

UDKAST
24.03.2022



Kun køretøjer
med
delebil-licens

Handlingsplan for delebilisme 2022-2025



Indhold

Indledning	3
Sammenfatning	4
Typer af delebilsordninger	7
Status på delebilisme i København	9
Kommunens handlemuligheder	11
Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme	12

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Københavns Kommune

Layout/grafik TMF MKB

Indledning

De senere års teknologiske udvikling har muliggjort nye og smarte måder at dele bil på. Det gælder både borgere, der deler deres biler, og firmaer eller organisationer, som tilbyder forskellige delebilsordninger. Desuden er der etableret flere platforme til samkørsel, der gør det lettere at dele en tur i bil. Disse forskellige typer af delebilisme bidrager alle i større eller mindre omfang til, at københavnernes undlader eller udskyder at købe bil.

Sammen med investeringer, der gør det endnu mere attraktivt at gå, cykle og benytte kollektiv trafik, kan delebilisme bidrage til, at flere københavnere får dækket deres samlede mobilitetsbehov uden at eje bil. Et lavere bilejerskab og mindre brug af bil sparer plads i byens rum, øger fremkommeligheden og reducerer CO₂-udledning, luftforurening og støj. Fremme af delebilisme er derfor et redskab i arbejdet med at nå Københavns Kommunes mål om CO₂-neutralitet i 2025. Det kan også bidrage til at nå målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at biltrafikken maksimalt må udgøre 25% af alle ture, der foretages i København i 2025.

Borgerrepræsentationen vedtog den 24. juni 2021 første del af Handlingsplan for delebilisme 2021-2025, herunder at Teknik- og Miljøforvaltningen i 2022, på baggrund af den politiske behandling af tillæg til Roadmap for KBH 2025 Klimaplanen, det reviderede lovgrundlag for AFI-oven og afklaring af lovgrundlag for at fremme nabo-til-nabo biler og samkørsel, skal fremlægge en samlet (og endelig) handlingsplan i 2022. Denne handlingsplan løber frem til 2025 og indeholder udover delebiler

BEGREBER

Delebilsordninger:

Forskellige forretningsmodeller for at dele en bil:

- Delebiler med fast stamplads
- Delebiler uden fast stamplads
- Nabo-til-nabo

Og ordninger, hvor selve turen deles:

- Samkørsel

Delebilisme:

Brugen af delebilsordninger og samkørsel.

Delebiler:

I dag er det kun delebiler med og uden fast stamplads, der er defineret som "delebiler" i lovgivningen. Men i denne handlingsplan benyttes begrebet for både delebiler med og uden fast stamplads og nabo-til-nabo-biler. Begrebet dækker ikke samkørsel, da kommunen pt. ikke har data for antal biler, der bliver delt til samkørsel.



Foto GoMore

med og uden fast stamplads også nabo-til-nabo biler og samkørsel (se figur 2, side 7). Den har til formål at fremme delebilisme bredt gennem en målrettet indsats.

FAKTA OM DELEBILISME



I 2021 var der ca. 3.150 delebiler i København. Heraf er 270 delebiler med fast stamplads, 1.150 er delebiler uden fast stamplads og 1.730* er nabo-til-nabo biler. Til sammenligning er der 138.700 private biler i København.



32% af alle delebiler er elbiler i 2021. Af delebiler med fast stamplads var 4% på el, af delebiler uden fast stamplads var 77% på el og af nabo-til-nabo biler var 6% på el.



I 2019 var der mindst 55.000 brugere af samkørsel til/fra København.



56% af de københavnske delebilsbrugere anvender mere end én type delebilsordning.



Alle delebilsordninger bidrager i større eller mindre grad til, at københavnernes udskyder eller undlader at købe bil.



0,2% af alle p-pladser på offentligt areal i Københavns Kommune er reserveret til delebiler (der reserveres i dag kun pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket er i alt ca. 270 p-pladser).

*For nabo-til-nabo biler er der kun medtaget biler, der har været booket mindst en gang indenfor de seneste tre måneder. Sidste års tal medtog også andre biler i opgørelsen og tallet var derfor væsentligt højere.

Sammenfatning

EN SAMLET HANDLINGSPLAN

Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 bygger ovenpå planens del 1, som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 24. juni 2021. Den opdaterede og endelige handlingsplan indholder følgende ændringer:

- en justering af handlingsplanens mål.
- en opdatering af afsnittet om kommunens handlemuligheder.
- tilføjelsen af tre nye initiativer.
- en opdateret status for igangværende initiativer.
- opdaterede data om udbredelsen af delebiler i København.

MÅL, PRINCIPPER OG INITIATIVER

Planen opstiller mål, principper og konkrete initiativer for delebilsområdet. Den er udarbejdet på baggrund af dialog med udbydere af delebilsordninger og en omfattende analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København

Analysen indeholder både interviews med brugere og ikke-brugere af delebilsordningerne, en større online-spørgeskemaundersøgelse blandt brugere af forskellige typer delebilsordninger og en vidensopsamling på området fra ind- og udland.

Målene i planen omsætter de overordnede mål i klimaplanen og kommuneplanen samt principperne til nogle **målbare** mål, der kan følges op på i forbindelse med kommunens årlige mobilitetsredegørelse.

Principperne i handlingsplanen er baseret på en drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget den 1. februar 2021 og et udtryk for, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at fremme delebilisme (se figur 1A).

De opstillede initiativer beskriver, **hvad** der skal sættes i gang af konkrete handlinger for at bidrage til at nå handlingsplanens mål (se figur 1B). Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet.



Foto LetsGo



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Figur 1A: Overblik over mål, principper i handlingsplanen.

