC	Rejseplanen videreudvikler

* kilde: Handlingsplan for Grøn Mobilitet, opfølgning 2017

** kilde: LetsGo oplyser, at 2,5 % er ren el og 5 % plug-in hybrid.

Da antallet af delebiler med fast plads i basisåret 2016 lå på 232 er udviklingen gået den modsatte vej i forhold til målet. Antallet er især påvirket af, at den ene af de to store udbydere af delebiler med fast stamplads i København lukkede i efteråret 2018 (Hertz Delebilen).

Andelen af elbiler er ligeledes faldet. Medio 2019 er der således fem elbiler og ni plug-in hybridbiler i delebilordninger med fast stamplads. Delebiludbyderen LetsGo, der på nuværende tidspunkt er den eneste udbyder af delebiler med fast stamplads, som har elbiler, oplyser, at de har følgende udfordringer

For elbiler gælder:

- Generelt kan elbilerne ikke hurtigoplade på en almindelig stander. Det betyder, at elbilerne skal stå 7-17 timer ved en ladestander, før der er ladt op til næste bruger. Det giver en stor usikkerhed for brugerne og et stort indtægtstab for delebiludbyderen.
- Kun biltypen Renault Zoe kan hurtigoplade, hvorfor det er den model, som LetsGo har. Den har dog kun en rækkevidde på 240 km. Det gør, at den typisk bliver fravalgt til længere ture. Derudover har bilen ikke plads til barnevogn mm.
- Medlemmer af LetsGo ser elbilen som en specialbil, som de gerne vil have på nogle ture, men ikke på andre.

For både elbiler og plug-in hybridbiler gælder:

- Udover ovennævnte er medlemmer af LetsGo ikke villige til at skulle langt væk for at hente en el- eller hybridbil, så er der ikke en i nærheden, vælger de en konventionel bil.

Udover elbiler og plug-in hybridbiler har LetsGo omkring 50 hybridbiler, så ca. 1/3 af deres delebilflåde udgøres af alternativer til rent fossildrevne biler.

Det kan tilføjes, at udviklingen af elbilmarkedet er gået langsommere end forventet, og de mest tilgængelige elbiler har stadig en begrænset kørselsrækkevidde. I disse år er mange af de store bilproducenter ved at omlægge produktionen og satser massivt på elbiler, så det forventes, at udviklingen vil tage fart allerede fra 2020.

Delebiler uden fast stamplads blev introduceret i København i 2014 og siden udvidet med nye udbydere i både 2015 og 2016. Den udbyder, der startede i 2014 er siden lukket og medio 2019 findes der to udbydere af delebiler uden fast stamplads i København, DriveNow og Green Mobility, som samlet set har ca. 700 elbiler og 200 fossildrevne biler. Disse delebiler kan hovedsageligt køre i byområdet og kører - formodentlig - kortere ture, og har bl.a. derfor ikke samme udfordringer med opladning som elbiler, der er delebiler med fast stamplads.

Status for indsatser og tiltag

Strategien indeholder samlet set 15 tiltag, der skal understøtte udviklingen hen mod målene om flere delebiler, højere andel el-delebiler og styrket samspil mellem transportformerne. For at gøre det mere tydeligt, hvad de enkelte tiltag især retter sig mod, er de i strategien samlet i fem indsatsområder:

- Parkering
- Synlighed
- Byudvikling og byplanlægning
- Kommunens egen kørsel
- Samarbejder

I nedenstående skema fremgår status for de enkelte tiltag, mens nærmere beskrivelse af indhold og status følger efter skemaet.

