

Bilag 4

Besvarelse af spørgsmål stillet under Teknik- og Miljøudvalgets drøftelse den 1. februar 2021 "Drøftelse af principper og indhold i den kommende handlingsplan for delebiler i København"

28. april 2021

Den 1. februar 2021 drøftede Teknik- og Miljøudvalget principper og indhold i den kommende handlingsplan for delebiler i København, og i den forbindelse havde udvalget en række bemærkninger til indstillingen og til delebilsområdet generelt, deriblandt 11 konkrete spørgsmål. Spørgsmål nr. 1-4 blev besvaret i et notat til Teknik- og Miljøudvalget efter drøftelsen, mens de resterende spørgsmål nr. 5-11 krævede yderligere undersøgelse. Alle spørgsmål og besvarelser er listet her.

1. Hvordan understøttes weekendture bedst?

Resultaterne i analysens spørgeskemaundersøgelse, foretaget på tværs af alle delebilsordningerne i både København og Aarhus, peger på, at "ferie og weekendture" oftest tages i en nabo-til-nabo-bil eller en delebil med fast stamplads, mens delebiler med og uden fast stamplads primært vælges til "fritidsture". Samme billede tegner sig, når man ser på turlængden for de forskellige typer ordninger, hvor nabo-til-nabo-biler og delebiler med fast stamplads typisk er mellem 50-100 kilometer og delebiler uden fast stamplads typisk er 6-10 kilometer lange. Analysen peger således på, at nabo-til-nabo-biler og delebiler med fast stamplads i dag understøtter weekendture bedst.

2. Kan der være krav om drøftelse af delebiler som et fast punkt i planprocessen?

Kommuner kan i dag ikke sætte krav om etablering af delebilpladser, da dette vil kræve en ændring af planloven. Det er i dag kun muligt at indgå frivillige aftaler med developere. Forvaltningen er derfor opmærksom på vigtigheden af dialog med developere i lokalplansarbejdet for at fremme delebiler, og af den grund indgår delebiler i bæredygtighedsværktøjet, som nu anvendes i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner.

3. Hvad er den fremadrettede forventning til brugen af delebiler?

"Analysen for forskellige typer delebilisme og deres effekter i København" konkluderer, at selvom delebilisme i dag stadig udgør en lille del af det samlede antal kørte kilometer i København, er der en klar tendens til kraftig vækst med flere udbydere på markedet samt et voksende antal brugere og kørte kilometer i delebil. Derudover har delebilisme længe været en niche for en snæver brugergruppe, men udviklingen i løbet af de sidste par år har ført til, at det i dag er en bredere befolkningsgruppe, der benytter delebilstjenester, samt lejer deres egen bil ud eller tilbyder samkørsel (jf. delebilanalysen (bilag 3), side 6).

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

I forhold til det fremadrettede potentiale refereres der i analysen til et studie, hvor 110 eksperter har været inddraget på tværs af byerne London, Malmø, Oslo og Rotterdam, der peger på, at der er potentiale for at ca. 1/3 af alle bilture i disse byer i 2030 kan være med delebil, og delebiler kan erstatte omkring 40% af alle private biler. Dette er bl.a. baseret på en række udviklingstendenser i samfundet og på, at byerne politisk prioriterer at fremme cykel og gang, tænker den kollektive transport sammen med delebilisme, giver bedre parkeringsvilkår for delebiler og gennem en fysiske planlægning, der understøtter et hverdagsliv, hvor der ikke er behov for at eje bil (jf. debilsanalysen (bilag 2), side 9).

4. Hvorfor er målet om de 750 delebiler med fast stamplads ikke nået?

Strategi for delebiler i København 2017-2020 indeholder kun indsatser og mål for delebiler med fast stamplads. Ultimo 2020 var der i alt ca. 260 delebiler med fast stamplads i København, hvoraf 1,5 % er på el. Strategiens målsætning om, at der er mindst 750 delebiler med fast stamplads i København inden udgangen af 2020, og at 30 % af disse er eldrevne, er altså langt fra nået.

Målsætningen er blandt andet ikke nået, fordi udbyderne af delebiler med fast stamplads ikke er vækset tilstrækkeligt til at nå Københavns Kommunes målsætning – både ift. antal delebiler og ift. deres andel af eldrevne delebiler. Blandt andet lukkede Hertz Delebilen i København og resten af landet i oktober 2018. Den gældende praksis på området er, at udbyderne af delebiler med fast stamplads kontakter kommunen, når de ønsker at udvide deres flåde, hvorefter kommunen for hver ny delebil udsteder en delebilslicens og reserverer en p-plads til køretøjer med delbilslicens. Derfor er det udviklingen på markedet, der har haft en afgørende betydning for væksten i udbuddet af delebiler med fast stamplads. Det kan desuden tilføjes, at den politisk besluttede ramme p.t. er, at 300 almindelige parkeringspladser i betalingsområdet kan omdannes til delebilpladser, og en udvidelse af denne ramme inkl. midler til skiltning og afmærkning af pladser er derfor en forudsætning for at nå målet om 750 delebiler med fast stamplads. Forvaltningen forventer, at den kommende handlingsplan for delebilisme vil inkludere forslag om en sådan udvidelse.

