

Delebilisme som alternativ til privatbilismen

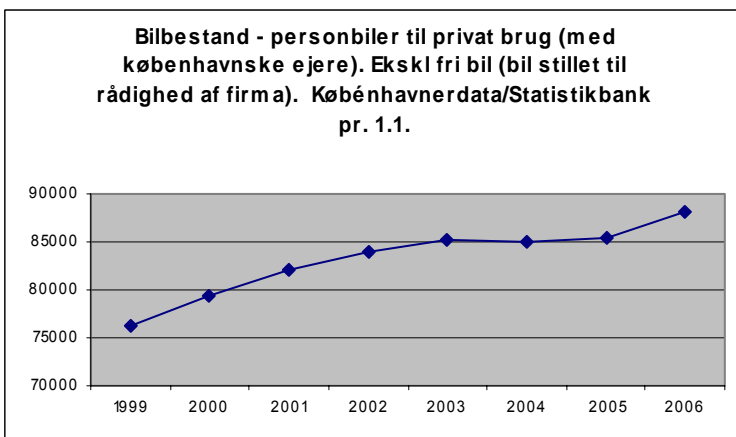
Privatbilismens naturlov?

Der er mange, der forbinder stigningen i bilejerskabet, som en naturlov, der hænger sammen med et samfund i vækst. Denne tese er også rigtig, hvis man bare lader slå til.

Men Danmark og specielt København har mange gange i historien vist, at der er andre handlemuligheder end bare at lade slå til.

Bilejerskabet i København Kommune

København kommune har registeret ovennævnte og set over en 10 åring periode er bilejerskabet steget med op til 40 %, specielt i de Indre Brokvarterer¹.

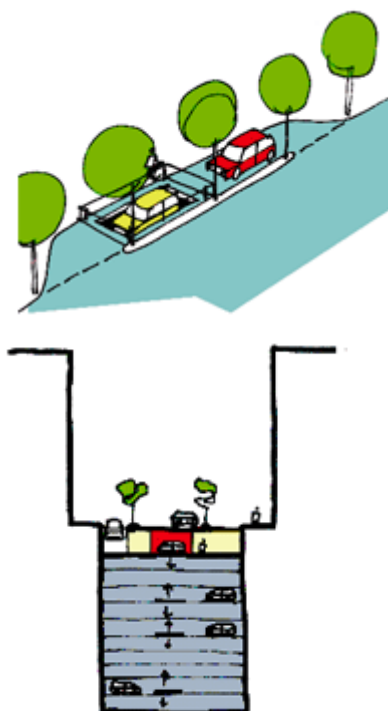


Løsningsforslag

Derfor har København Kommune vedtaget at etablere 4.000 nye parkeringspladser over og under jorden. Samtidig nedlægges 1.000 parkeringspladser på Gadearealet, til forbedring af byrummet.

Etableringsudgifterne til de 4.000 parkeringspladser er budgetteret til kun 300.000 kr. pr. stk. eller i alt 1.200.000.000 kr. og efterfølgende 4.000 kr. pr. stk. til driftsudgifter pr. år. I alt 16.000.000 kr.

Københavns Kommune vil invitere beboere, lokale-erhvervsdrivende og interesseorganisationer til at deltage i debatten om placering af parkeringsanlæggene gennem f.eks. workshops og møder i løbet af foråret 2006.



¹ Se note 1 side 4

Er der andre løsninger?

Delebilisme er afgjort en løsning. Mange Danske og Internationale undersøgelser har vist, at for hver delebil, der bliver stillet på gaden, frigøres 4 parkeringspladser²

En Svensk / Dansk rapport: "**Bilpoolsstrategi för Øresundsregionen**".

Har regnet på potentiale for delebiler over en 10 års periode.

(+ etapemål for 2008 samt et langsigtet mål.)

Som det kan ses regnes med en besparelse på 2.400 biler og parkeringspladser.³

Kommer delebilerne af sig selv?

Nej, delebilerne kommer ikke af sig selv.

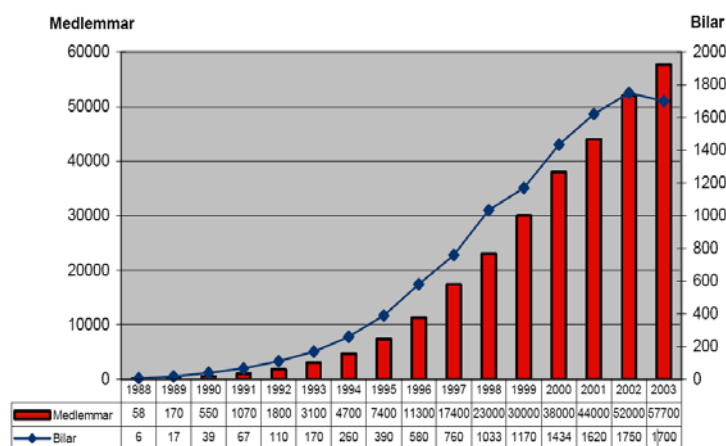
Men vi har allerede lagt grundstenen.