Tiltag	Status
PARKERING	
Parkeringsregler Tildeling af pladser og licenser til delebiler med fast stamplads.	Tildeling af pladser og licenser er sket løbende i 2017, 2018 og primo 2019. Forvaltningen forventer, at der ikke er tilstrækkeligt med midler til at dække efterspørgsel efter etablering af nye delebilpladser i 2019.
Delebiløer/multimodale stationer Afklaring af mulig placering, økonomi, eksterne parter mv. samt etablering af 1-2 stationer	Der er udpeget lokalitet for en multimodal station på Hans Knudsens Plads. I samarbejde med Region Hovedstaden er der udarbejdet et idéoplæg til de trafikale funktioner på pladsen. Videre skitser og etablering kræver finansiering.
Integration af delebiler i lokale byrum Lokale omdannelser af gade- og byrum gennem borgerinddragelse og lokale samarbejder.	Midlertidigt forsøg i Krusågade på Vesterbro er gennemført i 2017. På baggrund heraf anbefaler forvaltningen at gå videre med lokale omdannelser, hvilket forudsætter finansiering.
Eldelebiler Kommunal vejledning	Forvaltningen har udarbejdet vejledning til intern brug i kommunen og assisterer udbyderne, hvor det er nødvendigt.
SYNLIGHED	
Delebilsymbol Deltage i arbejdet med udvikling, hvis udbydere tager initiativ	Forvaltningen har kontaktet Vejdirektoratet med henblik på at gennemføre et forsøg, men direktoratet har indtil videre afvist at give tilladelse til et forsøg.

Tydelig markering i gaderum Afklaring af mulige løsninger samt forsøg med markeringer.	Skiltning er optimeret ved en række delebilpladser indenfor forvaltningens budget, primært ved at opstille lave 'galge-skilte'. En større indsats forudsætter finansiering.
Målrettet kommunikation Informationsmateriale og kommunikation.	Ikke igangsat, da der ikke er afsat finansiering.
BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING	
Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning Ændringer i kommuneplan. Mulig frivillig aftale med developer/bygherre.	Forslag til Kommuneplan 2019 indeholder ændrede parkeringskrav. I foråret 2019 er der vedtaget en dispensation fra lokalplan for Ørestad Syd omkring nedsat parkeringsnorm ved delebilordning baseret på en frivillig aftale med bygherre.
Bilfrie boligområder Videnindsamling og analyser omkring udpegnings af muligt område.	I forslag til Kommuneplan 2019 lægges der op til at se på mulighed for forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområder. I Lynetteholmens Københavnerspor indgår analyser af muligheder for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm.
Delebiler på privat parkeringsareal Kortlægning af behov.	Ikke igangsat. Forvaltningen har afventet, at dette kan indgå i tiltaget "Netværk for delebilisme", se nedenfor.
KOMMUNENS EGEN KØRSEL	
Delebiler til kommunens arbejdskørsel Afdækning af kørselsbehov og økonomi, pilotprojekt samt plan for implementering.	Der er igangsat 19 pilotprojekter i fire forvaltninger. På baggrund heraf og analyser af, hvorvidt kommunens behov for kørsel delvist kan dækkes af delebiler, er forvaltningen i gang med at udarbejde udbudsmateriale om delebiler. Forvaltningen arbejder på at opstarte pilotprojekter i TMF.
Kommunal medarbejderordning om delebil Aftale med delebiludbyder(e) og tilbud til medarbejdere.	Et kommunalt tilbud, hvor rabat på medlemskab af en delebilordning tilbydes som en medarbejderfordel, afventer det foreliggende delebilsudbud samt en senere afklaring i Økonomiforvaltningen.
SAMARBEJDER	
Netværk for delebilisme Etablering og styring af netværk.	Ikke igangsat, da der ikke er afsat finansiering.
Samarbejder med virksomheder og borgere Regionalt samarbejde med Region Hovedstaden, flere kommuner og virksomheder.	Fremme af delebiler indgår i det regionale samarbejde <i>Moving People</i> , hvor der bl.a. er afholdt workshop med virksomheder i 2018. Borgere har været involveret i lokalt forsøg i Krusågade, se ovenfor.
Licenser på tværs af kommuner Dialog med staten og Frederiksberg Kommune samt evt. andre kommuner.	Forvaltningen har vurderet, at en licens, der gælder på tværs af kommuner, ikke vil bidrage til mindre trængsel.

