

## **Bilag 3**

# **Strategi for delebiler i København 2017-2020**

STRATEGI FOR  
**DELEBILER  
I KØBENHAVN**

2017 – 2020



# INDLEDNING OG RESUMÉ

Strategi for delebiler bygger på Københavns Kommunes vision om at være en ansvarlig by, hvor ressourcer udnyttes bedst muligt. Hertil er der med visionen Fællesskab København vedtaget et mål om, at et flertal af københavnere gør brug af dele-, bytte- eller genbrugsordninger i 2025.

De seneste 10 års erfaringer viser, at én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler, og at delebilister kun kører lidt i bil. Derved spares plads til parkering, og der bliver mindre bilkørsel. Disse erfaringer gælder delebiler med fast stamplads. Dele biler uden fast stamplads har eksisteret i København et par år, og erfaringerne er endnu sparsomme. Derfor retter strategien sig udelukkende mod delebiler med fast stamplads.

Generelt er deleordninger i vækst, og der sættes derfor et mål om, at der er mindst 750 delebiler med fast stamplads i 2020, og at elbiler udgør mindst 30 % af alle delebiler med fast stamplads. Desuden er det et mål, at samspillet mellem kollektiv trafik, delebiler og bycykler styrkes gennem udvikling af et koncept for MaaS (Mobility as a Service).

Udover færre biler og mindre bilkørsel vil opfyldelse af målene betyde mindre CO<sub>2</sub>-udledning fra transport og derved bidrage til Københavns Kommunes mål om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Udarbejdelse af strategien er baseret på inddragelse af aktører på delebilområdet samt på generel indsamling af viden. På basis heraf er der opstillet en række tiltag, som alt efter deres hovedformål er grupperet indenfor de fem temaer:

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

Samlet set peges på 15 tiltag, som fremgår af næste side. For hvert tiltag er Københavns Kommunes aktivitet og skønnet økonomi anført. Desuden fremgår tidspunkt for implementering.

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

# MÅL FOR DELEBILER

Københavns Kommune har, 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 %"*.

Målsætningen er opfyldt, og der er sket flere ændringer de seneste år, som gør det relevant med nye mål.

For det første er potentialet større. Det er i en tidligere rapport<sup>1</sup> vurderet, at potentialet for delebilmedlemmer udgør mindst 5 % af husstandene i København, hvilket på nuværende tidspunkt svarer til knap 14.500 husstande. Desuden peger en analyse fra DTU<sup>2</sup> på, at 10 % af befolkningen i Danmark mellem 18 og 84 år kan betragtes som mest oplagt for delebilisme.

For det andet omfatter eksisterende mål og potentialer udelukkende delebiler, der holder på faste stampladser, hvor bilen bliver hentet og returneret efter brug. Siden er ordninger med biler, der kan hentes og afleveres hvor som helst inden for et område, kommet til København. Da erfaringer og potentialer på nuværende tidspunkt kun gælder delebiler med fast plads, omfatter mål om antal delebiler alene denne type delebiler.

Herudover er det vigtigt at delebiler ses som en del af et samlet tilbud og spiller tæt sammen med cykler og kollektiv trafik. Derfor er det 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 i 2020.

Elbiler udgør mindst 30 % af delebiler med fast stamplads.

Samspillet mellem kollektiv trafik, delebiler og bycykler er styrket gennem udvikling af en koncept for MaaS (Mobility as a Service).

<sup>1</sup> Bilpoolsstrategi for Øresundsregionen. Miløre Centre.

<sup>2</sup> Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU. Maj 2015



Foto: GoMore

# BAGGRUND

Københavns Kommune har de seneste 10 år givet fordelagtige parkeringsvilkår til delebiler med fast stamplads, fordi de bidrager til mindre bilkørsel og reducerer behov for parkering. I forhold til at skabe bedre parkeringsforhold for borgerne i byen, har delebiler en særlig rolle, da langt færre biler kan dække flere familiers behov for en bil. Når der holder én delebil skulle der ellers have holdt mindst fem privatbiler for at dække behovet.

## UDVIKLING

Københavns Kommune besluttede i 2005, at der kunne reserveres 150 parkeringspladser til delebiler med fast stamplads i betalingsparkeringzonerne. De første 85 p-pladser blev etableret i 2006, og siden er der kommet flere til. I 2012 blev antallet af pladser, der kan reserveres til delebiler, udvidet til 300 i betalingszonerne. Pt er der etableret ca. 150 delebilpladser indenfor betalingszonen.

Delebiler uden fast stamplads har på nuværende tidspunkt ikke særlige parkeringsvilkår. Ved udgangen af 2016 er der to udbydere med tilsammen knap 800 delebiler uden fast stamplads, alle elbiler.

Muligheder for at privatejede biler bruges til delebiler gennem nabo-til-nabo bilordninger blev startet i 2013. Hertil kommer samkørsel, som også må regnes som en form for delebiltilbud. Organiseret samkørsel er især populært som transport mellem byer og over længere afstande, mens det udgør en mindre del af bolig-arbejdstransporten.

