



## Til Teknik- og Miljøudvalget

01-10-2012

### Delebiler: Muligheder og potentialer

Sagsnr.  
2012-141661

I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af Handlingsplan for Grøn Mobilitet d. 10. september 2012 blev der efterspurgt en drøftelse af mulighederne for at fremme delebilordninger i København. I handlingsplanen er der 25 initiativer til at fremme grøn mobilitet og debiler indgår som initiativ 10.

Dokumentnr.  
2012-763009

Sagsbehandler  
Annette Kayser

Initiativet er kun kort beskrevet i handlingsplanen og derfor uddybes muligheder for og potentialer ved at udbrede debiler i dette notat.

#### Resumé

Debiler som erstatning for, at hver har sin egen private bil giver færre biler og mindre bilkørsel. Erfaringer både fra udlandet og Danmark viser, at debiler reducerer brugen af bil og understøtter cykling og brug af kollektiv transport. En delebil erstatter typisk 5-10 privatejede biler og det betyder også at behovet for parkering reduceres. Samtidig kører bilejere, der skifter til delebil, væsentligt mindre end før de skiftede. Debiler kan således give færre biler i byerne, både som kørende og ved parkering.

Det vurderes, at der er et potentiale for at udvide antallet af debiler i København væsentligt. Danmark er bagud i forhold til en række andre lande og en analyse af debiler i Øresundsregionen peger på et potentiale på 5 % af husstandene i København.

Kommunens muligheder for at fremme debiler er samlet under overskrifterne:

Parkering	<ul style="list-style-type: none"><li>• reservere delebilpladser</li><li>• fritage debiler fra betaling</li></ul>
Byudvikling	<ul style="list-style-type: none"><li>• krav om delebilpladser ved nybyggeri</li><li>• boligområder med grøn mobilitet</li></ul>
Synlighed og markedsføring	<ul style="list-style-type: none"><li>• målrettede kampagner</li><li>• tilbud i virksomhedsnetværk</li><li>• delebil logo</li><li>• tydeligere markering i gaderum</li><li>• kommunens egen brug af debiler</li></ul>
Samarbejder og puljer	<ul style="list-style-type: none"><li>• samarbejder med lokale aktører, trafikelskaber mv.</li><li>• i gangsætning af pilotforsøg</li><li>• pulje til støtte fx til indmeldelse</li></ul>

#### Center for Trafik

Islands Brygge 37  
Postboks 450  
2300 København S

Telefon  
3366 3573

E-mail  
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.tmf.kk.dk

De enkelte elementer er uddybet i i det følgende. En samlet strategi for fremme af delebiler kan bestå af flere af ovennævnte elementer. Fx har London haft stor succes med en samlet strategi, hvor de har givet et samlet Kickstart til delebiler med flere forskellige indsatser.

### **Baggrund / historie**

Delebiler, som et tilbud for at reducere bilafhængighed, blev introduceret i 1980'erne, hvor der blev etableret delebilordninger Schweiz og Tyskland. Disse to lande har siden stået for en meget væsentlig del af de europæiske delebilbrugere.

I takt med tilvæksten i antallet af brugere, har delebilordningerne udviklet sig fra relativt uformelle rammer til mere formelle og professionelle rammer, hvilket også afspejles i den organisatoriske udvikling. De største delebilorganisationer i Europa er således i dag organiseret i kommercielle aktieselskaber, ligesom eksisterende virksomheder som f.eks. Deutsche Bahn og Hertz har engageret sig i delebilordninger i hhv. Tyskland og Danmark.

I Danmark blev delebiler introduceret i december 1997 med etableringen af Odense Bilklub. Baggrunden for etableringen var et projekt i Odense Kommunes regi med støtte fra Miljøstyrelsen. I 1998 fulgte etableringen af delebilordninger i Århus og i København. I Århus blev ordningen etableret som en forening og drives fortsat af medlemmerne/brugere selv. I København blev delebilordningen udbudt af Hertz Biludlejning efter opfordring af Københavns Kommune. Efterfølgende er der etableret en række delebilordninger typisk i foreningsform, herunder Københavns Delebiler, der startede i 2004<sup>1</sup>.

I København blev det i 2005 besluttet, at der i blå og grøn zone kunne reserveres 150 parkeringspladser til delebiler.

De første 85 p-pladser blev etableret i 2006. Siden er der kommet flere til, så der i dag er ca. 120 delebils p-pladser med omkring 2.200 brugere i København.

