

29. januar 2021

LetsGo kommentarer til TMUs drøftelse af principper for delebiler ifm. kommende handlingsplan for delebiler i København (2020-0067167).

Overordnede kommentarer.

- Fint at udbrede strategi til at dække paletten af delebiler og samkørsel - øger samlet bevidsthed væk fra bilejerskab og mod mobilitet som service.
- Prioriter først og fremmest de koncepter der har stor effekt på bilejerskab samt fremmer gang, cykelture, kollektiv transport og reducere ture i bil.
Konkret: delebiler med fast stamplads og samkørsel.
- Fint og rigtig med fokus på el-delebiler. Støt med tilskud til ladestandere og differentier gerne p-licens mv. Men indfas først krav 2023-2025, så vi kan nå at omstille os. LetsGo strategi er alle biler i 2025 er elektrificerede (fortrinsvis elbiler, men eventuelt også plug-in hybrider til at dække lange ture).
- Sikre adgang til delebiler for borgerne/medlemmerne. Skrappere sanktioner ved ulovlig parkering.

LetsGos kommentarer til forvaltningens oplæg om principper for fremme af delebiler

1. Skal alle typer delebilisme indgå i handlingsplanen?

Forvaltningens indstilling: *Forvaltningen vurderer på den baggrund, at det vil være hensigtsmæssigt, at handlingsplanen, foruden delebiler med og uden fast stamplads, også omfatter nabo-til-nabo biler og samkørsel for at give københavnernes et bredt udvalg af alternativer til egen bil.*

LetsGos kommentar: Fint. Men prioriter delebiler med fast stamplads fordi det er den delebilsordning med størst trængselsmæssig effekt og bedst understøtter cykel, gang og bus/tog.

2. Skal fokus i prioriteringen af indsatser være rettet mod øget samspil mellem forskellige ordninger og reduktion af bilejerskab frem for trængselsreduktion alene?

Forvaltnings indstilling: *Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen, inden for rammerne af det ovenfor skitserede handlerum, fremmer alle typer af delebiler. Det er forvaltningens vurdering, at delebiler i samspil med tiltag til reduktion af biltrafikken i København - herunder forhøjelse af p-takster og beboerlicens for fossildrevne biler - på sigt kan have en positiv effekt i forhold til de overordnede mål på mobilitetsområdet.*

LetsGos kommentar: Som ovenstående. Fint. Men prioriter delebiler med fast stamplads.

3. Skal fokus være på omstilling til el og CO₂-reduktion?

Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen primært fremmer el-delebiler, for derigennem at fremme den generelle omstilling til elbiler og reduktion af CO₂ fra vejtrafikken, jævnfør af Kommuneplan 2019. Dette kan fx gøres ved at fastholde billig parkering til elbiler/el-delebiler samt ved at etablere dedikerede pladser til elbiler/el-delebiler med og uden ladestander.

LetsGo kommentar. Grundlæggende fint men tag højde for at vi skal have en årrække til at omstille os. Indfas eventuelle krav til delebiler med fast stamplads fra 2023-2025.

4. Skal delebilisme prioriteres ved trafikale knudepunkter og stationer?

Forvaltningen anbefaler derfor, at prioritering af etablering af delebilpladser ved trafikale knudepunkter og stationer indgår i handlingsplanen.

LetsGos kommentar. Fint. Men tiltaget fremmer først og fremmest bybiler og har begrænset effekt på trængsel og bilejerskab.

5. Skal delebilisme udbredes i byudviklingsområder og ved etablering af delvis bilfrie bydele?

Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen fokuserer på udbredelse af delebiler i byudviklingsområder. Det kan fx gøres gennem dialog med udbydere og en ændring af planloven, der gør det muligt at stille krav om etablering af delebilordninger i lokalplaner/byudviklingsområder.

LetsGos kommentar: Godt og vigtigt. Forslaget bør udvides med etablering af grønne gader a la Krusåprojektet i den etablerede by – nedlæggelse af p-pladser, begrønning af arealer, cykelstativer og delebilspladser.