I det følgende er indhold og status for de enkelte tiltag uddybet. For yderligere beskrivelser af indholdet henvises til selve strategien (bilag 3 til indstilling).

PARKERING

Dette indsatsområde omfatter adgang til reserveret parkering og prissætning af parkeringsbetaling for delebilerne. Adgang til parkering på rette sted er afgørende for delebiler med fast stamplads, da disse hentes og afleveres på samme sted. Desuden har prisen for parkering stor betydning for forretningsmodellen for omkostninger ved brug af delebil.

Parkeringsregler

Kommunen kan reservere parkeringspladser og tildele særlige parkeringslicenser til delebiler med fast stamplads, da de genererer mindre trængsel end private biler.

Der er siden 2005 løbende tildelt nye pladser, når delebiludbydere søger. Den politisk besluttede ramme pt. er, at 300 almindelige parkeringspladser kan omdannes til delebilpladser. Skiltning og opmærkning af pladser finansieres af forvaltningens driftsmidler. I 2019 har der op mod sommeren været ønske om at oprette flere pladser, men forvaltningen forsøger at fordele anvendelse af midler, så der er budget til hele året. Forvaltningen vurderer, at der er behov for ekstra midler til flere delebilpladser både i 2019 og 2020. Det indgår i budgetnotat til Budget 2020 at søge om den manglende finansiering.

Delebiløer/multimodale stationer

Fysisk samling af delebiler, elbiler, delecycler, cykelparkering, samkørselstop og andre services, helst i tilknytning til et kollektivt trafikknudepunkt, skaber et sammenhængende tilbud til andre transportformer end privatbil. Dette tiltag indgår også som en del af KBH2025 Klimaplanens Roadmap 2017-2020.

Udvikling og etablering af en multimodal station kræver finansiering. En mulighed for at opnå medfinansiering er at søge ekstern støtte og i 2017 deltog Københavns Kommune i en projektansøgning, der søgte midler fra det såkaldte EU Horizon 2020 Smart City Lighthouse program. Heri indgik udpegning af et område i Nordhavn nær stationen til udvikling af en multimodal station. Projektet fik ikke tildelt midler.

Efterfølgende har Københavns Kommune samarbejdet med Movia om indretning af knudepunkter. Her er Hans Knudsens Plads blevet udpeget som god lokalitet til en multimodal station. For at gøre det tydeligere, at det ikke kun handler om en station for tog, kaldes knudepunktet for et multiskift. Ultimo 2018 indgik forvaltningen i et samarbejde med Region Hovedstaden og har modtaget midler fra en innovationspulje under det regionale projekt *Moving People* til at udarbejde et idéoplæg for et multiskift på Hans Knudsens Plads. Dette arbejde afsluttes i juli 2019. Teknik- og Miljøudvalget orienteres om resultatet.

Desuden deltager Københavns Kommune i projektet Sustainable Innovative Mobility Solutions (SIMS), som er støttet af Innovationsfonden, og som bl.a. handler om

multiskift. Her arbejdes videre med placeringer i Nordhavn og Folehaven.

Integration af delebiler i lokale byrum

En delebil erstatter flere privatbiler, men når en parkeringsplads omdannes til delebilplads, opfatter beboerne det ofte som at miste parkeringsmulighed. Ved at inddrage beboere i lokale omdannelser af parkeringspladser til både delebiler, delecycler og lokale grønne byrum kan sammenhængen mellem delebiler og sparede parkeringspladser gøres tydeligere. Dette understøtter også, at delebilerne findes tæt på brugerne, ligesom det bliver mere tydeligt, hvad den sparede plads til parkering kan anvendes til.