OVERORDNEDE MÅL	KP19: At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København. Understøtte udbredelse af delebilsordninger i København, herunder arbejde for at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro. Klimaplan KBH 2025: København skal være CO₂-neutral i 2025		
MÅL 2025	• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025 • Der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025 • Der er etableret 1000 p-pladser som kan benyttes af el-delebiler med og uden fast stamplads • Der er etableret pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel		
PRINCIPPER	A Grøn omstilling At fremme en grøn omstilling af delebilsparken	B Udbredelse At sikre en bydækkende udbredelse Særlig fokus på: - Kollektive trafikknudepunkter - Byudviklingsområder	C Typer og samspil At fremme alle typer delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge samspillet
	D Merværdier At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	E Kommunen går forrest At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	F Dialog og rådgivning At faciliterer dialog og dialog med aktører

Figur 1B: Overblik over initiativer i handlingsplanen.

INITIATIVER	Parkering		
	1 * Hæve rammen for antal delebilspladser med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser B	2 * Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler B C	3 Etablere ramme på 1.000 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads A B
	4 Eldelebilspladser ved trafikknudepunkter A B	5 Samkørselspladser ved trafikknudepunkter B C	6 Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissions-biler A ●
	7 Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser F ●	8 Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler A B	9 ** Udvikle model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler B
	Byudvikling og byrum	Dialog og rådgivning	Kommunens egen kørsel og vognpark
	10 * Dialog med staten om muligheden for at stille krav om parkeringspladser til delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri B F	13 * Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol F ●	17 * Delebyler til kommunens arbejds-kørsel E
	11 Byrumsforbedringer i gader med delebilspladser D	14 Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur A B F ●	
	12 Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspladser D	15 ** Pilotprojekt om udbredelse af samkørsel og delebiler med virksomheder i København B F	
		16 ** Fremme samkørsel på arbejdspladser i København F	

* Igangværende initiativer

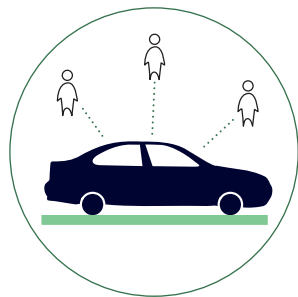
** Nye initiativer

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur

Typer af delebilsordninger

Handlingsplanen omfatter de fire typer delebilsordninger, der er i København i dag.

Figur 2: Fire forskellige typer af delebilsordninger.



DELEBILER MED FAST STAMPLADS

Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser), hvor de både afhentes og afleveres ved lejens start- og sluttidspunkt.

Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing" eller "station-based car sharing"



DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS

Delebiler, der kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.

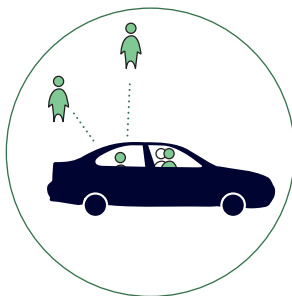
I København er de kendt som bybiler, og internationalt kaldes dette koncept "free floating car sharing"



NABO-TIL-NABO BILER

Deleservices, hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen. Der findes endnu ikke en klar politisk eller juridisk definition af hvad en nabo-til-nabo bil er, herunder fx hvor ofte den skal udlejes eller hvordan udlejningen skal prissættes.

Internationalt kendes dette som "peer-to-peer carsharing" (P2P).



SAMKØRSEL

Her er konceptet, at bilisterne deler turen, ved at køre sammen. En billist (tur-udbyderen) tilbyder en i forvejen planlagt tur til en (ukendt) "aftager".

Internationalt kendes dette "carpooling".

De fire typer af delebilsordninger er baseret på forskellige forretningsmodeller og imødekommer både behovet for korte og lange ture i bil (se figur 3). En typisk delebilist i København har ikke bil, men cykler, går eller tager kollektiv transport til dagligt og bruger delebilsordningen 1-3 gange om måneden. De fleste turformål med delebil er fritidsture fx til sommerhus, familiebesøg eller indkøb af store eller tunge ting.

Figur 3: Karakteristika for forskellige typer delebilsordninger.