6. Skal delebilisme udbredes bydækkende?

Forvaltningen anbefaler derfor, at der i handlingsplanen indarbejdes et princip om geografisk spredning af forskellige delebilordninger, så alle bydele i København er dækket, samtidig med at der arbejdes mod at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvartererne jf. Kommuneplan 2019.

LetsGos kommentar: Princippet om geografisk spredning bør ikke indgå som et krav til operatører. Det vil vi pga. manglende efterspørgsel i visse bydele ikke kunne honorere.

Fint med krav om én parkeringsplads for delebil med fast stamplads per gade i indre by og brokvarterer. Men delebilspladserne bør opsættes successivt i takt med efterspørgsel og behov for at undgå folkelig modstand.

7. Skal Københavns Kommune gå forrest?

Forvaltningen anbefaler derfor, at den del af Københavns Kommunes egen kørsel, som det giver mening at omlægge til delebilisme, i videst muligt omfang foregår i el-delebil.

LetsGos kommentar: Fint og vigtig. Men indfas krav om at det skal være elbiler fsva delebiler med fast stamplads gradvis frem mod 2025, så vi kan følge med.

LetsGos kommentar til rapporten “Analyse af forskellige typer delebiler og deres effekter i København”.

Desværre er rapporten fejlbehæftet hvad angår analysen af delebiler med fast stamplads.

Afsnittet om delebiler med fast stamplads er i høj grad baseret på ældre analyser af **delebiler med abonnementsordning** (som også dækker bybiler) og med lille datarepræsentation fra København.

Enkelte af de nævnte virkemidlerne vil udgøre et stort problem for delebiler med fast stamplads.

Teknik- og Miljøforvaltningen
1505 København V
Danmark

1. februar 2021

Indsigelse til rapporten ”Analyse af forskellige typer af delebilisme og deres effekter i København”

Vi har modtaget rapporten ”Analyse af forskellige typer af delebilisme og deres effekter i København”, som ligger til grund for TMUs behandling af dagsordenspunktet ”Drøftelse af principper og indhold i den kommende handlingsplan for delebiler i København”.

Vi har læst og gennemgået rapporten og må konstatere at vi ikke finder belæg for rapportens centrale konklusion om at alle delebilskoncepter reducerer bilejerskab. Vi mener ikke, at der er belæg for at konkludere at nabo-til-nabo delebiler reducerer bilejerskab i København, måske tværtimod.

Vi må også konstatere, at rapporten indeholder et fundamentalt metodisk problem hvad angår kapitlet Delebiler med fast stamplads. Sidstnævnte betyder, at en stor del af de fremlagte data der tilskrives Delebiler med fast stamplads, reelt dækker over såvel delebiler med og uden fast stamplads.

Vi finder det problematisk at diskussionen i TMU om handlingsplan for delebiler baseres på dette vidensgrundlag. Og vi vil opfordre til at TMU informeres om rapportens fejl og mangler inden behandlingen af principper for handlingsplan for delebiler på aftenens TMU-møde.

Nabo-biler og reduceret bilejerskab i København

Konklusionen om at nabo-til-nabo delebiler bidrager til reduceret bilejerskab i København sker på basis af en online-undersøgelse, hvor delebilsbrugere spørges ind til, hvorvidt den delebilsordning de benytter har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil.

Kun 87 respondenter der benytter nabo-til-nabo delebiler i København har svaret på undersøgelsen, og kun 30 % mener at deres brug af nabo-til-nabo delebil har haft effekt på udskydelse eller udeladelse af køb af bil. Konklusionen hviler med andre ord på 26 personer besvarelse, hvilket er en yderst begrænset datamængde.

Hertil skal lægges at det er metodisk problematisk alene at bruge folks udsagn til at konkludere hvad deres adfærd havde været i en anden situation end den de befinder sig i.

En konklusion om at et delebilskoncept reducerer mængden af biler på gaden må nødvendigvis, udover brugernes egne udsagn om hvorvidt de undlader og/eller udskyde et bilkøb, bygge på hvor mange biler delebilsordningen sætter på gaden. Det forholder rapporten sig dog ikke til.