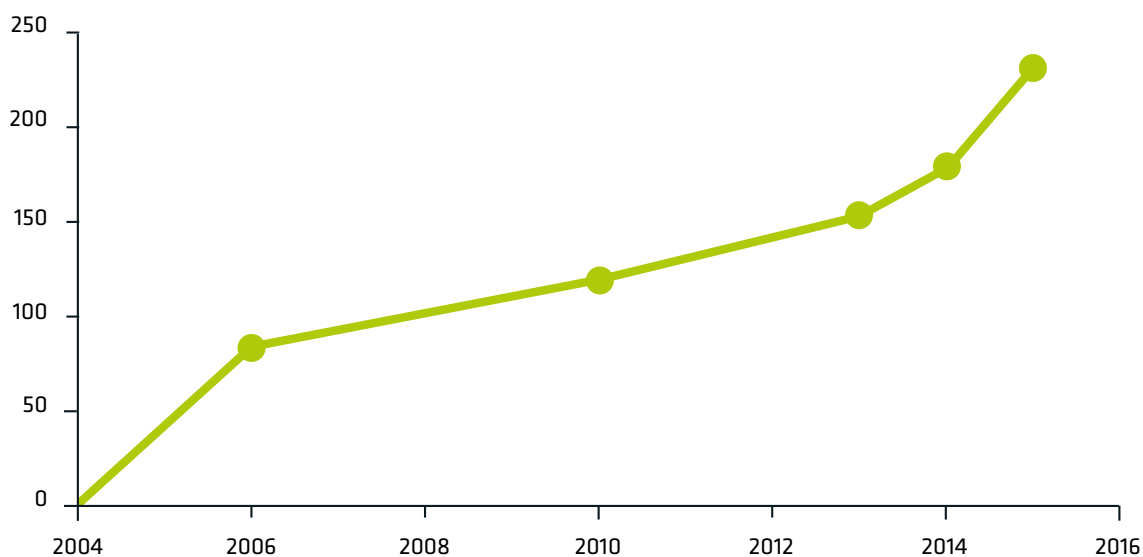
Lovgivningen skelner mellem en delebil med fast stamplads og delebil uden fast stamplads. Når der i denne strategi er tale om delebiler uden fast stamplads, er dette specificeret. Generelt gælder erfaringer og andre referencer for delebiler med fast stamplads.

## HISTORIE

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

Delebiler uden fast stamplads blev introduceret i København af Car2go i 2014 og i 2015 startede DriveNow, som er elbiler. I sommeren 2016 trak Car2go sig ud igen og i efteråret 2016 startede Green Mobility, der også anvender elbiler.

## ANTAL DELEBILPLADSER (FAST STAMPLADS)



# HVORFOR ER DET EN GOD IDÉ MED DELEBILER I KØBENHAVN?

## GODT TILBUD TIL BORGERNE I EN CYKEL- OG KOLLEKTIV TRAFIK-BY

Adgang til en delebil kan være løsningen for mange husstande. Københavnerne cykler, går eller anvender kollektiv trafik til deres ture. De fleste har til tider 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 købe egen bil. For disse husstande reduceres omkostningerne til bil væsentligt, ligesom de slipper for det praktiske med service, dækskifte osv.

## KLIMA- OG MILJØGEVINSTER

Delebilers påvirkning af klima og miljø hænger især sammen med, hvor mange privatbiler en delebil erstatter, og hvor meget man som delebilist kører i forhold til andre.

Data og brugerundersøgelser fra forskellige byer viser, at omkring 70-80 % af delebilmedlemmer ville have haft egen bil, hvis ikke de brugte delebil. Beregninger fra undersøgelserne viser, at en delebil typisk erstatter 5-10 privatejede biler. Hertil kommer, at bilister, der bliver delebilister kører 30 % mindre i bil, og de både går, cykler og anvender kollektiv trafik mere end bilister med egen bil. Også danske transportvaneundersøgelser viser, at delebilister benytter cykel og tog væsentlig mere end alle andre.

Effekterne kommer således både af, at der er færre biler, og at delebilbrugere kører mindre. Der er to vigtige grunde til, at de kører mindre: Den ene er praktisk – når man ikke har en bil parkeret udenfor døren, bliver andre transportformer mere attraktive. Den anden er økonomisk – omkostningerne er direkte knyttet til den enkelte køretur i stedet for til faste, månedlige – umiddelbart lidt "usynlige" ydelser. Det betyder, at man ved den enkelte tur i langt højere grad overvejer andre muligheder.

DTU er, gennem et litteraturstudie<sup>3</sup>, nået frem til, at klimaeffekten i Danmark ligger mellem 0,23 og 0,45 tons sparet CO<sub>2</sub>-udslip årligt pr. husstand. Til sammenligning viser kommunens miljøregnskab, at en husstand i København i gennemsnit udleder 0,7 ton CO<sub>2</sub> årligt ved transport.

## MINDRE PLADSBEHOV

Når én delebil erstatter 5-10 private biler, reduceres pladsbehovet til biler, og det gælder både til vejareal og parkeringspladser. En bil, der dagligt bruges til og fra arbejde optager både en parkeringsplads ved ejerens bolig og en ved arbejdspladsen. Desuden kræver den plads på vejen mellem bolig og arbejdsplads, og det er som regel i myldretiden. Delebilister bruger ikke i særlig høj grad bil til og fra arbejde. Et studie af svenske erfaringer med delebiler<sup>4</sup> sammenlig-

ner bilejerskab før og efter medlemskab af en delebilordning. Det viser, at behovet for p-pladser er reduceret med 600 i Göteborg, 200 i Malmö og 600 i Stockholm. Hvis det også tages med, at nogle medlemmer har undladt at købe egen bil, som følge af medlemskabet, er besparelsen 25 % større. Samlet svarer det til, at der er sparet 40.000 m<sup>2</sup> parkeringsareal i byerne.

