



## Bilag 5

### Delebiler – kort fortalt

Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 sætter retningen for forvaltningens videre arbejde med delebilisme gennem mål og principper for, hvordan Københavns Kommune bør fremme og prioritere udbredelsen af delebilisme, herunder debiler med og uden fast stamplads samt nabo-til-nabo biler og samkørsel.

Handlingsplanen indeholder følgende fire mål:

- Alle debiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025.
- Der er etableret el-debilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025.
- Der er etableret 1000 p-pladser, som kan benyttes af el-debiler med og uden fast stamplads
- Der er etableret pladser til debiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én debilplads per gade i Indre By og brokvartererne inkl. Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel (dette mål er opfyldt med beslutningen i budget 2022 om at afsætte midler til etablering af yderligere 900 pladser)

Med vedtagelse af handlingsplanen beslattes desuden 17 initiativer for debiler. Nogle af initiativerne kan forvaltningen gennemføre uden flere midler, mens andre kræver, at der afsættes penge i kommende budgetforhandlinger.

Af de 17 initiativer i handlingsplanen er 14 gengangere fra den første del, som blev vedtaget i 2021.

De initiativer der ikke er finansieret, og dermed kræver finansiering i forbindelse med kommende budgetforhandlinger, hvis de skal igangsættes, er:

3. Ramme på 1.000 el-debilpladser for både debiler med og uden fast stamplads
4. El-debilpladser ved trafikknudepunkter,
5. Samkørselspladser ved trafikknudepunkter,
6. Pilotforsøg med parkeringszone for nulmissionskøretøjer,
7. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og debilpladser,
8. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af debiler,
9. Udvikle model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler

09-05-2022

Sagsnummer i F2  
2022 - 426

Dokumentnummer i F2  
1283877

Sagsnummer i eDoc  
2022-0010389

Sagsbehandler  
Emma Liisberg

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

11. Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser,  
 12. Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser  
 14. Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur.  
 15. Pilotprojekt om udbredelse af samkørsel og delebiler med virksomheder i kommunen

### Oversigt over forskellige typer delebilisme

	Delebiler med fast stamplads	Delebiler uden fast stamplads	Nabo-til-nabo biler	Samkørsel
<b>Ejerforhold af biler</b>	Bilerne ejes og udbydes af et firma, en forening eller en fond.	Bilerne ejes af et firma.	Privatejede biler.	Privatejede biler.
<b>Booking/låneforhold</b>	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	Delebiler 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 afhentningstidspunkt. Bilerne kan kun parkeres/afleveres indenfor et afgrænset område defineret af udbyder.	Udlejningen koordineres over en platform på internettet eller en app.	Tur-udbyderne 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 aftager 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.
<b>Prisstrukturer</b>	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.
<b>Udbydere i KK</b>	Bl.a. Letsgo og Kinto Share	Bl.a. Green Mobility og ShareNow.	Fx GoMore.	Bl.a. GoMore, NaboGo og Ta'Med
<b>Typisk formål</b>	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
<b>Nuværende praksis og incitamenter/understøttelse</b>	KK udsteder licenser til delebiler med denne type bil til 200 kr. pr. bil pr. år. Kommunen reserverer faste stampladser til udbydere - der er med Budget 2022 vedtaget en ramme på yderligere 900 p-pladser til denne type ordning frem mod 2025.	Elbiler parkerer gratis i Københavns Kommune, hvilket understøtter eldrevne delebiler uden fast stamplads. Fossildrevne delebiler uden fast stamplads betaler fuld gadeparkeringstakst via en anordning i bilen, hver gang de parkerer, svarende til ca. 20.000 kr. årligt.  Bekendtgørelse om Parkering giver mulighed for at lave en licensordning til delebiler uden fast stamplads.	Elbiler parkerer gratis i Københavns Kommune, hvilket understøtter eldrevne nabo-til-nabo-biler.	Elbiler parkerer gratis i Københavns Kommune, hvilket understøtter eldrevne biler, der anvender samkørsel.
<b>Muligheder for hvordan de enkelte ordninger kan fremmes yderligere (med udgangspunkt i initiativerne i handlingsplanen)</b>	- Etablere eldelebilspadser, herunder ved trafikknudepunkter ( <i>initiativ 3 + 4</i> ). - Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser ( <i>initiativ 7</i> ) - Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser ( <i>initiativ 11</i> ) - Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser ( <i>initiativ 12</i> ) Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur ( <i>initiativ 14</i> )	- Etablere eldelebilspadser, herunder ved trafikknudepunkter ( <i>initiativ 3 + 4</i> ). - Reservere parkeringspladser og/eller udstede licenser, der begunstiger delebiler uden fast stamplads - Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser ( <i>initiativ 7</i> ) - Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser ( <i>initiativ 11</i> ) - Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser ( <i>initiativ 12</i> ) Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur ( <i>initiativ 14</i> )	- Udvikle model for reduceret beboerlicens for nabo-til-nabo biler ( <i>initiativ 9</i> )	- Etablere samkørselspladser ved trafikknudepunkter ( <i>initiativ 5</i> ) - Pilotprojekt om udbredelse af samkørsel og delebiler med virksomheder i København ( <i>initiativ 15</i> ) - Fremme samkørsel på arbejdspladser i København ( <i>initiativ 16</i> )

### Effekt på bilejerskab af de forskellige typer delebilisme

Urban Creators har i rapporten *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København* (bilag 3) samlet data ift. effekter af delebilisme. Analysen inddrager både international litteratur og empiriske undersøgelser fra Danmark og supplerer med egne analyser.

Analysen peger på, at alle typer delebilsordninger i større eller mindre omfang mindsker bilejerskabet. Dette sker både ved, at delebilsordninger får nogle brugere til at droppe bilen og ved, at andre brugere vælger at undlade eller udskyde anskaffelse af bil. På tværs af undersøgelserne fra internationale og danske studier tegner sig et billede af, at effekten på bilejerskab er størst for delebiler med fast stamplads.

Nedenfor ses andelen af de 594 københavnske delebilsbrugere i dette studies online-undersøgelse, der udtrykker, at ordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil:

- Ca. 60% af brugere af delebiler med fast stamplads.
- Ca. 40% af brugere af delebiler uden fast stamplads.
- Ca. 30% af brugere af nabo-til-nabo-biler.
- Ca. 20% af dem der benytter samkørsel.

Analysen konkluderer desuden, at alle delebilsordninger har betydning for antal ture i egen bil. I online-undersøgelsen i dette studie svarer 38% af brugere af både delebiler med og uden fast stamplads, at ordningen har betydet færre ture i egen bil. Denne andel er 17% for nabo-til-nabo-bil og 21% for samkørsel.