I en figur 4.14 i rapporten kan man se at det drejer sig om 3.500-4.000 biler i København. Altså et ret betydeligt antal biler.

I følge figur har nabobilerne ca. 32.000 udlejninger på bilerne. Dvs. under 10 udlejninger om året på en bil.

I LetsGo har vi i 2020 til sammenligning 45.000 udlejninger fordelt på ca. 250 biler. Dvs. omkring 180 udlejninger per bil/år. Der er altså næsten en faktor 18 til forskel på udlejninger per bil på de to ordninger.

Forvaltningen og rapporten regner med at delebiler med fast stamplads fortrænger 5-10 private biler. LetsGo egne tal siger 7.

Forholder man disse tal til tallene for nabobiler samt en faktor 18 i effektivitetsforskel må konklusionen være at nabobiler ikke bidrager til at reducere antallet af biler i byen. Måske tværtimod.

En stor del af de biler der lejes ud som nabo-til-nabo delebiler er ny leasede biler, der leases gennem on-line platforme hvor bilerne senere udlejes fra. Det fremgår, af f.eks. GoMores platform, at nabo-til-nabo debilsoperatøren leaser biler til brugerne med et budskab om at udgifter til bilen kan reduceres ved udlejning. Bilerne leases ofte på 1-års leasingaftaler med en forventning om at de senere kan lejes ud med reduceret biludgifter til følge. Man må på den baggrund formode, at i hvert fald en andel af de 3500-4000 nabobiler ikke ville være leaset, hvis ikke der havde været forventning om et en efterfølgende indtjening ifm. udlejning. Det skal ikke være en ret stor andel før den samlede effekt ift. bilejerskab er helt fraværende. Denne effekt har rapporten ikke medtaget.

Samlet set er vores konklusion, at der i rapporten ikke findes belæg for at nabo-til-nabo delebiler bidrager til reduktion af bilejerskab i København. Med 3500-4000 nabobiler i København kan det ikke udelukkes at nabo-bil konceptet reelt bidrager til flere biler i byen.

Kapitlet Delebiler med fast stamplads

Kapitlet vedrørende delebiler med fast stamplads og bygger fortrinsvis på DTUs Transportvaneundersøgelse (TU) hvor borgere i Danmark spørges ind til deres transportvaner. Da transportvaneundersøgelsen ikke differentierer mellem de eksisterende debilskoncepter, dækker de fremlagte data reelt flere debilsordninger, og ikke blot, som det antages, delebiler med fast stamplads.

I Transportvaneundersøgelsen stilles spørgsmålet ”Er du medlem af en debilsklub”. En debilklub omfatter en ordning med fast abonnement og da det i dag kun er delebiler med fast stamplads der har dette, antages det, at de der svarer bekræftende på spørgsmålet, er medlem af en debilordning med fast stamplads.

LetsGos data indikerer imidlertid kraftigt at antagelsen ikke holder. De der har svaret bekræftende på spørgsmålet ”Er du medlem af en debilsklub” omfatter reelt en gruppe blandede personer der er medlem af alle tre debilsordninger.

Fortolkningens værdien ift. delebiler med fast stamplads i København er så begrænset, at TU-data ikke kan bruges som basis for kapitlet vedr. delebiler med fast stamplads i København.

Vi bygger denne konklusion på følgende:

- Kun et mindretal af respondenterne er fra København. 39% af respondenterne i TU undersøgelsen, der svarer bekræftende på at de er medlem af en delebilsklub, er fra København, figur 4.1. Dette er i kraftig diskrepans til at ca. 70 % af alle delebiler med fast stamplads i Danmark befinder sig i København. Dette misforhold mellem datagrundlaget og den faktiske udbredelse af delebiler med fast stamplads er en kraftig indikation på, at andre delebilsordninger end delebiler med fast stamplads er omfattet af datasættet.
- Brugernes aldersprofil. Det fremgår af figur 4.2. at der i perioden 2015-19 skulle være sket en kraftig vækst i antallet af brugere i alderen 18-30 år ift. perioden 2009-14 og at gruppen skulle udgøre næsten 30%. LetsGo er den klart største operatør af delebiler med fast stamplads og det er ikke en udvikling vi kan se hos vores medlemmer. Kun 10 % af LetsGo medlemmer er under 30 år, og der er ikke sket nogen nævneværdig forskydning mellem aldersgrupperne de sidste 10 år.

Det er imidlertid velkendt at både nabo-til-nabo biler og delebiler uden fast stamplads har en yngre brugergruppe end delebiler med fast stamplads. Det er netop i perioden fra 2015-2019 at disse koncepter er vokset hastigt og der er derfor ingen tvivl om at det også i høj grad er brugere af disse koncepter der svarer bekræftende på at de er medlem af en delebilklub i TU-analysen.

Udfordringen er ikke blot metodisk – men slår igennem i resultater der følgelig fejlagtig præsenteres som værende karakteriserende for delebiler med fast stamplads, men som reelt dækker en samlet pulje af alle delebilskoncepter.

Konkret f.eks. ved at det beskrives at mere end 60 % af delebilbilisterne i København kommer fra en billøs husstand. Omvendt formuleret at under 40% kommer fra en billøs husstand. LetsGo egne medlemsundersøgelse viser at det kun er 5 % af delebilsmedlemmerne der kommer fra en husstand med bil. Det svarer meget præcist til resultaterne af den TEMPTTEST undersøgelse fra Oslo, som også refereres i rapporten, her har 6 % af medlemmer af delebilsordninger med fast stamplads bilejerskab.

Opsamlende

Delebiler og deres mobilitetseffekter er et yderst komplekst felt. Vi havde gerne set at man havde sendt rapporten til kommentering eller i høring før den bruges som grundlag for principielle politiske beslutninger. Det er vores vurdering, at det ville have givet et markant bedre grundlag for beslutningsprocessen.

Vi har af tidsnød koncentreret os om ovenstående dele af rapporten. Der kan være andre dele af rapporten som vi også føler det nødvendigt at kommentere. Der er bl.a. nævnt virkemidler som vil gøre det svært at drive ordning for delebiler med fast stamplads og således hæmme udbredelse af denne type delebiler.



Vores anbefaling vil være at rapportens trækkes tilbage i sin nuværende form. Det vil være problematisk hvis der på aftenens møde og fremover træffes beslutninger på et så fejlbehæftet grundlag.

På vegne af Delebilfonden LetsGo

Direktør Bjarke Fonnesbech

29. januar 2021

LetsGo kommentarer til TMUs drøftelse af principper for delebiler ifm. kommende handlingsplan for delebiler i København (2020-0067167).

Overordnede kommentarer.

- Fint at udbrede strategi til at dække paletten af delebiler og samkørsel - øger samlet bevidsthed væk fra bilejerskab og mod mobilitet som service.
- Prioriter først og fremmest de koncepter der har stor effekt på bilejerskab samt fremmer gang, cykelture, kollektiv transport og reducere ture i bil.
Konkret: delebiler med fast stamplads og samkørsel.
- Fint og rigtig med fokus på el-delebiler. Støt med tilskud til ladestandere og differentier gerne p-licens mv. Men indfas først krav 2023-2025, så vi kan nå at omstille os. LetsGo strategi er alle biler i 2025 er elektrificerede (fortrinsvis elbiler, men eventuelt også plug-in hybrider til at dække lange ture).
- Sikre adgang til delebiler for borgerne/medlemmerne. Skrappere sanktioner ved ulovlig parkering.

LetsGos kommentarer til forvaltningens oplæg om principper for fremme af delebiler

1. Skal alle typer delebilisme indgå i handlingsplanen?

Forvaltningens indstilling: *Forvaltningen vurderer på den baggrund, at det vil være hensigtsmæssigt, at handlingsplanen, foruden delebiler med og uden fast stamplads, også omfatter nabo-til-nabo biler og samkørsel for at give københavnernes et bredt udvalg af alternativer til egen bil.*

LetsGos kommentar: Fint. Men prioriter delebiler med fast stamplads fordi det er den delebilsordning med størst trængselsmæssig effekt og bedst understøtter cykel, gang og bus/tog.

2. Skal fokus i prioriteringen af indsatser være rettet mod øget samspil mellem forskellige ordninger og reduktion af bilejerskab frem for trængselsreduktion alene?

Forvaltnings indstilling: *Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen, inden for rammerne af det ovenfor skitserede handlerum, fremmer alle typer af delebiler. Det er forvaltningens vurdering, at delebiler i samspil med tiltag til reduktion af biltrafikken i København - herunder forhøjelse af p-takster og beboerlicens for fossildrevne biler - på sigt kan have en positiv effekt i forhold til de overordnede mål på mobilitetsområdet.*

LetsGos kommentar: Som ovenstående. Fint. Men prioriter delebiler med fast stamplads.

3. Skal fokus være på omstilling til el og CO₂-reduktion?

Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen primært fremmer el-delebiler, for derigennem at fremme den generelle omstilling til elbiler og reduktion af CO₂ fra vejtrafikken, jævnfør af Kommuneplan 2019. Dette kan fx gøres ved at fastholde billig parkering til elbiler/el-delebiler samt ved at etablere dedikerede pladser til elbiler/el-delebiler med og uden ladestander.

LetsGo kommentar. Grundlæggende fint men tag højde for at vi skal have en årrække til at omstille os. Indfas eventuelle krav til delebiler med fast stamplads fra 2023-2025.

4. Skal delebilisme prioriteres ved trafikale knudepunkter og stationer?

Forvaltningen anbefaler derfor, at prioritering af etablering af delebilpladser ved trafikale knudepunkter og stationer indgår i handlingsplanen.

LetsGos kommentar. Fint. Men tiltaget fremmer først og fremmest bybiler og har begrænset effekt på trængsel og bilejerskab.

5. Skal delebilisme udbredes i byudviklingsområder og ved etablering af delvis bilfrie bydele?

Forvaltningen anbefaler derfor, at handlingsplanen fokuserer på udbredelse af delebiler i byudviklingsområder. Det kan fx gøres gennem dialog med udbydere og en ændring af planloven, der gør det muligt at stille krav om etablering af delebilordninger i lokalplaner/byudviklingsområder.

LetsGos kommentar: Godt og vigtigt. Forslaget bør udvides med etablering af grønne gader a la Krusåprojektet i den etablerede by – nedlæggelse af p-pladser, begrønning af arealer, cykelstativer og delebilspladser.

6. Skal delebilisme udbredes bydækkende?

Forvaltningen anbefaler derfor, at der i handlingsplanen indarbejdes et princip om geografisk spredning af forskellige delebilordninger, så alle bydele i København er dækket, samtidig med at der arbejdes mod at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvartererne jf. Kommuneplan 2019.

LetsGos kommentar: Princippet om geografisk spredning bør ikke indgå som et krav til operatører. Det vil vi pga. manglende efterspørgsel i visse bydele ikke kunne honorere.

Fint med krav om én parkeringsplads for delebil med fast stamplads per gade i indre by og brokvarterer. Men delebilspladserne bør opsættes successivt i takt med efterspørgsel og behov for at undgå folkelig modstand.

7. Skal Københavns Kommune gå forrest?

Forvaltningen anbefaler derfor, at den del af Københavns Kommunes egen kørsel, som det giver mening at omlægge til delebilisme, i videst muligt omfang foregår i el-delebil.

LetsGos kommentar: Fint og vigtig. Men indfas krav om at det skal være elbiler fsva delebiler med fast stamplads gradvis frem mod 2025, så vi kan følge med.

LetsGos kommentar til rapporten “Analyse af forskellige typer delebiler og deres effekter i København”.

Desværre er rapporten fejlbehæftet hvad angår analysen af delebiler med fast stamplads.

Afsnittet om delebiler med fast stamplads er i høj grad baseret på ældre analyser af **delebiler med abonnementsordning** (som også dækker bybiler) og med lille datarepræsentation fra København.

Enkelte af de nævnte virkemidlerne vil udgøre et stort problem for delebiler med fast stamplads.