Der blev i 2017 gennemført et midlertidigt forsøg i Krusågade på Vesterbro med omdannelse af parkeringspladser til delebiler, elbiler, bycykler og en lokal minipark. Dette var kombineret med en samlet mobilitetspakke med tilbud om delebiler, bycykler og andre deletjenester. Hertil kom et særligt tilbud om kollektiv trafik til bilejere, der opmagasinerede deres bil i forsøgsperioden. Forsøget blev gennemført i samarbejde med Frederiksberg Kommune, Region Hovedstaden, BMW, Vesterbro Lokaludvalg, Movia og forskellige mobilitetsudbydere. Der var tale om et mindre forsøg på tre måneder, men det blev overordnet positivt modtaget, og efterfølgende var 75 % af deltagerne enige i, at Københavns Kommune skulle fortsætte med lignende tiltag.

På den baggrund anbefaler forvaltningen at arbejde videre med lokale omdannelser af byrum, i første omgang ved at udpege fire steder, hvor omdannelser udvikles og gennemføres gennem involvering af lokale beboere. Forslag om dette indgik i budgetforhandlingerne i 2018 og 2019 uden at opnå midler. Det indgår nu i et samlet budgetnotat om styrkede indsatser for delebiler til Budget 2020.

Eldeleebiler

Ved at integrere elbiler i delebilflåder kan brugerne vælge elbil eller anden type bil alt efter, hvor langt de skal køre. Eldeleebiler er afhængige af at have en parkeringsplads med ladestander. Hensyn til byrum, design og placering af stander gør det kompliceret for forvaltningen at etablere parkeringspladser med ladestander til delebiler.

For at forenkle processen ved tildeling af parkeringspladser med ladestander til eldeleebiler har forvaltningen udarbejdet en vejledning og assisterer delebiludbydere, hvor det er nødvendigt.

SYNLIGHED

Kendskabet til delebiler kan øges gennem synlighed og genkendelighed i gadebilledet. Herudover kan kendskabet øges gennem målrettet information om delebiler.

Delebilsymbol

Københavns Kommune har udviklet et bud på et debilsymbol og bedt Vejdirektoratet tage stilling til det. Meldingen fra Vejdirektoratet er imidlertid, at et symbol ikke er

løsningen på at tydeliggøre reservationen til en delebil. Det skyldes, at symbolet ikke vil have færdselsregulerende betydning, at hvis symbolet males på vejbanen vil det ikke være synligt om vinteren, hvis pladsen er dækket af sne eller slud, samt at det er vanskeligt at lave et symbol, der vil kunne forstås af alle brugere. Forvaltningen fortsætter dog dialogen med delebiludbydere og andre kommuner.

Tydelig markering i gaderum

En tydeligere markering af delebilpladser i gaderummet skal synliggøre tilbuddet og modvirke, at der parkeres ulovligt af andre bilister på de markerede pladser.

På baggrund af møder med LetsGo og Hertz delebilen har forvaltningen optimeret på skiltningen på en række delebilpladser i Københavns Kommune indenfor forvaltningens skiltebudget. Primært er der opstillet lave 'galge-skilte', hvor det er muligt. Arbejdet med at synliggøre og forbedre markeringer fortsætter løbende, men en større indsats som foreslået i *Strategi for delebiler* forudsætter finansiering. Ansøgning om midler indgår nu i et samlet budgetnotat om styrkede indsatser for delebiler til Budget 2020.

Målrettet kommunikation

Kendskab til delebiler blandt københavnere og andre brugere kan øges gennem information om delebiler på kommunale og regionale hjemmesider samt ved at indarbejde information i trafikselskabernes tilbud. Dette kan suppleres med målrettede informationskampagner gennemført i samarbejde med andre parter.

Der er ikke afsat midler til dette tiltag, og det er derfor ikke igangsat.

BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING

Ved nybyggeri stiller kommunen krav om etablering af et vist antal parkeringspladser baseret på de parkeringsnormer, der indgår i den gældende kommuneplan. En sammenkædning af parkeringsnormer og delebiler, så krav til antal parkeringspladser kan reduceres, er relevant for både Københavns Kommune til at understøtte mål om færre bilture og for bygherrer, der kan spare etableringsomkostninger.

Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning

En model med at kæde delebiler sammen med parkeringskrav kendes fra Malmø, hvor parkeringsnormeringen kan reduceres med op til 30 % ved at indarbejde delebiler, herunder krav om at kommende beboere tilslutter sig en delebilordning i en periode.

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til Kommuneplan 2019 har Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen gennemgået muligheder for at indføre bestemmelser om en reduceret parkeringsnorm, såfremt der reserveres et antal parkeringspladser til delebiler.

Kommuneplaner og lokalplaner skal udarbejdes i overensstemmelse med planloven. Konklusionen er, at der

ikke er hjemmel i planloven til at regulere brugen af parkeringspladserne i en lokalplan, og derved kan der ikke stilles samme type krav som i Malmø. Forvaltningerne har dog vurderet, at en nedsættelse af parkeringsnormen på baggrund af etablering af en delebilordning må kunne anses som værende en lovlig planmæssig begrundelse. Det betyder, at det vil være muligt at få en nedsat parkeringsnorm i en lokalplan, såfremt der optages bestemmelser i kommuneplanen herom. Det vil ligeledes efter en konkret vurdering være muligt at dispensere fra en lokalplans parkeringsnorm.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 3. juni 2019 indstilling om dispensation fra lokalplan nr. 398 Ørestad Syd til nedsat parkeringsnorm ved delebilordning. Der kan derved anlægges 30 i stedet for 50 bilparkeringspladser ved kommende boligbebyggelse. Løsningen er baseret på en frivillig aftale, da det er bygherren, EcoVillage, der har indsendt ansøgning om dispensation fra lokalplanen.

"Bilfrie" boligområder

Muligheder for etablering af boligområder, hvor der ikke er parkeringspladser til privatbiler, reguleres gennem kommuneplan og planlovgivning. Udvikling af et bilfrit boligområde vil omfatte flere andre tiltag end delebiler.

I forslag til Kommuneplan 2019 lægges der op til at se på mulighed for at indføre forsøgsordninger med delvis bilfrie byområder i byudviklingsområderne. Desuden indgår det i Lynetteholmens Københavnerspor at analysere muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm.

Delebiler på privat parkeringsareal

En del offentligt tilgængelige parkeringspladser administreres af private firmaer og her har delebiler hverken reserverede pladser eller mulighed for billigere parkering. Københavns Kommune kan gå i dialog med private firmaer om dette, men først skal det kortlægges, om der reelt er behov for særlige pladser til delebiler i private parkeringsanlæg.

Det er prioriteret at vente med at igangsætte en kortlægning til efter nærmere dialoger med delebiludbydere i tilknytning til tiltaget "Netværk for delebilisme". Dette tiltag er ikke igangsat på grund af manglende finansiering, se nedenfor.

KOMMUNENS EGEN KØRSEL

Københavns Kommune er selv en stor virksomhed, der både har behov for kørsel i arbejdstiden og har mange medarbejdere. Så kommunal brug af delebiler kan understøtte udbredelse og antal af delebiler.

Delebiler til kommunens arbejdskørsel

Ved at anvende delebiler til en del af det kommunale kørselsbehov kan kommunen medvirke til bedre udnyttelse af delebilerne, som ofte bruges af private uden for

arbejdstider samtidig med, at kommunen selv kan eje færre biler.

Teknik- og Miljøforvaltningen har indtil primo 2019 igangsat 19 pilotprojekter i andre forvaltninger (Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen og Økonomiforvaltningen), hvor de kommunalt ansatte har adgang til at anvende eksterne delebiler både med og uden fast stamplads. Det er pilotprojekter med delebiludbydere LetsGo, Green Mobility og DriveNow. De tilmeldte medarbejdere kan bruge delebilerne i arbejdsmæssig sammenhæng, men også privat, hvilket de selv betaler for.

Forvaltningen har et mål om at reducere 10 personbiler i 2019 og yderligere 10 personbiler i 2020 i TMF. Der er pt. reduceret 5 personbiler i 2019. Forvaltningen er derfor i dialog med enhederne om at opstarte pilotprojekter i TMF, der skal anvende delebiler som supplement og alternativ til enhedernes egne personbiler.

Forvaltningen er i gang med at samle op på erfaringerne og har sideløbende analyseret kommunens behov for bilkørsel. Analyserne peger på, at det er muligt at dække en del af kørselsbehovet med delebiler, og at der er et økonomisk potentiale ved at reducere antallet af kommunens egne biler og i stedet at bruge eksterne delebiler. Forvaltningen er nu ved at indarbejde analyser og potentiale for intern deling af kommunens egne biler og materiel samt overgang til eksterne delebiler som supplement og/eller alternativ til kommunens samlede bilflåde.

På baggrund af pilotprojekterne planlægges nu en permanent delebilsordning for hele Københavns Kommune. Der er krav om, at køb af sådanne serviceydelser skal i udbud og forvaltningen er ved at undersøge mulige udbudsformer. Et udbud forventes at være klar i slutningen af 2019. Indtil udbuddet er klar, fortsættes pilotforsøgene, og det er muligt for alle kommunens forvaltninger at bruge delebilsordninger som pilotforsøg, hvilket Teknik- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for.

Kommunal medarbejderordning om delebiler

Københavns Kommune har over 40.000 medarbejdere og et kommunalt tilbud til medarbejderne om rabat på medlemskab af en delebilordning kan gøre det attraktivt for flere at anvende delebil. Økonomiforvaltningen er via Koncernservice ansvarlig for kommunens medarbejderfordele og det er under afklaring, hvordan tilbuddet kan indføres. Der afventes indtil delebilsudbuddet er gennemført.

SAMARBEJDER

Da Københavns Kommune kun er en af flere parter, der har interesse i at fremme udbredelse af delebiler, er det vigtigt at samarbejde med andre parter som fx trafikselskaber, delebiludbydere, virksomheder og andre myndigheder.

Netværk for delebilisme

En samlet platform for dialoger, videndeling og samarbejder kan skabe synergier for udviklingen af delebiler. Københavns Kommune kan bidrage til opstart af et netværk, som siden kan fungere selvstændigt. Det indgår i strategien, at kommunen etablerer og styrer netværket i to år, hvilket kræver, at der afsættes økonomiske midler til dette. Da der ikke er afsat midler, er tiltaget ikke igangsat.

Samarbejder med virksomheder og borgere

Brugere af delebiler kan både være virksomheder, deres medarbejdere og borgere direkte. Tiltaget omfatter, at delebiler inddrages i regionale og lokale samarbejder. På regionalt plan indgår fremme af delebiler og samkørsel i samarbejdsprojektet *Moving People*, der støttes af Region Hovedstaden. Her har der blandt andet været afholdt en workshop med virksomheder om delebiler i august 2018.

På lokalt plan har Vesterbro Lokaludvalg og borgerne i området omkring Krusågade været involveret i forsøg med omdannelse af parkeringspladser, se under tiltaget "Integration af delebiler i lokale byrum".

Licenser på tværs af kommuner

Parkeringslicenser for delebiler gælder udelukkende i den kommune, de udstedes i. Det vil være enklere for delebiludbydere, hvis samme licens dækkede overalt. Mulige løsninger er en national licens eller aftaler mellem kommuner om, at licenser gælder på tværs.

Forvaltningen har set nærmere på mulighederne og har vurderet, at det ikke vil være en gevinst for byen, at bilister med delebillicens til én kommune kan parkere stort set gratis i andre kommuner. Det kan give øget trængsel og pres på parkering.