## BILTILPASSET BEHOV

Når delebilister selv kan vælge hvilken biltype, der passer bedst til deres konkrete behov, opnås en miljøeffekt. En lille bil er god til et møde, hvor det er svært at komme til med kollektiv trafik, og en større bil er god til en tur med familien. Erfaringer viser, at mange ejer en bil til familiens maksimale behov, selvom de ofte kører alene i bilen.

Delebilerne er i gennemsnit nyere end den private bilpark. Et større europæisk studie<sup>5</sup> når frem til, at delebiler har en CO<sub>2</sub>-udledning, som er 15-20 % lavere end gennemsnittet af bilparken.

At vælge biltype efter behov giver gode muligheder for at udbrede elbiler, som en del af delebilflåder. Mange delebilture har en længde, der kan løses med en elbil, og hvis der er behov for længere ture, kan en konventionel delebil bruges.

## SUNDHEDSGEVINSTER

Delebilisme reducerer både luftforurening og bidrager til sundheden, fordi delebilister cykler og går mere.

## DELEØKONOMI

Deleøkonomi kan give bedre udnyttelse af ressourcer og er en trend på vej frem. Også på transportområdet går det i retning af mere deleøkonomi, men som DTU<sup>6</sup> påpeger, så vil udbredelsen ikke alene ske på grund af trenden. En udbredelse kræver et bedre udbud, der er mere fleksibelt og spredt til flere steder, ligesom det afhænger af, om det bliver dyrere og mindre effektivt af eje og bruge privat bil, fx gennem parkeringsproblemer, øget trængsel, skatter mv.

Samlet set giver delebiler en bedre udnyttelse af samfundets ressourcer i form af biler og areal, de forurener mindre og skaber grobund for bedre sundhed. De kan bidrage til mere liv lokalt ved, at arealer kan bruges til andet end parkering og ved at skabe lokale mødepunkter gennem en samling af delebiler med andre funktioner. Københavns Kommunes støtte til delebiler skal gøres på en måde, der bidrager til at styrke billedelingens positive effekter i byen uden at stimulere til unødigt bilkørsel eller erstatte brugen af cykel og kollektiv trafik.

<sup>3</sup> Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU Transport, Maj 2015

<sup>4</sup> Effekter av Sunfleet bilpool – på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner. Trivector. December 2014

<sup>5</sup> Momo, The State of European Car-Sharing. Final Report D 2.4 Work Package 2, 2010

<sup>6</sup> Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU Transport, maj 2015

# FORSKELLIGE KONCEPTER

Der er forskellige måder at dele bil på – lige fra at en familie deler bilen med andre til firmaer, der ejer og organiserer delebilordninger. I det følgende beskrives en række koncepter for at deles om biler.

**Delebiler med fast stamplads** udbydes af et firma, en forening eller en fond, og de er i lovgivningen defineret som debiler med fast stamplads. Delebilisterne reserverer bilerne på nettet, henter bilen på dens faste plads, bruger bilen og returnerer bilen til den faste plads. Delebilerne kan reserveres med øjeblikkeligt varsel eller lang tid i forvejen. Delebilisterne kan vælge mellem et antal forskellige biltyper og -størrelser og evt. også med forskelligt udstyr fx anhængertræk. Brugeren betaler som regel kontingent for medlemskab samt for forbrugt tid og kørte km. Internationalt kendes dette koncept som "two-way carsharing".

**Delebiler uden fast stamplads** udbydes af et firma. I København er disse tidligere blevet kaldt for bybiler, og de er karakteriseret ved at være biler, der hentes ét sted og afleveres et andet sted inden for et nærmere angivet område. Delebilisterne finder og reserverer bilen på nettet/mobilen. De kan ikke reserveres lang tid i forvejen, da man ikke kan vide, hvor bilerne vil befinde sig til den tid. Brugeren betaler typisk kun for tidsleje, som starter, når bilen tages i brug og slutter, når den parkeres igen inden for systemets operationsområde. Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing".

**Nabo-til-nabo-biler** er defineret af, at ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen. Udlejningen foregår via nettet, og udlejer fastsætter selv prisen. Udlejer og lejer aftaler tidspunkt og sted for overdragelse af bilen. Lovgivningsmæssigt skelnes der ikke mellem disse biler og almindeligt anvendte privatbiler. Internationalt kendes dette som "peer-to-peer carsharing".

**Leasingkoncept** er en løsning, hvor man får billigere leasing af en bil ved at melde bilen til den private nabo-til-nabo biludlejning.

**Samkørsel** defineres som mindst to personer, der rejser dele af eller en hel strækning i samme bil, og at rejsen ikke udføres af en kommerciel aktør. Samkørsel kan aftales privat mellem personer, der kender hinanden, eller det kan ske via en samkørselsportal, som gennem websites og apps gør det nemt for samkørere at finde hinanden. Samkørselsportaler drives af private firmaer.