	 DELEBILER MED FAST STAMPLADS	 DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS	 NABO-TIL-NABO	 SAMKØRSEL
EJERFORHOLD AF BILER	Bilerne ejes og udbydes af et firma, en forening eller en fond.	Bilerne ejes af et firma.	Privatejede biler.	Privatejede biler.
BOOKING/ LÅNEFORHOLD	De kan reserveres på internettet eller gennem en app og afhentes, og returneres på en af de tildelte stampladser til ordningen. Der tilbydes ofte forskellige biltyper og -størrelser til at imødekomme flere behov.	Delebilens bookes via en hjemmeside eller app. Bilerne reserveres typisk ikke lang tid i forvejen, da der ikke er en garanti for, at bilen holder parkeret samme sted på det ønskede afhentnings-tidspunkt. Bilerne kan kun parkeres/afleveres indenfor et afgrænset område defineret af udbyder.	Udlejningen koordineres over en platform på internettet eller en app.	Tur-udbydere kan både med kort eller lang varsel slå turen op på en platform på internettet eller en app, men uden garanti for at den vil blive booket. Ligeledes kan en aftage af turen bestilles med kort eller lang tidshorisont, men ligesom med udbyderen har brugeren heller ikke garanti for, at der er en mulig tur op det ønskede tidspunkt eller sted.
PRISSTRUKTURER	Brugerne betaler typisk et gebyr i forbindelse med indmeldelsen i en delebilsforening, men der udbydes som regel et månedligt abonnement (forskellige abonnementspakker) med et fast kontingent for medlemskab, hvortil der kommer et tillæg på forbruget ift. kørte kilometer/timer. Betalingen lægges således til udbyderne af delebilsordningen.	Brugerregistrering er ofte gratis eller et symbolsk beløb, hvorefter anvendelsen af bilen typisk betales på minutbasis, men også time eller dagspakker er tilgængelige. Betalingen går til udbyderne af delebilsordningen.	Til denne type delebiler er der normalt ikke et abonnement, men brugerne betaler for en tidsperiode, hvor et givent antal fri kilometer er inkluderet. Betalingen sker til ejeren af bilen med et gebyr til platformen, hvor bilen udbydes.	Her betales der pr. tur, hvor prisen afhænger af den kørte distance og øvrige udgifter, såsom bro- eller færgeafgift. Betalingen sker til udbyderen af turen og ofte med et gebyr til platformen, hvor turen udbydes.
EKSEMPLER PÅ UDBYDERE I KØBENHAVN	Udbydere af delebiler med fast stamplads er bl.a. Letsgo og Kinto Share.	Udbydere af delebiler uden fast stamplads er bl.a. Green Mobility og ShareNow.	Nabo-til-nabo-delebilsordninger er fx GoMore.	Samkørselsordninger er bl.a. GoMore, NaboGo og Ta'Med
TYPISK FORMÅL	Ferie og weekendture, fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Ferie og weekendture, fritidsture og besøge familie/venner.	Ferie/weekendture og besøge familie/venner.
TYPISK TURLÆNGDE*	50 - 100 km	6 - 10 km	50 - 100 km	100 - 200 km

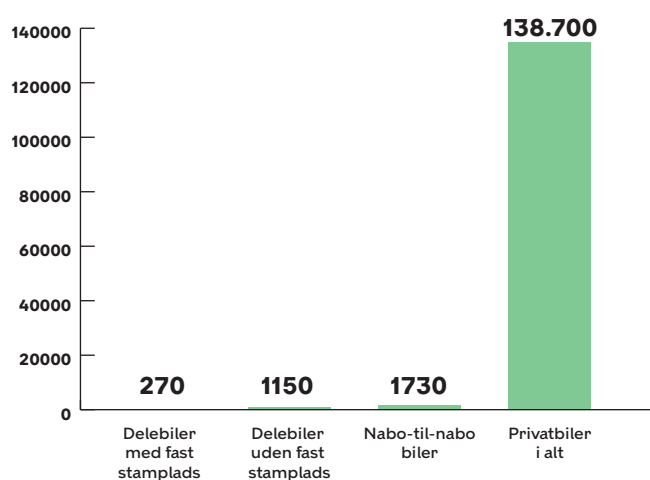
*baseret på online-undersøgelse fra Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København.

Status på delebilisme i København

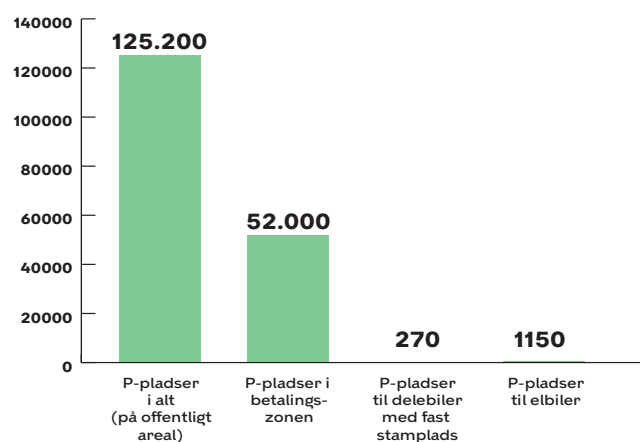
STIGNING I DELEBILER I KØBENHAVN

De seneste år er der sket en stigning i antallet af delebiler i København. Til trods for det, så udgør delebiler fortsat kun 2% af bilbestanden i København (se figur 3). I dag er der kun reserverede p-pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket svarer til 0,2% af alle p-pladser på offentligt areal (se figur 4).

Figur 3: Antal delebiler ift. den samlede bestand af privatbiler i København i 2021. Kilde: Udbydere af delebiler og Danmarks Statistik



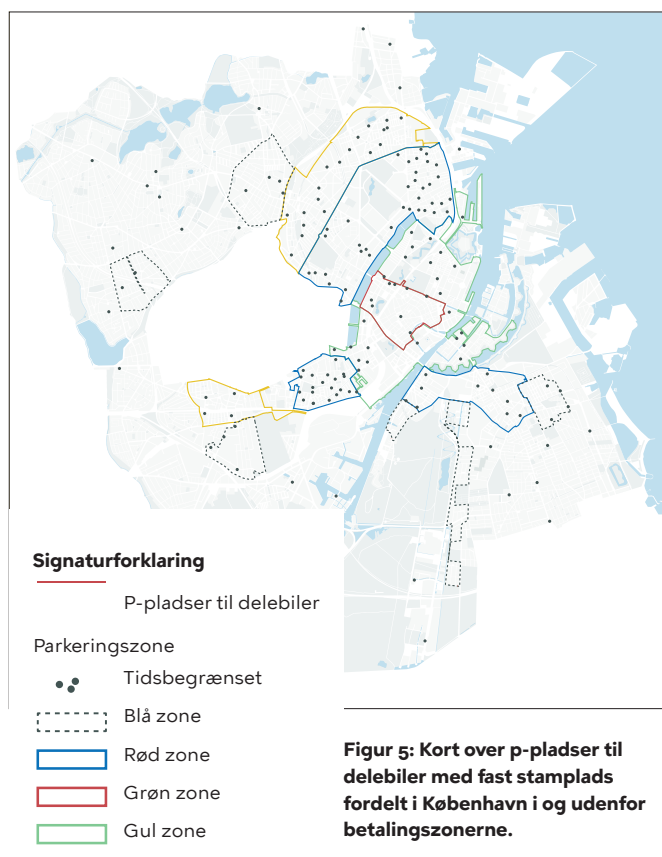
Figur 4: P-pladser på offentligt areal i København i 2021 fordelt på antal pladser i betalingszonen reserveret til delebiler med fast stamplads og til elbiler. Kilde: Københavns Kommune