På nuværende tidspunkt er der flere delebilklubber i København og omegn. Flere er samlet i konceptet "LetsGo", som er et delebilkoncept med biler i København, Århus, og Greve. LetsGo er etableret med udgangspunkt i Københavns Delebiler og Århus Delebilklub, og udbydes af Delebilfonden, der står for al drift og administration. Desuden findes Hertz Delebilen og Bryggebilen i København.

### **Effekter og potentialer**

For at give et fingerpeg om potentialet for større udbredelse af delebiler i København og Danmark er en række data samlet ind gennem søgning på internet og en hurtig litteraturgennemgang.

De spørgsmål som er relevante at se på er især afklaring af hvor mange privatbiler delebiler kan erstatte, hvor mange brugere kan forventes

---

<sup>1</sup> Kilde: Danske Delebiler, se <http://danskedelebiler.dk/>

i en by som København samt om delebiler erstatter brug af cykel og/eller kollektiv trafik.

#### *Hvor mange privatbiler erstatter delebiler?*

Der er findes en del forskellige tal for antal delebiler og antal brugere i forskellige byer og delebilklubber. I nedenstående skema er en række tal samlet:

<i>Sted</i>	<i>Kilde</i>	<i>Antal biler</i>	<i>Antal medlemmer</i>	<i>Medlemmer pr. bil</i>
Danmark	Danske delebiler	250	6.000 heraf 3.600 aktive	24 (14)
København	Rambøll <sup>2</sup>	120 <sup>3</sup>	2.200	18
København	Miljøpunkterne	156	6.000	38
Tyskland	mOmO (Eu projekt)	3.9000	137.000	35
Schweiz	Delebilsfonden	2.500	100.000	40
Tyskland og Schweiz <sup>4</sup>	Cambio Carsharing	1.400	45.000	32
Bremen	Cambio Carsharing	170	6.700	39
Europa	mOmO <sup>5</sup>	11.900	380.000	32
USA mfl. <sup>6</sup>	Zipcar	9.000	700.000	78 <sup>7</sup>

Det ses af skemaet, at der er en vis variation i antal medlemmer pr. bil, men det ligger omkring 20-40 stykker. Det er dog ikke alle medlemmer, der er tidligere bilejere og der er også tvivl om, hvor mange medlemmer, der er aktive.

En brugerundersøgelse fra Bremen viser, at 31 % af delebilmedlemmerne her har erstattet privatbil helt med delebil og 39 % ville købe egen bil, hvis delebilordning ikke var mulig. Samlet vurderer de i Bremen, at hver delebil har erstattet 8-10 privatbiler. Og i Bremen har dette betydet 1.500 færre private biler. Tilsvarende viser undersøgelse blandt medlemmer af LetsGo, at 38 % ville have egen bil, hvis de ikke var medlem af delebilklubben.

I erfaringer indsamlet til Klimaplan 2009 konkluderer Rambøll<sup>8</sup>, at hver delebil kan erstatte 4-10 privatbiler.

<sup>2</sup> Virkemiddelkatalog – Transport. Udarbejdet til Københavns Kommunes Klimaplan. Rambøll 2009

<sup>3</sup> Antal delebilpladser

<sup>4</sup> Dækker kun medlemmer af Cambio Carsharing; ikke hele Tyskland og Schweiz

<sup>5</sup> Opgjort primo 2009

<sup>6</sup> Dækker kun medlemmer af Zipcar; ikke hele USA, Canada og UK

<sup>7</sup> Formodentlig er ikke alle medlemmer aktive?

<sup>8</sup> Virkemiddelkatalog – Transport. Udarbejdet til Københavns Kommunes Klimaplan. Rambøll 2009

Der er i årene 2005-2009 gennemført et større europæisk projekt med indsamling af data om delebiler i Europa. Heri konkluderes at en delebil i gennemsnit erstatter 7 privatbiler.

Zipcar i Nordamerika oplyser, at hver af deres biler erstatter mindst 20 privatejede biler.

*Hvor meget kører delebillister i forhold til andre?*

Både danske og udenlandske undersøgelser viser, at medlemmer af delebilordninger reducerer deres kørsel med ca. 30 %.<sup>9</sup>

I Sverige regnes med at et forsigtigt skøn et, at et delebilmedlem reducerer sin bilkørsel med 1/3 i forhold til tidligere<sup>10</sup>.