Foto: DriveNow Danmark





# BRUGERE AF DELEBILER

Den typiske delebilist i dag har en højere uddannelse og en højere indkomst end gennemsnittet, også i forhold til dem, der har bil i husstanden. Den største gruppe delebilister er par med børn, 60 % er mellem 30 og 50 år, og de bor tættere på en station end folk med bil. Desuden har de typisk kortere til arbejde end gennemsnittet, og delebilisme er mest udbredt i København.

Det er vigtigt at fremhæve, at delebilister ofte har en husstandsindkomst og er i en livsfase, der giver dem økonomisk mulighed for at eje en bil. Ikke desto mindre fravælger de det ofte bevidst og prioriterer at bruge deres penge til andet<sup>7</sup>.

Motivationen for at blive delebilist er især at have mere fleksibilitet, men med begrænsede omkostninger og forpligtelser med hensyn til vedligeholdelse, forsikring mv. Også nem adgang til parkering spiller en rolle, mens miljøaspekter og bedre sundhed med mere cykling mest ses som sidegevinster. Det funktionelle er vigtigst, men alligevel er det oftere personer med en høj miljøbevidsthed, der er motiverede til at være delebilist.

## DEN TYPISKE BRUGER AF DELEBILER MED FAST STAMPLADS

Mellem 30-50 år, par med børn, indkomst over 300.000, lang uddannelse, bor i København, har under to km til station og har lidt kortere til arbejde end gennemsnittet<sup>7</sup>.

## DEN TYPISKE BRUGER AF DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS

Typisk yngre brugere – 60 % er under 30 år og knap 80 % er mænd. 2/3 har lang eller mellemlang uddannelse og stort set alle bor i København og på Frederiksberg<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Deleøkonomi i transport: udvikling, trends og potentiale. DTU Transport, maj 2015

<sup>8</sup> Free float carsharing. The case of Car2go in Copenhagen.

University of Copenhagen. Anna Hviid Garrett and Janet Nielsen, 2015



# INDSATSER FOR DELEBILER I KØBENHAVN

Udarbejdelse af strategien er baseret på inddragelse af relevante parter og aktører på delebilområdet samt på en generel indsamling af viden fra analyser, konferencer og workshops. Der er holdt dialogmøder med repræsentanter fra Danske Delebiler, delebiludbydere, trafikskaber, Uber, Region Hovedstaden, DTU og Trafikstyrelsen, hvor idéer omkring strategien er blevet fremlagt og diskuteret.

På baggrund af den indsamlede viden og løbende dialog med aktører er der opstillet en række tiltag til fremme af delebiler i København. Udpegningen af 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 debilen være det led, der gør, at flere vil undlade at købe egen bil og ture i en debil kan erstatte ture i privat bil – og altså ikke erstatte fx en cykeltur.

For at gøre det mere tydeligt, hvad de enkelte tiltag især retter sig mod, er de grupperet i fem områder. Der vil dog for nogle tiltags vedkommen være overlap og samspil på tværs af temaerne, fx kan parkeringstiltag være kædet sammen med synlighed eller samarbejde.

Beskrivelser af formål, målgruppe, indhold, mulige effekter, udfordringer, aktører og skøn for økonomi for de enkelte tiltag er samlet i et bilag. Her i strategien gives på de følgende opslag et overblik med kort beskrivelse af indhold og Københavns Kommunes rolle.

## OMRÅDER:

- **PARKERING**
- **SYNLIGHED**
- **BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING**
- **KOMMUNENS EGEN KØRSEL**
- **SAMARBEJDE**

# PARKERING

Adgang til parkering på rette sted til en lav pris er en vigtig succesfaktor for delebiler. Det er især afgørende for de traditionelle delebiler, at de har en fast plads, hvor bilen hentes og afleveres. Samtidig betyder en lav pris for parkering, at der kan være sammenhæng i forretningsmodellen for omkostninger til delebiler.

Reservation af parkeringspladser til delebiler reducerer antallet af pladser, der er tilgængelige for andre biler. Men

samtidig vil en delebil opfylde bilbehovet for mindst fem husstande og på den måde reelt reducere behovet for parkering. Samlet set er effekten derfor et reduceret behov for parkering i lokalområdet.

Et bedre samspil mellem kollektiv trafik og delebiler kan opnås ved, at parkeringspladserne bliver etableret tæt på kollektive trafikknudepunkter.