DELEBILER MED FAST STAMPLADS

I den tidligere Strategi for delebiler i København 2017-2020 var målet, at der i 2020 skulle være 750 delebiler med fast stamplads, men i 2020 var der kun ca. 260. Data fra udbyderne fra de seneste år viser dog en stigning i antal brugere og antal biler, og forvaltningen oplever en stigende interesse fra udbydere af delebiler med fast stamplads.

I Budget 2022 blev der afsat midler til at hæve den daværende ramme på 300 pladser til delebiler med fast stamplads til 1.200 pladser frem mod 2025. Ansøgningerne for 2022 er stadig under sagsbehandling. Forvaltningen forventer dog at kunne give tilladelse til 150 delebilspadser til delebiler med fast stamplads med opsætning i marts/april 2022. Af ansøgningerne ses det, at der er øget interesse blandt udbyderne for at etablere ladestandere ved de tildelte parkeringspladser.



Figur 5: Kort over p-pladser til delebiler med fast stamplads fordelt i København i og udenfor betalingszonerne.

DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS OG NABO-TIL-NABO BILER

Antal delebiler uden fast stamplads og brugen af nabo-til-nabo biler er vokset støt de seneste år. Ny teknologi, hvor bilerne kan åbnes op med en app via mobiltelefonen, har betydet en væsentlig stigning i antal udlejninger af nabo-til-nabo biler og gør det lettere for borgere at dele bil.

De seneste år er der kommet flere samkørselstjenester, der giver brugerne muligheder for samkørsel både til pendling og fritidsture, men COVID-19 har betydet, at færre har brugt samkørsel i 2020.

Noget tyder på, at flere københavnere bruger delebilsordninger i dag sammenlignet med for fem år siden. Men der er brug for en målrettet indsats for at udnytte denne tendens og udbrede delebilisme. Derfor har handlingsplanen fokus på at gøre det endnu mere attraktivt at bruge delebil.

Figur 6: Udviklingen i antal delebiler i København. Kilde: Udbydere af delebiler og Danmarks Statistik

	2021	Udvikling 2017-21
Delebiler i alt	3.150	*
Eldelebiler i alt	1.010	
Delebiler med fast stamplads i alt	270	9 %
Delebiler uden fast stamplads i alt	1.150	44 %
Nabo-til-nabo biler	1.730	*
Privatbiler i alt	138.700	13 %
Private elbiler	2120	382 %

*Ny og mere præcis metode er anvendt for opgørelsen af nabo-til-nabo biler for 2021. Med denne opgørelse er der kun medtaget biler, som har været booket mindst en gang indenfor de seneste tre måneder. Det har ikke været muligt at få de historiske data for denne opgørelsesmetode. Selvom tallet med den nye opgørelsesmetode er lavere end tidligere, så orienterer udbyderen af ordningen, at antallet af nabo-til-nabo biler er vokset over de seneste år.

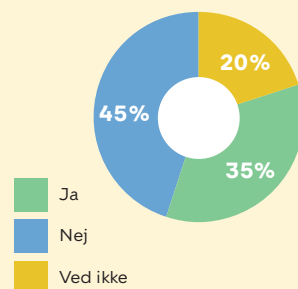


Foto Urban Creators

IKKE ALLE DELEBILSORDNINGER HAR EGNE P-PLADSER I DAG

I dag er der reserveret 270 p-pladser i København til "delebiler med delebilslicens", hvilket omfatter delebiler med fast stamplads. Det er svært for mange brugere at forstå, at delebiler uden fast stamplads ikke må parkere her.

Derfor har udbyderne af delebiler uden fast stamplads markedsført deres biler som "bybiler" for at mindske forvirringen. En spørgeskemaundersøgelse blandt brugerne foretaget i 2020 ifm. *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter* viser, at 65% af brugerne af delebiler uden fast stamplads ikke forstår skiltets betydning.



ØGET SAMSPIL MELLEM DELEBILSORDNINGERNE, DEN KOLLEKTIVE TRAFIK, CYKLING OG GANG GIVER DET BEDSTE ALTERNATIV TIL PRIVATBILEN

56% af de københavnske delebilsbrugere anvender mere end én type delebilsordning til at dække deres kørselsbehov, og det er der en grund til, for ordningerne anvendes til forskellige typer ture.

Delebiler med fast stamplads anvendes både til kortere og længere ture, mens delebiler uden fast stamplads typisk anvendes til korte ture på under 50 km. Nabo-til-nabo delebiler og samkørsel anvendes typisk til lange ture. Udbydernes forretningsmodeller er tilpasset efter, om det skal kunne betale sig at køre langt i bilerne.

Analysen peger på, at det særligt er de lange ture i bil, der er svære at erstatte med andre transportmidler, hvor dette er en mulighed med de kortere bilture. Derfor er det afgørende, hvis der skal være et alternativ til at eje en privatbil, at der er koncepter der muliggør de lange bilture.