Delebillister bruger mere kollektiv trafik end ejere af private biler. Fx viser en brugerundersøgelse fra Bruxelles, at 26 % af delebilsmedlemmerne oftere kører med kollektiv trafik efter, at de blev medlemmer. Samme undersøgelse viser i øvrigt at 20 % cykler mere og 30 % går mere<sup>11</sup>.

*Lokker det nogen, som ellers ikke ville køre bil, over i bil?*

Tal fra Bremen tyder på, at 20 % af delebilmedlemmerne ikke ville have brugt bil ellers. En delebilist kører dog i gennemsnit væsentligt mindre end en privat bilejer. Se under miljøeffekter.

*Virksomheder og delebiler*

Virksomheder og deres medarbejders behov for transport ligger ofte i dagtimerne, mens almindelige delbilbrugere mest har behov for bil i fritiden.

Virksomheder kan erstatte ejerskab af egne biler med medlemskab af en delebilklub og derved spare investeringer i biler. Desuden kan medarbejderne tilbydes at bruge delebil i stedet for at køre i egen bil i arbejdstiden. Det kan medvirke til, at det ikke er nødvendigt for den enkelte at have bilen med på arbejde. Endelig kan adgang til delebiler erstatte taxiture og derved spare omkostninger for virksomheden.

For delebilklubber kan virksomheders medlemskab give flere biler og derved bedre udbud, også til private medlemmer.

Det europæiske projekt mOmO peger på at et gennemsnit på 16 % af brugerne af delebiler virksomheder.

## **Miljøeffekter**

---

<sup>9</sup> Danske Delebiler

<sup>10</sup> Bilpoolsstrategi för Øresundsregionen. Miløre Centre. 2005

<sup>11</sup> Report Customer Survey Car-Sharing Brussels. mOmO. 2008

### *Bilkørsel og CO<sub>2</sub>*

For delebilbrugere er incitamentet til at benytte bil væsentlig anderledes end for privatbilister, især fordi de økonomiske omkostninger er direkte knyttet til den enkelte køretur i stedet for til faste, månedlige ydelser. Det betyder, at delebilbrugere ved planlægningen af den enkelte tur i langt højere grad overvejer andre muligheder som cykel, tog eller bus.

LetsGo har indsamlet data om delebilbrugerens udledning af CO<sub>2</sub> og kommer frem til, at en delebilbruger årligt reducerer sin udledning fra brugen af bil med mellem 0,42 og 0,84 tons CO<sub>2</sub><sup>12</sup>. Til sammenligning viser kommunens miljøregnskab, at en københavner i gennemsnit udleder ca. 1 tons CO<sub>2</sub> ved transport.

### *Typer af biler*

Delebiler er mindre og nyere end en gennemsnitlig privatbil. Det skyldes at bilernes størrelse er bedre tilpasset til det aktuelle kørselsbehov. Som bilejer køber man en bil, der kan matche alle ens behov og derfor er bilen ofte for stor til langt de fleste ture. Desuden er debilerne nyere og de fleste debilkubber har fokus på at købe biler, der kører langt på literen.

Undersøgelser af europæiske delebilordninger viser, at en delebil har 16 – 36 % lavere CO<sub>2</sub>-udledning end gennemsnittet for privatejede biler<sup>12</sup>.

### *El-delebiler*

Elbiler kan nemt indpasses i en delebilflåde, da de fleste ture er under 100 km. El-debilerne kan således bruges på de mange lokale ture, mens man kan bruge en almindelig bil til længere distancer. Igen en mulighed for at tilpasse biltypen til behovet som en privat bilejer ikke har.

Der er 16 el-debiler i København, men potentialet er at op mod 20 % af debilerne er elbiler<sup>13</sup>.

### **Samlet potentiale i København (og Danmark)**

Delebilsfonden og Danske Debiler vurderer i et statusnotat til Trængselskommissionen, at der med de rette rammebetingelser er et potentiale for 200.000 medlemmer i Danmark<sup>13</sup>.

Resultater fra europæisk kortlægning i EU-projektet mOmO om debiler i Europa viser, at Danmark i forhold til hvor mange år der har været debiler, ligger lavest i Europa. Se graf nedenfor.

---

<sup>12</sup> The environmental impacts of Car-Sharing use. mOmO. Car-Sharing fact sheet, 2009.