5. Kan forvaltningen ved hjælp af politiet be- eller afkræfte, at der er en del spirituskørsel i biler uden fast stamplads?

Københavns Politi har i en mail den 31. marts 2021 oplyst Forvaltningen om, at det desværre ikke er muligt i deres anmeldelser vedrørende spirituskørsel at udrede, hvorvidt disse er sket i en privatbil eller i en delebil.

6. Kan man stille krav om alkohollås i delebiler?

Det er forvaltningens vurdering, at et krav om alkohollås i delebiler kan være et sagligt vilkår, men dette er forbundet med usikkerhed, hvorfor den overordnede ressortmyndighed bør høres, i dette tilfælde Vejdirektoratet.

7. Hvordan håndteres det forhold, at en bilejer til en hver tid skal kunne oplyse hvem og hvor en bil har kørt?

Det er forvaltningens vurdering, at Politiet efter bl.a. bekendtgørelse nr. 463/2013 om udlejning af motorkøretøjer uden fører kan anmode en delebilsvirksomhed om oplysninger, som virksomheden har pligt til at

registrere efter bekendtgørelsens § 7. Dette omfatter bl.a. førerens navn og adresse.

8. Følger forvaltningen med i udviklingen af, hvad der sker på det private delebilsmarked?

Forvaltningen følger udviklingen i antal og brugen af nabo-til-nabo biler på det private delebilsmarked tæt, og er løbende i dialog med udbyderne. Der er siden 2017 sket en fordobling i antal biler på det private delebilsmarked, da antallet af nabo-til-nabo biler er steget fra 1583 i 2017 til 3178 i 2020. Forvaltningen har rettet henvendelse til Vejdirektoratet for at få afklaret, hvad kommunens juridiske handlerum er til at fremme denne type delebilsordning.

9. Har de nuværende ordninger været i udbud? Skal der fremadrettet være udbud på området? Fordele og ulemper?

Der er ikke i de relevante regler i færdselslovens § 92 og vejlovens § 90, jf. nærmere herom spørgsmål 6 ovenfor, lagt op til at kommunen kan eller skal gennemføre et udbud. Der er heller ikke tale om ydelser, der skal honoreres fra kommunens side, hvorfor udbudslovgivningen ikke finder anvendelse.

10. Kan kommunen stille de kommunale personbiler til rådighed som en delebilsordning - hvordan er lovgivningen på dette område - herunder kommunalfuldmagten- og kan det udfordres?

Det er forvaltningens vurdering, at kommunen som udgangspunkt ikke må drive erhvervsvirksomhed. En af undtagelserne er ved utilsigtet overkapacitet. Hvis kommunen f.eks. har et de facto overskud af ledige lokaler i bestemte tidsrum, kan kommunen udleje disse til markedspris. Det er dog en betingelse, at overkapaciteten ikke kan afskaffes og at private ikke i forvejen varetager opgaven samt at kommunen ikke tilstræber at have ledig kapacitet med henblik på dette formål. Den nævnte betingelse om, at der ikke er private aktører på området, vurderes at være til hinder for, at kommunen kan stille kommunale personbiler til rådighed som en delebilsordning.

11. Dato for hvornår omstillingen forventes at være nået - kan det komme i flere etaper?

Omstillingen til delebiler er ikke lineær, da københavnernes har forskellige mobilitetsbehov. Delebyler er attraktive for borgere med et relativt lille behov for bilkørsel. Københavnske bilejere som i det daglige går, cykler eller benytter sig af kollektiv transport, og primært bruger bilen (ofte af ældre dato) i weekenden, kan potentielt være fremtidige brugere af grønne delebiler. Men der er også københavnere, der har et højere kørselsbehov, hvor det ikke vil være fordelagtigt for dem, at omstille til delebil.

Derfor er det ikke givet, at 100% af københavnernes kan omstille til delebiler. Et panel bestående af 110 eksperter på tværs af byerne London, Malmø, Oslo og Rotterdam peger på, at der er potentiale for at ca. 1/3 af alle bilture i disse byer i 2030 kan være med delebil, og delebiler kan erstatte omkring 40% af alle private biler. Dette er bl.a. baseret på en række udviklingstendenser i samfundet og på, at byerne politisk prioriterer at fremme cykel og gang, tænke den kollektive transport sammen med delebilisme, give bedre parkeringsvilkår for delebiler og gennem den

fysiske planlægning understøtte et hverdagsliv, hvor der ikke er behov for at eje bil.