TILTAG	INDHOLD	KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE
<b>Parkeringsregler</b>	<p>En kommune kan reservere særlige pladser til delebiler med fast stamplads. I praksis gøres dette ved at delebiludbydere gennem organisationen Danske Delebiler ansøger om plads.</p> <p>Desuden er det muligt for en kommune at fritage delebiler med fast stamplads fra betalingsparkering af trafikale hensyn, da de genererer mindre trængsel.</p> <p>For delebiler uden fast stamplads er der endnu ikke tilstrækkelig dokumentation for effekter og dermed ikke samme muligheder.</p>	<p>Kommunens rolle ved reservation af delebilpladser er at godkende ansøgninger, etablere pladser og sætte skilte op. Københavns Kommune har siden 2005 støttet delebiler gennem en sådan reservation af pladser.</p> <p>I forhold til betalingsparkering tildeler Københavns Kommune delebiler med fast stamplads en særlig licens, der tillader dem at parkere gratis i betalingszonerne, dog ikke i rød zone mellem kl. 10-17 mandag-fredag. Prisen for licensen er en reduceret beboerlicens.</p> <p>For delebiler uden fast stamplads er kommunen i dialog med staten om juridisk afklaring af mulighederne.</p>
<b>Delebiløer/multimodale stationer</b>	<p>Etablering af selvstændige delebil-øer/stationer med flere delebiler, heraf nogle elbiler, cykelparkering og andre services, fx toilet. Den bedste løsning er placering i tilknytning til stationer eller buskudepunkter. En sådan multimodal station er en ny løsning, der i en enkel udgave foreløbig er testet i München.</p>	<p>Københavns Kommunes kan tage initiativ til et samarbejde med kollektive trafik-selskaber, delebiludbydere, udbydere af ladeinfrastruktur og evt. andre for at udvikle en sådan løsning i København. Igennem samarbejdet udpeges en egnet lokalitet, det afgøres hvilke funktioner, der er relevante og der opstilles en økonomisk forretningsmodel.</p>
<b>Integration af delebiler i lokale byrum</b>	<p>En delebil erstatter flere privatbiler, men når en parkeringsplads omdannes til 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 et lokalt forsøg, hvor der i samarbejde med beboere arbejdes med midlertidig omdannelse af parkeringspladser, så arealet i stedet anvendes til delebiler, cykelparkering, ophold, leg og/eller grønt. Dette suppleres med tilbud til beboere om adgang til delebiler og kollektiv transport.</p>	<p>Københavns Kommunes rolle kan være at udvikle forsøg i samarbejde med interesserede lokalområder, områdefornyelser, boligforeninger og/eller eventuelt andre parter. Som forsøg kan det være midlertidigt og forskellige løsninger kan testes og tilpasses undervejs.</p> <p>Efter et forsøg kan udarbejdes en model for at gøre løsningen permanent og for at gennemføre i andre områder.</p>
<b>Eldelebiler</b>	<p>Ved at integrere elbiler i delebilflåder kan brugerne vælge elbil eller konventionel bil alt efter, hvor langt de skal køre. Derfor tænkes elbiler generelt ind i alle tiltag i strategien. Samtidig er der dog særlige forhold ved etablering af elbilpladser, især placeringen af ladestandere, som kan gøres mere tydelige og enkle.</p>	<p>Københavns Kommune kan udarbejde vejledning særligt rettet mod etablering af pladser til eldelebiler. Vejledningen skal sikre hensyn til byrum, design, hensigtsmæssig placering og en forenklet sagsgang i kommunen. Vejledning kan evt. gøres mere generel og omfatte etablering af ladestandere for alle elbiler.</p>

# SYNLIGHED

For at øge kendskabet til delebiler og skabe bevidsthed om, at delebiler indgår som en del af byens mobilitetstilbud, er det vigtigt med synlighed i gadebilledet. Det er godt, at markeringer, skiltning osv. er genkendelig – ligesom

for S-tog og Metro. Desuden kræver øget udbredelse af delebiler, at flere kender til det, hvilket – udover synlighed i bybilledet – kan understøttes gennem målrettet information om delebiltilbuddet.

TILTAG	INDHOLD	KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE
<b>Delebilsymbol</b>	Der er forskellige udbydere af delebiler, og de har hver deres firmamærke. Et bredt genkendeligt og officielt delebilsymbol – en slags logo – kan øge synlighed og genkendelse af hvilket tilbud, der er tale om. Logoet kan bruges ved parkeringspladser, licenser, kommunikation mv.	Københavns Kommune har ikke nødvendigvis en rolle i forhold til udvikling af et logo, men kan være velvillig overfor at anvende logoet på licenser og ved skiltning.
<b>Tydelig markering i gaderum</b>	En mere tydelig markering af delebilpladser i gaderummet kan synliggøre tilbudet og modvirke, at andre parkerer – ulovligt – på de markerede pladser. Der kan fx designes standere til brug for markering, udvikles ny skiltning og/eller anvendes en mere tydelig markering på vejen.	Københavns Kommune kan indgå samarbejde med blandt andet Vejdirektoratet og Danske Delebyler om mulighederne for mere tydelige markeringer i gaderummet.
<b>Målrettet kommunikation</b>	Kendskabet til delebiler kan øges ved, at information om delebilordninger indarbejdes i kommunikation om transport på linje med kollektiv trafik, cykler og andre miljøvenlige transportformer. Kan suppleres med særskilt informationskampagne – gerne på regionalt eller nationalt niveau.	Københavns Kommune kan udarbejde information om delebiler til hjemmeside og til brug i anden kommunikation fra kommunen til københavnere og virksomheder. Desuden kan kommunen samarbejde med trafikselskaber og regioner om at indarbejde information om delebiler i deres kommunikation samt at delebiler indgår som en del af en samlet mobilitetsservice (Mobility as a Service).

# BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING

Når der bygges nyt og omdannes i byen, indgår krav om parkering som en vigtig del af løsningerne. Det er ofte et dilemma, at der stilles krav om en del parkeringspladser samtidig med, at København har et mål om, at flere cykler og bruger kollektiv trafik. Det er dyrt og pladskrævende at

etablere p-pladserne. Da én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler, vil det være interessant for både kommunen og bygherrer at se på muligheder for at kæde debiler sammen med parkeringskrav og parkeringsnormer.

TILTAG	INDHOLD	KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE
<b>Krav om debiler i lokalplaner og byplanlægning</b>	<p>Gennem kommuneplan og lokalplaner er det muligt at regulere de fysiske rammer for anvendelse af arealer. Det betyder, at det er muligt at indarbejde reservation af pladser til debiler, men ikke muligt at stille krav om brugen af en bil, fx krav om medlemskab af en delebilordning.</p> <p>En anden mulighed er at lave en frivillig aftale med en bygherre om nedsat parkeringsnorm til gengæld for, at der etableres delebilpladser. Dette suppleres med aftale om at bygherre afholder udgifter til medlemskab af delebilordning til byggeriets kommende beboere i fx de første fem år efter indflytning.</p> <p>En model med at kæde debiler sammen med parkeringskrav kendes fra Malmø, hvor p-normeringen kan reduceres med op til 30 % ved indarbejdelse af debiler. I Sverige er det dog muligt også at stille krav om at kommende beboere tilslutter sig delebilordningen i en periode.</p>	<p>Københavns Kommune kan tilgodese debiler gennem krav i kommuneplanens rammer og redegørelse. Det vil kræve ændringer i kommuneplanen, som skal gennemarbejdes i samspil mellem flere forvaltninger og involvering af relevante parter, herunder juridiske eksperter. Et sådan arbejde kan enten gennemføres i forbindelse med næste kommuneplan. Ved en frivillig aftale er det kommunens rolle, at gå i dialog med interesseret bygherre om, hvordan en parkeringsløsning med delebilpladser og deraf følgende færre p-pladser til private biler kan udformes. Løsningen holdes indenfor kommuneplanens og lovgivningens rammer.</p>
<b>"Bilfri" boligområder</b>	<p>Etablering af boligområder, hvor der ikke etableres p-pladser til privatbiler. Det skal være områder med god kollektiv trafik og gode cykel- og gangforbindelser. Områderne markedsføres som grønne boligområder og ved køb/leje gøres beboere opmærksomme på, at der ikke er p-pladser og at det ikke er muligt at få p-tilladelse i tilstødende områder. I stedet stilles debiler til rådighed, og evt. tilbydes gratis medlemskab i starten. Tiltaget vil kræve ændringer i kommuneplan samt ændret lovgivning, hvis der skal stilles krav om brugen af biler.</p>	<p>Kommunens rolle vil være at samarbejde med ejere, developere og bygherrer om mulighederne. Desuden vil det kræve ændringer i kommuneplanens p-normer samt afklaringer med staten om muligheder indenfor planlovgivningen. Udvikling af et bilfrit boligområde vil omfatte mange andre tiltag end debiler.</p>
<b>Debiler på privat parkeringsareal</b>	<p>En del offentligt tilgængelige parkeringsarealer i byen administreres af private firmaer. Ved nybyggeri kan en mulighed være at lave aftale om, at en del af parkeringspladserne reserveres til debiler, gerne til en billigere pris</p>	<p>Københavns Kommunes rolle kan være at gå i dialog med de private firmaer om aftaler om reservation af særlige pladser til debiler. Det bør dog først kortlægges om der reelt er et behov for denne løsning.</p>

# KOMMUNENS EGEN KØRSEL

Som arbejdsplads har kommunen også kørsel i løbet af dagen. De fleste delebiler bruges mest uden for almindelig arbejdstid, så kommunal brug af delebiler vil medvirke til bedre udnyttelse af bilerne samtidig med, at kommunen selv kunne eje færre biler.

Københavns Kommune er en arbejdsplads med mange medarbejdere, og mange af dem tilhører målgruppen for delebilisme. Hvis kommunen og dens medarbejdere i højere grad bruger delebiler, vil antallet af delebiler øges, og på den måde vil der være et bedre og bredere tilbud til alle københavnere.

TILTAG	INDHOLD	KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE
<b>Delebil til kommunens arbejdskørsel</b>	Et antal af kommunens biler erstattes med delebiler, der administreres af en delebiludbyder. Bilerne stilles til rådighed for kommunens ansatte i almindelig arbejdstid på hverdage, mens de uden for dette tidsrum er til rådighed for andre. Denne model kendes fra Hedensted.	Københavns Kommunes rolle er at indgå en aftale med en eller flere delebiludbydere. Det kortlægges, hvordan delebiler kan være med til at dække kørselsbehovet og hvad dette betyder for økonomi og indkøb. Der kan gennemføres pilotprojekt som følges op af plan for implementering. Det bør indarbejdes, hvordan det spiller sammen med kommunens mål om kun at have el- og brintbiler til kommunal kørsel.
<b>Kommunal medarbejderordning om delebiler</b>	Kommunens ansatte kan tilbydes rabat på medlemskab af en delebilordning i stil med andre af kommunens medarbejderfordele.	Københavns Kommunes rolle er at indgå aftale med en eller flere delebiludbydere. Dette organiseres gennem Koncernservice, så det bliver et tilbud til alle ansatte.