<sup>13</sup> Debiler – Status, potentialer og miljøeffekter. Letsgo. September 2012

Desuden viser eksempel fra Greater London, at en målrettet indsats for delebiler kan øge andelen af brugere væsentligt. Således vedtog Greater London i foråret 2008 en ambitiøs ”Car Clubs Strategy” og den medførte at der kom omkring 2½ gang flere delebilmedlemmer i løbet af 2 år.<sup>14</sup>

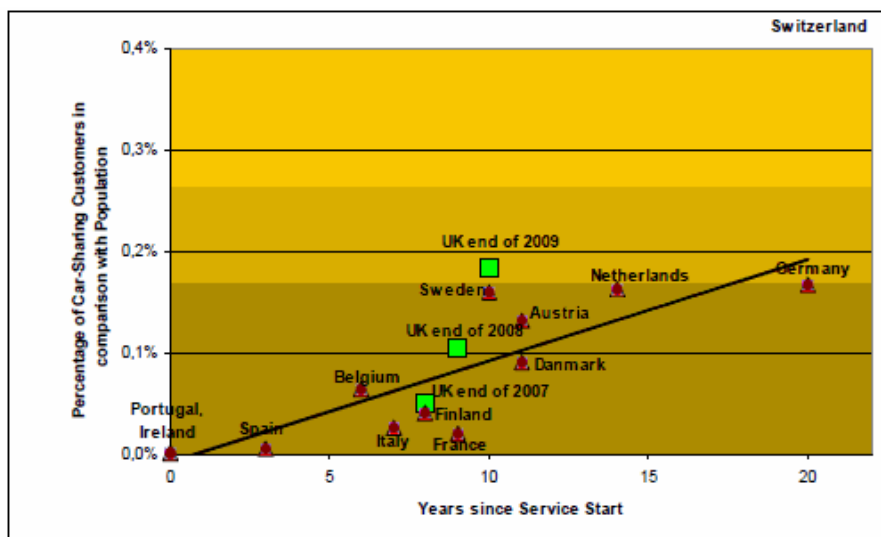


Fig. 6.1: Success curve of Car-Sharing development in Great Britain (London) in the last three years

I rapporten ”Bilpoolstrategi for Øresundsregionen” er det vurderet at potentialet for hvor mange husstande, der vil gå med i en delebilordning er på 5 % af husstandene. Dette er dog et tal fra år 2000 og en del kan have påvirket det siden. Hvis 5 % af husstandene i København og på Frederiksberg bliver delebilister vil 600 delebiler kunne erstatte mindst 3.000 privatbiler, altså vil behovet for p-pladser reduceres med 2.400. Det er ligeledes skønnet, at bilkørslen vil blive reduceret med 4,5 mio. km, CO2 reduceres med 10.500 tons og den kollektiv trafik øges med 1,6 mio. passagerkilometer om året.

Den indsamlede viden tyder på, at der er et stort potentiale for større udbredelse af delebiler, og at flere delebiler vil spare både parkeringspladser, reducere forurening og hjælpe på trængslen.

### Hvad kan kommunen gøre?

Delebilklubber er som sådan ikke et kommunalt anliggende, men kommunen kan understøtte udbredelsen af delebiler gennem en række tiltag. Det vil være nødvendigt at samarbejde med andre aktører som delebilklubber, lokaludvalg, miljøpunkter, virksomheder, trafikselskaber, Vejdirektoratet m.fl.

### Parkering

<sup>14</sup> mOmO: State of the Art of European Car-Sharing. 2009

Kommunen kan stille reserverede delebilpladser til rådighed samt give tilladelse til gratis parkering for delebiler i betalingszoner. Dette har Københavns Kommune gjort siden 2005 og der er nu omkring 120 pladser reserveret til delebiler i kommunen. Beslutningen fra 2005 gav mulighed for op til 150 delebilpladser. Med en forventning om, at dette snart nås, og med målet fra Handlingsplan for Grøn Mobilitet om at fordoble antallet af delebilpladser, fremlægger forvaltningen en indstilling om mulighed for at reservere flere pladser til delebiler på samme møde som denne drøftelsesindstilling.

Det er muligt at fritage delebiler fra betalingsparkering af trafikale hensyn, da de genererer mindre trængsel. Delebilerne har en særlig licens, der tillader dem at parkere gratis på i betalingszonerne, dog ikke i rød zone mellem kl. 10-17 mandag-fredag. Kun biler med den særlige licens kan benytte delebilpladserne. Delebilerne betaler en reduceret beboerlicens.

Fremadrettet kan reserverede og gratis delebilpladser ved stationer være en mulighed, der kan udvikles i samspil med DSB og Metro. Det er mest oplagt ved større knudepunkter, og det vil både give delebilbrugere nemmere adgang til bilerne og gøre delebiler mere synlige.

#### *Byudvikling (og parkering)*

Krav om parkeringspladser til delebiler ved byudvikling, nybyggeri og større ombygninger indarbejdes i kommuneplan, byudviklingsplaner og lokalplaner. Det kan kædes sammen med at reducere normale kommunale p-krav, når der i stedet laves delebilpladser. Dette kendes bl.a. i Malmö.

Desuden kan etableres byområder udelukkende baseret på gode cykel- og gangforbindelser og god kollektiv trafik. Områderne markedsføres som grønne boligområder og ved køb/lejekontrakt gøres beboere opmærksomme på, at der ikke er p-pladser tilgængelige. Der stilles delebiler til rådighed og beboerne får tilbudt et års gratis medlemskab af delebilklub ved indflytning.

#### *Synlighed og markedsføring*

Målrettede kampagner for at få øge bilejeres viden om delebiler og få flere til at benytte delebiler. Kampagner, der er synlige i byrummet, fx på parkometre, plakater mv.

Information om delebiler indarbejdes i materiale til virksomheder, der arbejder med transportplaner. Dette kan indgå som del af det i gangværende arbejde med virksomheder på Amager – Formel M projektet. Desuden kan virksomhederne opfordres til at have delebilpladser ved virksomheden samt til at benytte delebiler til arbejdsrelateret transport – i stedet for at have firmabiler eller at medarbejderne bruger egen bil.

I Handlingsplan for Grøn Mobilitet og i KBH 2025 Klimaplanen indgår initiativer om lokale samarbejder og mobilitetsplanlægning, her-

under særlig fokus på påvirkning gennem målgrupper. En af indsatserne handler om udvikling af en "tilflytterpakke" om transport og heri kan information om delebiler indgå. Forslag om tilflytterpakker indgår desuden i Agenda 21-planen for 2012-2015. Det er dog ikke initiativer, der sættes i gang i 2013, da der ikke er afsat økonomiske midler til det.

Udvikling af et officielt delebilsymbol – et logo - til P-pladser, P-tilladelser, kampagner mv.

Mere tydelig markering af delebilpladser med fx delebilsymbol og cykelparkering, så brugere med lidt afstand kan tage cyklen hen til delebilen.<sup>15</sup> Det er i det hele taget vigtigt med synligheden i gaderummet.

#### *Samarbejder og puljer*

I Handlingsplan for Grøn Mobilitet er der lagt op til at samarbejde med delebilklubber, lokaludvalg og miljøpunkter om udvikling af delebiler.

Delebilbrugere benytter mere kollektiv transport og derfor kunne der samarbejdes med trafikkselskaber som DSB, Movia og Metroselskabet. Fx om markedsføring, fælles rejsekort eller andet.

I forbindelse med høring af planen har de fire miljøpunkter indsendt et projektforslag om at samarbejde med CASA, Danske Delebler og Det Økologiske Råd om et pilotforsøg til at understøtte udbredelse af delebiler. Forslaget handler om at tage fat på 8 konkrete boligområder i byen og her etablere nye delebilpladser, lave målrettede kampagner og tilbyde billige medlemskaber i en prøveperiode. Det vil være nødvendigt med økonomiske støtte til de billige medlemskaber. Målet er, at 5 % bliver delebilister og hvis der i hvert boligområde er 2.000 husstande vil det give 800 delebilister, der deles om ca. 55 biler<sup>16</sup>. Forslaget vil kræve, at der reserveres plads til 5-6 biler i 8 boligområder. Det vil være nødvendigt at afdække, hvilke boligområder, der vil være bedst egnede at tage fat på først.

Samarbejder med virksomheder omkring delebiler, især med vægt på de økonomiske fordele for virksomhederne.

Kommunen kan som virksomhed selv være medlem af delebilklub.

#### *En samlet strategi*

Ved at udarbejde en samlet strategi og investere i at kickstarte øget udbredelse af delebiler kan kommunen danne grundlaget for, at delebiler kan fungere som langt bedre tilbud til alle og at delebilmedlemskab kan blive mere økonomisk fordelagtigt. Herved kan delebilklubber nå op over en kritisk størrelse og fungere som private selskaber /



<sup>15</sup> Foto fra Bremen

<sup>16</sup> Ifølge Miljøpunkternes oplæg.



aktieselskaber. Som tidligere nævnt har London haft succes med en samlet tilgang.

### **Omkostninger**

De omkostninger, der vil være forbundet med øget udbredelse af delebiler afhænger i høj grad af, hvilke og hvor store indsatser, der gennemføres.

Det er især relevant at være opmærksom på, at der ved reservation af parkeringspladser til delebiler vil være mistede parkeringsindtægter, såfremt delebilpladserne erstatter eksisterende parkeringspladser i en af betalingszonerne. De årlige tab pr. plads fremgår i nedenstående skema:

<b>Zone</b>	<b>Indtægtstab pr. plads</b>
Blå	5.272 kr.
Grøn	14.608 kr.
Rød	51.101 kr.

Desuden er det relevant med nøgletal i forhold til anlæg af nye parkeringspladser. Med delebiler koncentreret i et boligområde kan der nemlig på sigt spares etablering af p-pladser, Tilsvarende kan flere delebilpladser og udbredelse af delebiler i ny byudviklingsområder og ved nybyggeri være med til at også private bygherrer kan spare udgifter til etablering af parkeringspladser.

I nedenstående skema er anført gennemsnitlige omkostninger til anlæg af p-pladser. Bemærk at der er tale om grove skøn, da anlægsudgifter er meget afhængige af de lokale muligheder og pladsforhold.

<b>Anlægstype</b>	<b>Gennemsnitlig omkostning pr. plads<sup>17</sup></b>
På terræn/gade fx skråparkering eller ved privat byggeri på terræn	50.000 kr.
P-hus eller lignende	150.000 kr.
Underjordisk, fuldautomatisk	500.-600.000 kr.
Privat anlæg i p-kælder ved nybyggeri	500.000 kr.

Nærmere afklaring af økonomi og omkostninger ligger uden for rammerne af dette notat.

### **Eksempler på projektforslag**

Her omtales et par projektforslag, hvor andre aktører har beskrevet mulige indsatser for at fremme delebiler og har vurderet økonomi.

<sup>17</sup> Bemærk at priserne er gennemsnitlige skøn og kan dække over store variationer alt efter de lokale forhold.

### Delebiler i København

Miljøpunkterne i samarbejde med CASA, Det Økologiske Råd og Danske Delebiler udarbejdet et projektforslag, hvor de har opstillet et konkret bud på økonomi. Projektforslag bygger bl.a. på erfaringer på et lokalt forsøg med tilbud om billigt startmedlemskab af delebilordning på Amager og målet er at 5-10 % af husstandene i 8 udvalgte boligområder i en forsøgsfase deltager. På længere sigt er målet at 5 % af husstandene fortsætter som delebilmedlemmer. Dette er beregnet til at spare 220 p-pladser og kan altså på sigt spare væsentlige anlægsudgifter for kommunen. Projektforslaget har en økonomi for forsøgsfasen som følger:

4 miljøpunkter i alt	5,3 mio. kr.
CASA	0,9 mio. kr.
DØR	0,4 mio. kr.
Tilskud til 1.600 prøve- medlemmer	9,6 mio. kr.

Ved videreførelse i efterfølgende år vil der ligeledes være tilskudsbehov på omkring 9,6 mio. kr. Det er ikke afklaret, hvordan tilskuddet til prøvemedlemmer finansieres.

### Kollektiv trafik og debiler – en samlet mobilitetsløsning

Region Hovedstaden har i samarbejde med Movia og Delebilfonden ansøgt Trafikstyrelsen om tilskud til forsøgsprojekt, hvor der opsættes debiler langs én konkret buslinje, 350 S, og hvor der samtidig introduceres et mobility-pass. Med et mobility-pass får du et gratis medlemskab hos LetsGo (LetsGo er en delebilordning der administreres af Delebilfonden), hvis du i forvejen har et periodekort til den kollektive trafik. Hvis du ikke har et periodekort til den kollektive trafik får du et medlemskab til halv pris hos LetsGo, samt et gratis Rejsekort med eksempelvis 475 kr. sat ind på kontoen.

Det udvidede mobilitetstilbud kommunikerer til borgerne i enkle formuleringer a la ”Få en bil med, når du køber periodekort”. Samtidig gennemføres en række informationsinitiativer der skal skabe synlighed omkring og interesse for det udvidede mobilitetsalternativ.

Det samlede budget for projektet er 3.700.000 kr. fordelt på:

Trafikstyrelsen	1.650.000 kr.
Region Hovedstaden	1.100.000 kr.
Delebilfonden	775.000 kr.
Movia	175.000 kr.