Københavns Delebil blev stiftet den 8. Maj 2005 og efter 1½ år har vi 36 delebiler fordelt over det meste af Københavns kommune. Men som rapporten "**Bilpoolsstrategi för Øresundsregionen**" beskriver, er vi kun i startfasen af delebilismen.

En drøm kunne være.....

....at, der blev indført en kommunal skrotningspræmie, som udbetales ved indmelder sig ind i en delebilsordning. (indmeldes i København Delebil og 2 års kontingent pt. 8.680 kr.)

Diagram 3.1 Bilpoolsudvecklingen i Schweiz 1988-2003 (Källa: Mobility Carsharing, Schweiz)



Udviklingen for delebilisme i Schweiz

København kommunes planer for etablering af parkeringsplads under jorden koster hver plads 300.000 kr. og for den pris kan der skrottes næsten 35 biler. I dag er der 8 personer pr. bil, men gamle blister køre mere så derfor skal indkøbes 8 Delebiler og der frigøres ca. 25 parkeringspladser.

En økonomisk og økologisk succes

Denne løsning er betydelig bedre økonomisk og økologisk i stedet for at bygge én parkeringsplads til en bil kan man frigøre op til 25 parkeringspladser.

Desuden er der en masse økologiske sidegevinster:

Delebilisme en økonomisk og økologisk succes

Delebilisme bidrager til et bedre miljø og et sundere byliv. I det omfang, at folk skiller sig af med deres egen bil og i stedet vælger at være fælles om en delebil, vil der blive færre biler på gaden. I praksis kan en delebil erstatte 4-5 almindelige privatejede biler. Færre biler i byen betyder mindre trafik og færre parkeringspladser, som kan bruges til grønne områder o. lign. På længere sigt giver det også byerne mulighed for at kunne planlægge eventuelle bilfrie kvarterer med mindre arealer til kørsel. Færre biler betyder også, at forureningen bliver mindre, da

Tabell 4.1 Beräknade effekter av bilpooler

	2008	2015	2025-2030
Minskat bilkörande (mil/år)	1.560.000	7.800.000	23.400.000
Minskade koldioxidutsläpp (kg/år)	3.640.000	18.200.000	54.600.000
Ökat kollektivtrafikresande (mil/år)	560.000	2.800.000	8.400.000
Frisläppt parkeringsyta (m ²)	20.800	104.000	312.000

² Se note 2 side 4

³ Se note 3 side 5

⁴ Se note 4 side 5

Miljøeffekter ved delebilisme:

Bilpoolsstrategi för Øresundsregionen.beskriver

Københavns Delebiler følger Færdsels-

styrelsens miljøanvisninger ved valg af nye biler.

En delebil udnyttes i langt højere grad end langt de fleste almindelige privatejede biler.

Det er ikke ualmindeligt, at en privatejet bil står stille i op til 18-20 timer i døgnet, hvilket er et markant ressourcspild. Pt. har Københavns Delebiler 315 medlemmer og 36 biler.

Delebiler kommer desværre ikke hurtig, uden fødselshjælp

Opstart af delebilordninger i København er ikke gratis, byrådet i Sankt Hanshavn gav 15.000.000 kr. til delebiludbyderen og det første år kom der 100 debiler. Hvis vi skal sikre at Delebiler bliver et reelt alternativ til store p-anlæg skal vi bruge midler til reklamering / promovning / opsøgende arbejde af debiler i størrelsesorden af 50% af driftsomkostningerne for 4.000 parkeringspladser.

Det store regnskab - Etablering:

Etablering af 4.000 parkeringspladser 1.200.000.000 Kr.

Yderligere 3.000 biler, der skal køre mere og forurene mere.

"skrotningspræmie" der kan erstatte 4.000 pladser 48.000.000 Kr.

Økonomisk besparelse i etablering

1.152.000.000 Kr.

Det store regnskab - Drift:

Årlig drift af 4.000 parkeringspladser 16.000.000 Kr.

Reklame / promovning / opsøgende arbejde 8.000.000 Kr.

Økonomisk besparelse i drift

8.000.000 Kr.

Yderligere forslag: Billigere boliger i København med debiler.

Forslag til Københavns Kommune om nedsættelse af antallet af P-pladser ved opførelse af nybyggeri. I dag skal bygherren etablere 1 P-plads for hver 100 etagekvadratmeter. Ved indførsel af Delebiler i bebyggelsen kan man reducere 5 P-pladser til 1 P-plads og derigennem nedbringe omkostningerne med op til 300.000 kr. pr. lejlighed i opførselspris. Bebyggelsens beboere skal til gengæld ikke kunne opnå P-Licens i Københavns kommune. Gæsteparkering løses som i dag.