# SAMARBEJDE

Københavns Kommune er kun en af mange parter, der har en interesse i at fremme udbredelsen af delebiler. Det er vigtigt at inddrage trafikkselskaber, delebiludbydere, virksomheder, andre myndigheder og forskere i samarbejdet

omkring delebiler. Samtidig er det vigtigt, at kommunen medvirker til at holde fast i, at delebiler ikke giver ekstra biltrafik men i stedet udgør et ekstra ben i et samlet transporttilbud som alternativ til egen bil.

TILTAG	INDHOLD	KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE
<b>Netværk for delebilisme</b>	En videre udvikling af delebilisme som alternativ til privat bil kan styrkes gennem løbende dialoger, videndeling og opbygning af samarbejder mellem de mange parter på området. For at skabe en platform for dette kan der etableres et samlet netværk for delebilisme. Aktuelle emner og aktiviteter kan være integration af delebiler i MaaS, udvikling af nye koncepter som fx "sommerhusdelebil", muligheder for brint-delebiler, udviklingen med selvkørende biler og minibusser mv.	Københavns Kommunes rolle kan være at tage initiativ til at starte og drive netværket i en periode. Dette følges op af en forretningsplan for, hvordan netværket på sigt kan fungere selvstændigt. Relevante parter vil blandt andet være kollektive trafikkselskaber, Danske Delebiler, udbydere af alle typer ordninger for at dele bil, biludlejningsfirmaer, forskere, kommuner og regioner. Desuden kan interesseorganisationer og lokale aktører inddrages.
<b>Samarbejder med virksomheder og borgere</b>	Virksomheder kan understøtte delebiler som alternativ til firmabiler og brug af medarbejdernes egne biler. Det kan bl.a. ske gennem at have delebilpladser ved virksomheden og ved at opfordre medarbejdere til at benytte delebil, i hvert fald til arbejdsrelateret transport. Økonomisk set kan dette bidrage til lavere omkostninger til biler og transport for virksomheden. Borgerne og deres valg af transport er afgørende og dette skal afspejles i alle tiltag. Herudover kan særlige samarbejder med lokalområder, miljøpunkter, områdefornyelser, beboerforeninger og ejerforeninger understøttes.	Københavns Kommune kan inddrage delebiler i samarbejder med virksomheder, fx gennem det regionale samarbejde "Moving people" i regi af Region Hovedstadens Regionale Vækst og Udviklingsplan (ReVUS). Et samarbejde med lokale kræfter og borgere indgår i tiltag om integration af delebiler i lokale byrum. Andre muligheder for inddragelse af borgere kan tages op i tiltag Netværk for delebilisme.
<b>Licenser på tværs af kommuner</b>	Parkeringslicenser for delebiler er knyttet til den kommune, de udstedes i og gælder derved ikke i andre kommuner. Det kunne være mere optimalt, hvis samme licens dækkede flere steder. En ensartet national licens kan være én mulighed, en anden kan være aftaler mellem kommuner om, at licenser gælder på tværs.	Københavns Kommunes rolle kan være at tage initiativ til en dialog med andre kommuner og staten om dette.



# PRIORITERING AF TILTAG OG IMPLEMENTERING

Strategien indeholder 15 tiltag, som gennemføres i perioden 2017 – 2020. En del tiltag kan fra kommunens side gennemføres inden for de eksisterende budgetrammer, mens andre kræver yderligere finansiering. Endvidere kræver visse tiltag et ændret lov- og regelgrundlag. Således kræver de forskellige tiltag forskellige grader af indsats og økonomi, og det vil ikke være optimalt at gennemføre alt på en gang.

Ud fra den dialog og det arbejde, der er foretaget ved udarbejdelse af strategien, peges der i den følgende oversigt på,

hvornår de enkelte tiltag gennemføres og hvad de skønnede omkostninger vil være.

For hvert tiltag er det kort beskrevet, hvilken indsats Københavns Kommune vil gennemføre og det er anført, hvilke år arbejdet med tiltaget igangsættes og gennemføres. Udarbejdelsen af strategien startede i 2015 og enkelte af tiltagene har været så oplagte at integrere i det eksisterende arbejde, at de er sat i gang inden 2017.