FLERE DELEBILER PÅ EL

32% af alle delebiler i København var elbiler i 2021. Af delebiler med fast stamplads var 4% på el, af delebiler uden fast stamplads var 77% på el og af nabo-til-nabo biler var 6% på el. Københavns Kommune har en målsætning om, at alle delebiler i kommunen skal være elbiler i 2025. Samtlige udbydere af delebiler med og uden fast stamplads i København forventer eller har målsætninger om, at deres delebilsflåde er på el i 2025. Ansøgningerne om nye pladser til delebiler med fast stamplads viser også en øget interesse blandt udbyderne for at etablere ladestandere ved de tildelte pladser.

For at understøtte udviklingen mod en delebilsflåde på el i 2025 kan Borgerrepræsentationen beslutte at prioritere delebiler på el i tildelingen af p-pladser til delebiler med fast stamplads.

Da det med vedtagelsen af etableringen af 900 p-pladser til delebiler med fast stamplads i Budget 2022 blev besluttet, at pladserne skulle etableres løbende på baggrund af efterspørgsel fra udbyderne, vil en forrang til elbiler kræve en ny politisk beslutning.

For at nå i mål med omstillingen til elbiler skal den nødvendige ladeinfrastruktur være på plads. Opsætning af ladestandere på delebilspladserne vil som udgangspunkt ske på initiativ fra markedet. Forvaltningen forventer, at Transportministeriet afklarer, hvorvidt ladeinfrastruktur til delebiler med fast stamplads er omfattet af AFI-loven (Lov om infrastruktur for alternative drivmidler), eller skal opsættes via Vejloven § 80. Hvis ladestandere til delebilspladserne kan opstilles på baggrund af reglerne i AFI-loven, vil delebilspladserne løbende blive medtaget i kommunens udbud af ladestandere med udgangspunkt i efterspørgslen fra delebilsudbyderne.



Foto Københavns Kommune

Kommunens handlemuligheder

På parkeringsområdet kan kommunen som offentlig myndighed understøtte de forskellige delebilskoncepter gennem fx differentieret betaling og reservation af parkeringspladser. Særligt for nabo-til-nabo biler og samkørsel har der, grundet manglende praksis, været behov for en juridisk udredning af kommunens handlemulig-

heder på parkeringsområdet. Figuren giver et overblik over handlemuligheder for delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo biler og samkørsel. Figuren er opdateret på på baggrund af dialog med Vejdirektoratet og en efterfølgende juridisk vurdering vedr. nabo-til-nabo biler og samkørsel.

Figur 7: Juridisk vurdering af kommunens handlemuligheder på parkeringsområdet.

KOMMUNENS HANDLEMULIGHEDER PÅ PARKERINGSOMRÅDET*		
	PARKERINGSLICENSER OG BETALING	RESERVATION AF PARKERINGSPLADSER
DELEBILER MED FAST STAMPLADS	Kommunen har i dag mulighed for at udstede licenser til delebiler med fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1.	Der kan reserveres bestemte parkeringspladser eller anden form for parkeringsregulering, der begunstiger delebiler med fast stamplads, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.
DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS	Kommunen har mulighed for at udstede licenser til delebiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1.	Der kan reserveres bestemte parkeringspladser eller anden form for parkeringsregulering, der begunstiger delebiler uden fast stamplads, jf. færdselslovens § 92, stk. 1. Navnlig bemærkes, at det ikke er et krav efter færdselslovens § 92, stk. 1, at der skal kunne dokumenteres en trængselsreducerende effekt af pågældende type delebiler, hvis der i øvrigt varetages et eller flere af de lovlige hensyn, der kan varetages i medfør af bestemmelsen..
NABO-TIL-NABO	Hvis ordningen med nabo-til-nabo biler varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, muligt at udstede licenser til en nærmere defineret nabo-til-nabo ordning. Det vil dog kræve, at der opstilles objektive og saglige kriterier for ordningen, og at der foretages en konkret vurdering af, om der er hensyn som de beskrevne, som taler for, at der kan ske prisdifferentiering af betaling for parkering.	Nabo-til-nabo biler opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser vil derfor kræve, at der af hensyn til håndhævelsen opstilles objektive og saglige kriterier for ordningen, og at parkeringsreguleringen til fordel for nabo-til-nabo biler kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1. Dvs. miljøhensyn, trafikale hensyn eller andre almene, offentligretlige hensyn.
SAMKØRSEL	Hvis ordningen med samkørsel varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, muligt at udstede licenser til en nærmere defineret samkørselsordning. Det vil dog kræve, at der opstilles objektive og saglige kriterier for ordningen, og at der foretages en konkret vurdering af, om der er hensyn som de beskrevne, som taler for, at der kan ske prisdifferentiering af betaling for parkering.	Samkørselsordninger opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser til samkørsel, vil kræve, at der kan opstilles objektive og saglige kriterier for sådanne ordninger, og at reservationen kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1. Dvs. miljøhensyn, trafikale hensyn eller andre almene, offentligretlige hensyn.

Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme

MÅL

Københavns Kommune har udarbejdet fire mål, som kan bruges til at monitorere og følge op på indsatsen i forbindelse med den årlige mobilitetsredegørelse.

MÅL 2025	• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025 • Der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025 • Der er etableret 1000 p-pladser som kan benyttes af el-delebiler med og uden fast stamplads • Der er etableret pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilspads per gade i Indre By og brokvartererne inkl. Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel
-----------------	---

PRINCIPPER

Principperne nedenfor beskriver, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at udbrede antal pladser og fremme delebilisme.

PRINCIPPER	A Grøn omstilling At fremme en grøn omstilling af delebilsparken	B Udbredelse At sikre en bydækkende udbredelse Særlig fokus på: • Kollektive trafikknudepunkter • Byudviklingsområder	C Typer og samspil At fremme alle typer delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge samspillet
	D Merværdier At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	E Kommunen går forrest At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	F Dialog og rådgivning At faciliterer dialog og vejledning med aktører

1. At fremme en grøn omstilling af delebilsparken

Delebiler på el har et langt mindre CO₂-aftryk end delebiler på fossilt brændsel og kan desuden øge sandsynligheden for, at brugerne senere investerer i en elbil, såfremt de køber egen bil. Klimabevidsthed og bæredygtighed er en motivation for københavnernes til at bruge delebil, og 1/3 af delebilsbrugerne udtrykker, at delebiler ville være mere attraktive, hvis der var flere el-delebiler og ladestandere.

Princippet handler derfor om at fremme el-delebiler. Denne handlingsplans initiativer er derfor samtænkt med *Handlingsplan for ladeinfrastruktur*.

2. At fremme alle typer delebilsordninger og samspillet mellem disse

De forskellige delebilsordninger imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Over halvdelen af delebilsbrugerne benytter mere end en ordning. Derfor er det vigtigt at fremme alle typer delebilsordninger og sikre et godt samspil mellem disse.

3. At sikre en bydækkende udbredelse

Alle københavnernes skal have adgang til delebiler lige meget, hvilken bydel de bor i. Desuden skal udbredelsen af delebiler tænkes sammen med den kollektive

transport og bør derfor også udbredes ved trafikknudepunkter. Delebiler skal desuden være det foretrukne valg for beboere i nye byudviklingsområder.

4. At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme

Hvis flere deler bilerne, kan det frigive plads til byliv i de københavnske gader. Et eksempel på en synliggørelse er pilotforsøget i Krusågade på Vesterbro, der blev gennemført 2017. Her muliggjorde en målrettet indsats for delebiler nedlæggelse af flere p-pladser, og byrummet blev givet tilbage til københavnernes i form af et byrum med plads til ophold og leg i gaden.

5. Kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel

Kommunen skal se på egen vognpark og vurdere, hvordan den kan optimeres, og hvilke ture der evt. kan erstattes af delebilsordninger.

6. At rådgive og facilitere dialog

Kommunen skal gå i dialog med centrale interessenter bl.a. staten og vil desuden rådgive i forbindelse med byudvikling og lokalplansarbejde.

INITIATIVER

Initiativerne i handlingsplanen er udpeget med udgangspunkt i handlingsplanens mål og principper og i dialog med markedet. Initiativerne er opdelt i fire temaer: Parkering, byudvikling og byrum, dialog og rådgivning samt kommunens egen kørsel og vognpark. Alle initiativer løber frem til 2025. Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet,

samt at der afsættes midler ved de årlige budgetforhandlinger. Københavns Kommune har i forlængelse af godkendelsen af første del af handlingsplanen for delebilisme samt budgetforhandlingerne 2022 allerede igangsat en række initiativer, som løber frem til 2025. Status for igangsatte initiativer fremgår ligeledes i de følgende afsnit.

	Parkering		
	1 * Hæve rammen for antal delebilspadser med fast stamplads fra 300 til 1200 padser B	2 * Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer debiler B C	3 Etablere ramme på 1.000 el-debilspadser for både debiler med og uden fast stamplads A B
	4 Eldebilspadser ved trafikknudepunkter A B	5 Samkørselspadser ved trafikknudepunkter B C	6 Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissions-biler A ●
	7 Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og debilspadser F ●	8 Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af debiler A B	9 ** Udvikle model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler B
INITIATIVER	Byudvikling og byrum	Dialog og rådgivning	Kommunens egen kørsel og vognpark
	10 * Dialog med staten om muligheden for at stille krav om parkeringspladser til debiler i lokalplaner og ved nybyggeri B F	13 * Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og debilssymbol F ●	17 * Debiler til kommunens arbejdskørsel E
	11 Byrumsforbedringer i gader med debilspadser D	14 Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af debiler og ladeinfrastruktur A B F ●	
	12 Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med debilspadser D	15 ** Pilotprojekt om udbredelse af samkørsel og debiler med virksomheder i København B F	
		16 ** Fremme samkørsel på arbejdspladser i København F	

* Igangværende initiativer

** Nye initiativer

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur

PARKERING

1. Hæve rammen for antal delebilspladser med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser *

Rammen for antal delebilspladser med fast stamplads er hævet med beslutningen i Budget 2022 om at reservere yderligere 900 p-pladser til delebiler med fast stamplads. Således svarer den samlede ramme nu til visionen i KP19 om én p-plads til delebiler med fast stamplads per gade i Indre By og brokvartererne. Flere reserverede pladser til delebiler med fast stamplads giver en kortere gangafstand til en delebil og gør dem dermed mere attraktive. Dette initiativ udrulles på baggrund af efterspørgsel fra delebilsudbydere, og pladserne oprettes i hele byen.

2. Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler *

Brugere af delebiler med fast stamplads oplever ofte, at der er ulovligt parkerede biler på deres pladser, så de skal søge andetsteds, mens brugere af delebiler uden fast stamplads (eller nabo-til-nabo biler) får bøder for at parkere på parkeringspladser, der er reserveret til en delebil med fast stamplads. Derfor har forvaltningen undersøgt, om der kan udvikles et koncept for skiltning, der gør området for parkering af delebiler mere brugervenligt og ensartet for alle delebilsbrugerne. Forvaltningen har rettet henvendelse til Vejdirektoratet og Transportministeriet om muligheder for skiltning. Der er i februar 2022 ikke udviklet et færdigt koncept. Ved en eventuel udrulning, bør der afsættes midler til nye skilte og evt. en kommunikations- og evalueringsindsats.

3. Etablere ramme på 1.000 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads

Københavns Kommune ønsker at prioritere el-delebiler, og derfor skal de sikres en p-plads, fx når elbilpladserne er optaget af private elbiler. Pladserne skal findes inden for betalingszonen. Pladserne kan udrulles i to trin. I trin 1 etableres ca. 100 pladser ved trafikale knudepunkter, og deres brug, placering og brugernes forståelse af skiltningen evalueres. I trin 2 udrulles alle pladser på baggrund af erfaringer fra trin 1. Den øvre ramme på 1.000 pladser er en vurdering foretaget i dialog med delebilsudbydere om det forventede behov frem mod 2025. Der vil i det omfang det er muligt etableres lade-standere på pladserne.

Effekt: At kunne finde en parkeringsplads er afgørende for at fremme brugen af delebiler, og ved at etablere el-delebilspladser, vil det gøre det lettere, for både delebilister med og uden fast stamplads at finde en parkeringsplads. Desuden vil det øge udbydernes incitament til at tilbyde elbiler.

Økonomi: 3,65 mio. kr. (årligt provenuetab 8,7 mio. kr)

4. Eldelebilspladser ved trafikknudepunkter

Københavns Kommune ønsker at fremme brugen af delebiler og samspillet til øvrige transportformer. Derfor er det afgørende at sikre adgangen til delebiler ved byens trafikale knudepunkter, hvor der allerede i dag er parkeringspladser. Her etableres minimum 100 el-delebilspladser i hubs. Et eksempel på et trafikknudepunkt er Østerport Station, Hans Knudsens Plads eller Flintholm Station.

Effekt: Dette initiativ vil gøre det lettere at kombinere delebiler med den kollektive transport og gøre det mere fleksibelt for brugerne.

Økonomi: 0,73 mio. kr. (den fulde økonomi er inkluderet i initiativ 3).

5. Samkørselspladser ved trafikknudepunkter

Initiativet handler om at etablere afsætningspladser med tidsbegrænsning på 15 minutter ved trafikale knudepunkter i København. Pladserne markeres med almindelige tavler samt en knudepunktsskiltning.

Effekt: Dette initiativ vil gøre det lettere for bilister at tilbyde samkørsel fx som 'last mile'-løsning fra stationen til bolig, arbejdsplads eller anden destination. Initiativet vil desuden synliggøre samkørselspladser.

Økonomi: 0,47 mio. kr. (årligt provenuetab 0,35 mio. kr)

6. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer

Pilotforsøg i mikro-/børnelivs-/parkeringszone, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilspladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå.

Effekt: Øget fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt en reduktion af den lokale luftforurening

Økonomi: 0,89 mio. kr. (årligt provenuetab 0,1 mio. kr)

* Igangværende initiativer primo 2022

** Nye initiativer

7 Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser

At parkeringsvagterne er særligt opmærksomme på at håndhæve p-afgift på delebilspladser og elbilpladser.

Effekt: Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

Økonomi: 3,8mio. kr. (indtægt).

8. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler

De samlede månedlige omkostninger ved at have fx en mindre, ældre bil i København, man benytter sjældent, er beskedne. Beboere med lavt kørselsbehov har derfor få økonomiske incitamenter til at sælge bilen, da de faste månedlige udgifter er begrænsede. Dette initiativ handler om undersøge sammenhængen mellem at hæve prisen på en beboerlicens og fremme brugen af delebiler.

Effekt: En højere beboerlicens kan være et afgørende virkemiddel til at få flere til at benytte delebilsordninger og kan bidrage til at frigive plads i gaderummet.

Økonomi: 0,15 mio. kr.

9. Udvikle model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler **

Operatører af nabo-til-nabo biler udtrykker interesse for, at der udvikles en model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler, hvis beboerlicensen hæves fra det nuværende niveau. En reduceret beboerlicens for biler, der stilles til rådighed for andre en vis andel af tiden, kan reducere det samlede behov for at eje egen bil. Forvaltningen kan kun reducere beboerlicens for nabo-til-nabo biler i det omfang, at det sker med henblik på at varetage trafikale hensyn og mobilitetshensyn og der er også andre uklarheder omkring et sådan tiltag, som bør afklares. Derfor vil forvaltningen med dette initiativ gennemføre en analyse af brugen af nabo-til-nabo biler og deres effekt på blandt andet fremkommelighed, herunder fx hvor ofte den skal udlejes eller hvordan udlejningen skal prissættes for at nabo-til-nabo bilen bidrager til en reduktion af bilejerskabet og antal kørte kilometer. På den baggrund kan der udvikles en definition for nabo-til-nabo biler, som skal danne grundlag for forvaltningens arbejde med nabo-til-nabo biler fremadrettet.

Desuden skal der udvikles en model for, hvordan en ordning med reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler kan administreres.

Effekt: Øger incitamentet til at stille sin bil til rådighed for andre og reducerer dermed antallet af privatejede biler.

Økonomi: 0,5 mio. kr.

* Igangværende initiativer primo 2022

** Nye initiativer

BYUDVIKLING OG BYRUM

10. Dialog med staten om muligheden for at stille krav om parkeringspladser til delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri *

Kommuner har i dag ikke lovhjemmel til at stille krav om etablering af delebilspladser i lokalplaner eller ved nybyggeri, jf. Planloven. Københavns Kommune er i løbende dialog med staten med henblik på at kunne udstede lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri. At kunne øremærke p-pladser til delebiler kan sikre, at delebilsordninger er til rådighed til virksomheder eller borgere i nye byområder og dermed reducere bilejerskabet. I forbindelse med Regeringens udspil til den igangværende revision af planloven er der lagt op til at kunne øremærke grønne parkeringspladser til el- og delebiler. Den nye planlov forventes forhandlet i efteråret 2022 og træder tidligst i kraft 1. januar 2023.

11. Byrumsforbedringer i gader med delebilspladser

Etablering af en delebilsplads kan reducere behovet for p-pladser til privatejede biler over tid, og dette kan udnyttes og synliggøres ved at omdanne p-pladser til nye byrum i gader med delebiler. P-pladserne kan omdannes ved at etablere fx træer, cykelparkering, bænke eller lignende til ophold, og på den måde give gaden og byens rum tilbage til beboerne.

Effekt: En synliggørelse af de gevinster, som delebiler bidrager med, kan give et incitament til, at endnu flere borgere og virksomheder vil dele biler.

Økonomi: 6,27 mio. kr.

12. Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspladser

Der er meget, borgere og boligforeninger selv kan gøre for at fremme delebiler i deres område. Ved at nedsætte en kommunal pulje til omdannelse af p-pladser til nye byrum, kan kommunen understøtte en borgerdrevet udvikling til at fremme delebiler. Borgere kan ansøge puljen om støtte til at omdanne p-pladser til byrum med byrumsforbedrende tiltag såsom cykelparkering, bænke, inventar til ophold og leg, træer eller lign.

Effekt: At borgerne selv står for projektet i deres gade, er med til at skabe forankring og opbakning til initiativet.

Økonomi: 9,3 mio. kr.

DIALOG OG RÅDGIVNING

13. Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol *

Forvaltningen har rettet henvendelse til Transportministeriet og bedt ministeriet forholde sig til en række ønsker til reviderede rammevilkår. Disse ønsker omfatter incitamenter til samkørsel og højere parkeringsafgifter til ulovligt parkerede biler på delebilspladser. Henvendelsen indeholder også et ønske om godkendelse til at gennemføre forsøg med nyt delebilssymbol, eller at ministeriet evt. selv udvikler et symbol. Status i februar 2022 er, at forvaltningen har haft møde med Transportministeriet, hvor ønskerne er blevet fremsat.

14. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur

Der er stor efterspørgsel efter information og hjælp til at komme i gang med delebiler og elbiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme delebiler ved at give information og gå i dialog med udbydere, boligforeninger, virksomheder og borgere. Derudover er der yderligere muligheder for at fremme delebiler, samkørsel og ladeinfrastruktur ved at gå sammen med omegnskommuner om et regionalt samarbejde for at mindske bilkørslen ind over kommunegrænsen.

Effekt: Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme delebilisme, og kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer synergi mellem projekter og ordninger.

Økonomi: 1,75 mio. kr.

15. Pilotprojekt om udbredelse af samkørsel og delebiler med virksomheder i København **

Ikke alle dele af København er lige godt dækket ind af den kollektive trafik, og det betyder, at medarbejderne i virksomheder i disse områder ikke har samme mobilitetsmuligheder som i resten af byen. Særligt for disse virksomheder kan samkørsel og delebiler spille en væsentlig rolle, og potentialet for dette vil blive testet i dette initiativ gennem et pilotprojekt. Pilotprojektet vil indeholde en større informations- og dialogindsats med virksomheder og medarbejdere i et udvalgt område for at få flere til at køre sammen og prøve delebiler. Pilotprojektet vil blive afsluttet med en evaluering af effekten (herunder adfærdændring) ifm. forsøget.

Effekt: Flere kører sammen til deres arbejdsplads i København og bruger delebiler i arbejdstiden, som kan reducerer det samlede antal biler.

Økonomi: 1,6 mio. kr.

* Igangværende initiativer primo 2022

** Nye initiativer

16. Fremme samkørsel på arbejdspladser i København **

Forvaltningen vil afsøge muligheder for deltage i kam-pagner, der fremmer samkørsel til arbejdspladser i Kø-benhavn. Med dette initiativ kan forvaltningen deltage i aktiviteter, der er relevante for målgruppen og kan hånd-teres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

Effekt: Flere kører sammen til og fra deres arbejdsplads i København. Reducerer det samlede antal biler.

Økonomi: Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

KOMMUNENS EGEN KØRSEL OG VOGNPARK

17. Delebiler til kommunens arbejdskørsel *

For at fremme delebiler går kommunen forrest og har derfor siden 2017 anvendt delebiler til dele af kommu-nens egen kørsel på forsøgsbasis. I dag anvender ca. 30 enheder delebiler til at understøtte deres daglige opga-ver. Delebilerne opfattes som et fleksibelt, bæredygtigt og effektivt arbejdsredskab og bruges bl.a. til kørsel ifm. møder, byggeplads- og borgerbesøg. Delebilerne øger mobiliteten blandt kommunens medarbejdere, der ellers ikke ville have adgang til en bil. Dertil udgør de et billigt alternativ til taxa. Delebilerne kan bruges som supplement til kommunens egen flåde fx i spidsbe-lastningssituationer. Under COVID-19 har delebiler vist sig som en konstruktiv løsning, og flere af kommunens enheder har haft en stigning i anvendelsen af delebiler i 2020. Siden pilotprojektets begyndelse er der som direkte følge af konverteringen til delebiler afviklet 12 af kommunens egne biler. Kommunen analyserer løbende potentialet for yderligere at anvende delebiler. Des-uden arbejdes der på at gøre pilotprojektet permanent med et debilsudbud, hvis tidshorisont pt er uafklaret. I udbuddet stilles der krav til, at delebilerne skal være grønne.

* Igangværende initiativer primo 2022

** Nye initiativer