Med venlig miljøhilsen Erik Jørgensen

Formand for Københavns Delebiler

Note1

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Indre By	4.798	4.731	4.884	4.938	4.956	4.926	
2. Christianshavn	1.262	1.308	1.383	1.517	1.609	1.715	
3. Indre Østerbro	7.480	7.658	7.996	8.165	8.222	8.238	
4. Ydre Østerbro	6.246	6.385	6.529	6.660	6.735	6.715	
5. Indre Nørrebro	3.161	3.427	3.698	3.701	3.717	3.742	
6. Ydre Nørrebro	4.623	5.053	5.276	5.457	5.513	5.367	
7. Vesterbro	3.372	3.741	3.993	4.267	4.387	4.451	
8. Kongens Enghave	1.866	1.923	2.013	2.036	2.042	2.019	
9. Valby	8.143	8.444	8.527	8.708	8.779	8.796	
10. Vanløse	7.426	7.665	7.816	8.088	8.145	8.124	
11. Brønshøj-Husum	7.953	8.141	8.256	8.438	8.428	8.474	
12. Bispebjerg	5.536	5.788	5.958	6.200	6.302	6.234	
13. Sundbyøster	7.469	7.786	8.118	8.281	8.397	8.296	
14. Sundbyvester	5.907	6.208	6.334	6.552	6.552	6.540	
15. Vestamager	996	1.059	1.132	1.189	1.177	1.232	
Uden for inddeling				163		156	
I alt bydelene	76.335	79.466	82.076	84.360	84.961	85.025	

Tal er samlet fra Københavns statistik.

Notat 2.

Dokumentation af: 1 delebil bliver til 4 ledige p- pladser.

Bilpoolsstrategi för Øresundsregionen (2005) (Vedhæfte i Bilag1)

Side 7:

I snitt bedöms varje bilpoolsbil kunna ersätta fem privatägda bilar¹¹, vilket innebär att för varje ny bilpoolsbil så försvinner fyra bilar och behovet av lika många parkeringsplatser:

Evaluering af carsharing i Danmark (2005) (Vedhæfte i Bilag 2)

Side 10-11

□ *Bilparken reduceres*

Undersøgelsen viser, at en delebil i dag erstatter mellem 4,6 og 6,2 private biler. Det kan endvidere forventes, at en fortsat medlemstilgang i de danske carsharingorganisationer vil bevirke, at debilerne gradvist vil erstatte flere biler. Dels som følge af, at carsharingorganisationerne kan optimere driften med stigende medlemstal, dels som følge af, at andelen af bilejere blandt 11 medlemmerne må forventes at stige i takt med større udbredelse af og kendskab til carsharing.

Kombineret Mobilitet...? (2004) (Vedhæfte i Bilag3)

Side 8

Over halvdelen af alle delebilbelister - 55% - er tidligere bilejere.

Notat 3.

Uddrag fra:

Bilpoolstrategi for Øresundsregionen.

Side 3-5.

Mål till 2015

Mål 2015: 5% av hushållen i större tätorter är med i bilpool

I Skånes fyra största städer motsvarar detta ca 11 000 hushåll.

I Københavns och Frederiksbergs kommuner motsvarar detta ca 15 000 hushåll.

Etappmål 2008

Etappmål 2008: 1% av hushållen i större tätorter är med i bilpool

I Skånes fyra största städer (centralorter) motsvarar detta ca 2 200 hushåll.

I Københavns och Frederiksbergs kommuner motsvarar detta ca 3 000 hushåll.

Långsiktig potential

Långsiktig potential: 15% av hushållen i större tätorter är med i bilpool

I Skånes fyra största städer motsvarar detta ca 34 000 hushåll.

I Københavns och Frederiksbergs kommuner motsvarar detta ca 45 000 hushåll.

Effektivare användning av resurser (2015)

I Skandinavien går det idag oftast 10-15 medlemmar på varje bilpoolsbil, medan det i de större bilpoolerna på kontinenten handlar om 25-30 medlemmar per bil. De uppsatta målen i denna strategi förutsätter ganska stora bilpooler, varför det kan vara rimligare att räkna med ett högre antal användare per bil än vad som är fallet just nu i regionen. Vi väljer därför att räkna med 25 medlemmar per bil, vilket innebär: snitt på 25 m Københavns och Frederiksbergs kommuner: 60 000 m2 ebära att behovet av att bygga kostsamma arkeringslösningar minskar.

abell 4.1 Beräknade effekter av bilpooler 2008

Skånes fyra största städer: 440 bilpoolsbilar

Københavns och Frederiksbergs kommuner: 600 bilpoolsbilar

I snitt bedöms varje bilpoolsbil kunna ersätta fem privatägda bilar¹¹, vilket innebär att för varje ny bilpoolsbil så försvinner fyra bilar och behovet av lika många parkeeringsplatser:

Skånes fyra största städer: 1 760 bilar och p-platser

Københavns och Frederiksbergs kommuner: 2 400 bilar och p-platser

Notat 4.

Uddrag fra:

Kombineret Mobilitet

Side 9.

Set under et har alle delebilister (ikke-tidligere bilejere, tidligere bilejere og nuværende bilejere) reduceret deres årlige bilkørsel med 32%.