TILTAG	ØKONOMI	IMPLEMENTERING
<b>PARKERING</b>		
<b>Parkeringsregler</b> Der fortsættes med at tildele reserverede parkeringspladser til delebiler med fast stamplads. Delebiler med fast stamplads tildeles allerede særlig licens, og denne praksis fortsættes.	Indenfor eksisterende budget	Fortsættes løbende Forsøg 2017-2020
<b>Delebil-øer/multimodale stationer</b> Muligheder for etablering af en første multimodal station afklares. Heri indgår afklaring af mulig økonomi, placering og inddragelse af andre parter. Eventuelt kan der søges eksternt finansiering gennem EU eller andre fonde.	Afklaring indenfor eksisterende budget Etablering 10-30 mio. kr.	2017
<b>Integration af delebiler i lokale byrum</b> Udvikling af forsøg med omdannelse af parkeringspladser sammen med relevante parter, herunder Region Hovedstaden og Frederiksberg Kommune. Der iværksættes i første omgang et mindre demonstrationsforsøg indenfor eksisterende budgetramme, mens en opskalering af projektet kræver yderligere budgetmidler. En sådan opskalering vil kunne omfatte større områder, højne kvaliteten af udformning af gaderum samt øge muligheder for borgerinddragelse og tilslutning til projektet.	Opskalering 2-3 mio. kr.	Mindre forsøg 2017 Opskalering 2018-2019
<b>Eldelebiler</b> Der er særlige fysiske udfordringer ved etablering af elparkeringspladser, og derfor udarbejdes en kommunal vejledning for etablering af eldelebilpladser.	Indenfor eksisterende budget	2017
<b>SYNLIGHED</b>		
<b>Delebilsymbol</b> Ved anvendelse i gaderum skal nyt skilt godkendes af Vejdirektoratet. Efterfølgende vil der være udgifter for Københavns Kommune til fornyet skiltning. Hvis delebiludbydere og/eller Danske Delebiler ønsker at udvikle et symbol/logo, vil kommunen deltage i forhold til design og afklaring af, hvordan det kan anvendes i gaderum.	Indenfor eksisterende budget	2018-2020
<b>Tydelig markering i gaderum</b> Det afklares, om der er muligheder for bedre og mere tydelig markering af delebilpladser samt muligheder for samspil med klimatilpasning. Etablering vil medføre udgifter til mere tydelig markering på veje og/eller nye standere samt muligvis til øget drift.	300-500.000 kr.	2017-2019
<b>Målrettet kommunikation</b> Information på hjemmesider kan udvikles udelukkende med arbejdsindsats, mens særskilt informationsmateriale og evt. kampagne kræver ekstra økonomi. Desuden arbejdes for at delebiler indgår som integreret del af en MaaS (Mobility as a Service) løsning.	500.000 kr	2017-2020

TILTAG	ØKONOMI	IMPLEMENTERING
<b>BYUDVIKLING OG BYPLANLÆGNING</b>		
<b>Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning</b> Kræver ændring i kommuneplan. Arbejdet kan igangsættes, så det bliver klar til at indarbejde i Kommuneplan 2019. En frivillig aftale er dog mulig og kommunen vil indgå i dialog med interesseret developere og bygherrer for at få aftale om testområde.	Kræver ændret regelgrundlag	2017-2019
<b>Bilfri boligområder</b> Der arbejdes med bilfri boligområder i en række udenlandske byer og det foreslås at Københavns Kommune undersøger erfaringer og løsninger samt udpeger boligområder, hvor dette kan være relevant.	Kræver ændret regelgrundlag	2018-2019
<b>Delebler på privat parkeringsareal</b> Københavns Kommune kortlægger, om der er behov for en løsning med reservation af pladser til delebiler på private, men offentligt tilgængelige parkeringsarealer. Hvis der er behov udarbejdes forslag til, hvordan det kan løses.	Indenfor eksisterende budget	2018
<b>KOMMUNENS EGEN KØRSEL</b>		
<b>Delebler til kommunens arbejdskørsel</b> Københavns Kommune afdækker kørselsbehov, betydning for indkøb og økonomi. Der gennemføres pilotforsøg og herefter udarbejdes plan for mulig implementering.	Indenfor eksisterende budget	2017
<b>Kommunal medarbejderordning om delebil</b> Aftale med delebiludbyder(e) forhandles i samarbejde med Københavns Kommunes Koncernservice.	Indenfor eksisterende budget	2017
<b>SAMARBEJDE</b>		
<b>Netværk for delebilisme</b> Et netværk for relevante aktører vil være grobund for en række af de andre tiltag. Det foreslås, at Københavns Kommune står for opstart og drift af 3-årigt forsøg med netværk, hvor udgifter dækkes af kommunen.	500.000 kr	2018-2020
<b>Samarbejder med virksomheder og borgere</b> Regionalt samarbejde med Region Hovedstaden og flere kommuner, blandt andet om samarbejde med større virksomheder i regionen. Delebler inddrages som muligt alternativ til kørsel med privat bil.	Indenfor eksisterende budget	2018-2020
<b>Licenser på tværs af kommuner</b> Parkeringslicenser, der gælder på tværs af kommuner kræver ændrede regler. Dialog med staten og Frederiksberg Kommune om muligheder, fordele og ulemper igangsættes.	Kræver ændret regelgrundlag	2018-2020

## OPFØLGNING

Status på delebilområdet og de igangsatte tiltag gennemføres midtvejs i perioden, og præsenteres i starten af 2019.

Status vil indeholde opfølgning på fremdriften af de enkelte tiltag samt kortlægning af udviklingen for delebiler og samspil mellem transportmidler. Desuden vil status indeholde forslag til nye tiltag, såfremt ny teknologi, lovgivning og/eller nye forslag gør det aktuelt.

# STRATEGI FOR DELEBILER I KØBENHAVN 2017 - 2020

KØBENHAVNS KOMMUNE  
TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN  
BYENS UDVIKLING  
FEBRUAR 2017

LAYOUT: TMF DESIGN  
FOTO: URSULA BACH, KØBENHAVNS KOMMUNE

**SAMMEN  
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen