



7. januar 2008

Til
politikere og beslutningstagere
med indflydelse på trafikplanlægning

Hvordan fremmes delebilisme

Bilismen stiger markant i disse år, og koster samfundet mange penge. Bilisme betragtes som en god følge af vækst og fremgang, der giver mennesker frihed. Alene i København er bilejerskabet steget med 40% over de sidste 10 år, hvilket fra politisk side imødekommes med milliardinvesteringer i trafikforbedringer og parkeringspladser.

Men moderne forbrugere kører delebil. Delebilisme er en hastigt voksende trend i storbyer over hele verden, hvor tusinder af bilister har solgt bilen og meldt sig ind i delebilsforeninger. Hvis delebilsforeningernes medlemstilgang fortsætter som nu, vil mange tusind privatbiler blive skiftet ud med langt færre debiler i løbet af de kommende år.

Den voksende delebilisme blandt moderne byboere viser, at mange mennesker ikke har behov for at eje sin egen bil, for at føle frihed. Tværtimod er der mange borgere, som gerne vil have færre biler i byen, til fordel for gågader, stillelegader og grønne pladser.

Dette papir beskriver delebilismens potentiale og kommer med forslag til, hvordan samfundet med ganske få midler vil kunne fremme delebilismen og opnå store besparelser i fremtidige trafikinvesteringer. I Københavns Kommune har man f.eks. besluttet at bruge mere end 1.2 milliarder til at opføre 4000 parkeringspladser i p-huse. For en brøkdel af disse penge ville man kunne investere i delebilisme og dermed overflødig gøre nye parkeringsanlæg.

Hvad er delebilisme	2
Delebilisme reducerer bilisme og forurening	2
Status på delebilismen lige nu	2
Vækstpotentiale	2
Miljøpotentiale	3
11 forslag til fremme af delebilisme	4
1. Faste holdepladser til debiler	4
2. Parkeringsfordele	4
3. Skrotpræmie og salgspræmie	4
4. Starthjælp til nye foreninger og medlemmer	4
5. Samarbejde med kollektiv transport	4
6. Støtte til information og markedsføring	4
7. Støtte til it-udvikling, nøglesystemer, viden, osv.	4
8. Bolig med bil	5
9. Afgiftsreduktion / miljøpræmie	5
10. Fremkommelighedsfordele	5
11. Offentlig tjenestekørsel med debiler	5
Mere information	5



Hvad er delebilisme

At være delebilist er en mellemting mellem at være bilejer og ikke-bilejer, idet man melder sig ind i en forening, der giver brugsret til alle foreningens debiler efter behov. Delebilerne har faste parkeringspladser tæt på medlemmernes boliger, og reserveres over internettet, helt ned til en time ad gangen. Der er forskellige biler at vælge imellem, og man betaler for det antal kilometer, man kører.

Undersøgelser af delebilsforeningernes medlemmer viser, at delebilisme ikke blot er et billigt tilbud til borgere, der ikke har råd til at købe egen bil, men først og fremmest er en attraktiv livsstil for moderne byboere med bevidste transportvaner. Delebilisterne er typisk børnefamilier med videregående uddannelser og høj indkomst, som bor i byen, hvor cykel og bus er lettest i dagligdagen. Delebilisterne er altså borgere, som man kunne forvente ville anskaffe egen bil, og som generelt er underrepræsenterede blandt passagererne i kollektiv transport. Halvdelen af delebilisterne er forhenværende bilejere, som nu foretrækker at anvende cykel og kollektiv transport til hverdag og delebil til weekendture og storindkøb. Delebilisterne fortæller selv, at en vigtig grund til at være delebilist er, at man slipper for alt det bøvl, som følger med at eje og vedligeholde egen bil.

Delebilisme reducerer bilisme og forurening

Debiler frigiver plads i byen. Alene i København Kommune er der over 3000 delebilister, der deles om ca. 100 biler. Da halvdelen af delebilisterne er tidligere bilejere er der frigjort 400 parkeringspladser, svarende til 3000 m² kantstensparkeringspladser, som kan bruges til gågader og grønne pladser mv.

Delebilisme reducerer ikke kun bilparken, men også det samlede antal kørte kilometer i bil. Erfaringer fra en række delebilsklubber over hele verden viser, at det totale antal kørte kilometer for delebilisterne er reduceret med en tredjedel efter de blev delebilister, inklusive øgningen hos den halvdel, som ikke havde bil før. Det er især de korte ture, der forsvinder. Det betyder mindre trængsel, mindre støj, mindre luftforurening og større trafikikkerhed, og dermed færre offentlige udgifter til trafikforbedringer og forureningsbekæmpelse.

Delebilisme giver flere passagerer i den kollektive trafik, da delebilisterne kun betaler for bilen, når de kører i den, og derfor opmuntres til at tage det offentlige eller cyklen, når det er lettest og billigst. I modsætning til bilejeren, der har betalt for at have bilen holdende, og derfor oplever kollektiv transport som dyrt og besværligt.

Status på delebilismen lige nu

Delebilismen vokser hurtigt over hele verden. Sweitz er længst fremme, og havde i 2006 i alt 78000 debilister og 1950 biler.

Der er næsten 4000 delebilister i Danmark, som deler ca. 200 debiler. Det danske delebilsmarked dækkes af to typer foreninger. Der er 13 ikke-kommercielle delebilsforeninger, som dækker lokale byområder. De ikke-kommercielle foreninger har til sammen ca. 1000 medlemmer og ca. 100 debiler. Hertz Debiler er en kommerciel delebilsforening med ca. 3000 medlemmer og ca. 100 biler, og mange lokalafdelinger.

Københavns debiler har eksisteret næsten 4 år, og har nu 545 medlemmer, som deler 46 miljørigtige biler. Vi har små biler, store biler og varevogn. Foreningens medlemmer bestemmer hvilke biler, vi anskaffer, og nye holdepladser oprettes tæt på nye medlemmers boliger.

De danske delebilsforeninger har sluttet sig sammen i Danske Debiler, på tværs af kommercielle og ikke-kommercielle foreninger. Danske Debiler samarbejder med delebilsforeninger i hele verden. Der er enighed om, at alle delebilister skal kunne låne hinandens biler. Snart kan en københavnerfamilie køre tog til Aalborg, eller flyve til San Francisco, og hoppe ind i en delebil, når de kommer frem.

Men der er stadig meget langt til et komplet net af debiler. Langt fra alle danske byer har delebilsforeninger, og i de enkelte byer kan der være langt mellem delebilsholdepladserne.

Vækstpotentiale

Det kan betale sig at blive delebilist, hvis man har et kørselsbehov mellem 1000 og 15000 km om året. Delebilisme er først og fremmest en fordel i bysamfund, hvor bilkørsel er besværligt, kollektiv transport er veludbygget og afstandene cykelvenlige. En undersøgelse fra år 2000 viser, at en fjerdedel af alle danske kørekortsindehavere er potentielle delebilister, da de har et kørselsmønster, der gør delebilisme rentabelt, og samtidig bor i bysamfund af en hvis størrelse.

Delebiler er ikke kun til privatkørsel, idet tilbud til erhvervsdrivende er ved at blive udviklet. De private medlemmer bruger fortrinsvis bilerne i weekenderne, så erhvervs kunder til hverdag vil medføre endnu bedre udnyttelse af bilerne. Især småvirksomheder med lille kørselsbehov er potentielle delebilister, men også store firmaer og institutioner, der har puljer af tjenestebiler vil kunne erstatte tjenestebilerne med debiler og slippe for administration og vedligehold.

I København er der aktuelt 8 medlemmer for hver delebil, og hver delebil erstatter 5 privatbiler. Udenlandske erfaringer viser, at ved flere medlemmer og tættere delebilspark kan behovet dækkes med én delebil per 25 medlemmer, hvilket erstatter endnu flere privatbiler og frigiver endnu flere parkeringspladser.

Miljøpotentiale

Hovedintentionerne bag delebilisme er, at alle debiler skal være nye miljørigtige biler, og alle omkostninger skal betales via kilometerprisen, så man på ingen måde opmuntres til at køre længere end hensigtsmæssigt. Det betyder at medlemskab og timebetaling koster ret lidt, og at der ikke tilbydes rabatter og priser der inkluderer et antal kilometer i timeprisen eller medlemskabet.

En undersøgelse af delebilisme i Øresundsregionen har beregnet en række fremtidige miljøkonsekvenser ved delebilisme i København:

Såfremt 5 % af husstandene i Københavns og Frederiksbergs kommuner, dvs. 9000 ud af 300.000 husstande, bliver delebilister har det følgende konsekvenser:

- Bilkørslen reduceres med 4.500.000 kilometer om året.
- Den kollektive trafik øges med 1.600.000 millioner passagerkilometer om året.
- CO2 reduceres med 10.500 tons om året.
- Der vil være 2400 færre biler i byen, idet 600 miljørigtige debiler vil erstatte 3000 privatbiler af blandet kvalitet. 2400 færre parkeringspladser frigiver 60.000 m² parkeringsplads eller 24.000 m² kantstensparkering.

11 forslag til fremme af delebilisme

Nedenstående beskrives en række forslag til, hvordan samfundet kan reducere privatbilismen ved at give starthjælp til delebilismen.

1. Faste holdepladser til debiler

Delebilisme er kun attraktivt, hvis der holder en delebil lige i nærheden af min bolig. Et komplet delebilsnet forudsætter, at der er faste delebilsholdepladser ved alle boligområder. Delebilspadser bør indarbejdes i kommende lokalplaner. I byerne må der gerne afsættes plads til en håndfuld debiler i hver anden gade, så det ikke er mangel på pladser, der forhindrer delebilismens udbredelse. Denne ordning er indført i Københavns Kommune i 2007.

Delebilspadserne markeres med synlige standere, der udbreder kendskabet til delebilisme.

Ved togstationer og andre trafikknudepunkter er det vigtigt med delebilspadser, så transportmidlerne kan kombineres optimalt.

2. Parkeringsfordele

Delebilene bør fritages for parkometerpenge og tidsbegrænsning. Københavns og Frederiksberg kommuner og mange andre støtter delebilismen med gratis p-licenser uden tidsbegrænsning.

3. Skrotpræmie og salgspæmie

Borgere, der afskaffer deres privatbil for at melde sig ind i en delebilsforening, kan belønnes med præmie for at skrotte eller sælge bilen. Hvis skrotpræmien er f.eks. indmeldelsesgebyr og 2 års kontingent i Københavns Debiler, vil det aktuelt koste 10.000 kr. pr. bil, der skrottes.

Til sammenligning koster et p-hus 300.000 - 500.000 pr. parkeringsplads. Hvis disse penge bruges til skrotpræmier i stedet for, vil man for en p-plads' pris kunne fjerne 30 - 50 biler fra byen.

4. Starthjælp til nye foreninger og medlemmer

Forudsætningen for at blive delebilist er, at der er delebilsholdepladser meget tæt på hjemmet. I dag er det kun få byer i Danmark, som har delebilsforeninger, og delebilisme er derfor først og fremmest et lokalt fænomen, som opstår hvis lokale ildsjæle knokler for det. Et landsdækkende delebilsnet, som dækker alle større boligområder, vil få debilen til at fremstå som et blivende transportmiddel i Danmark.

Offentlig støtte til oprettelse af nye delebilsforeninger vil opmuntre nye ildsjæle, og flere klubber vil styrke både kendskabet og troværdigheden. I San Francisco gav byrådet 15 millioner kroner i start-hjælp til delebilsforeningen, hvilket gav 200 biler i løbet af et par år.

Starthjælp kan også bestå i kampagner, hvor der gives offentligt tilskud til indmeldelsesomkostningerne for nye medlemmer.

5. Samarbejde med kollektiv transport

Delebilisme er især relevant i lokalområder, der har velfungerende kollektiv transport, da debiler typisk kun bruger bil et par gange om måneden. Udbygning af den kollektive transport vil derfor i sig selv gøre delebilisme mere attraktivt.

I København og udlandet har man eksperimenteret med fælles markedsføring og gensidige rabatordninger, f.eks. gratis medlemskab af debilersklub ved køb af kort til bus og tog, eller rabat i bus og tog for debiler.

6. Støtte til information og markedsføring

Delebilisme er stadig nyt, og mange borgere har aldrig hørt om det. Udbredelsen vokser eksponentielt, idet flere medlemmer og flere biler lokker endnu flere til. Delebilisme kræver derfor meget markedsføring og opsøgende arbejde i startfasen, indtil det er så udbredt, at alle kender en debilist, og delebilsholdepladserne er synlige tæt på ens egen bolig.

Delebilisme er en ny tankegang og nye kørselsvaner. En barriere mod delebilisme er, at nuværende bilejere har en tendens til sammenligne kilometerprisen og glemme de store faste omkostninger, der er forbundet med at eje bilen. Der er derfor brug for information og kampagner, der kan synliggøre de reelle udgifter ved bilejerskab over for delebilisme.

7. Støtte til it-udvikling, nøglesystemer, viden, osv.

En stor delebilsforening forudsætter et moderne internet-bookingsystem, der er forbundet med bilernes låsesystem, således at de rigtige medlemmer låser sig ind i de rigtige biler på de rigtige tidspunkter og faktureres korrekt.

De eksisterende delebilsforeninger har varierende it- og nøgle-løsninger, som er mere eller mindre under udvikling. Det er besluttet at medlemmer af én delebilsforening har brugsret til alle andre foreningers delebiler, men da booking- og nøglesystemer osv. ikke er integreret, skal hver enkelt ønske i dag håndteres og faktureres manuelt, hvilket er dyrt og besværligt.

Der er brug for tværgående teknisk standardisering i samarbejde med de internationale spillere. For kommende delebilsforeninger vil det være en stor hjælp, hvis der findes en færdig it-pakkedløsning inklusive ekspertbistand, der kan hjælpe med at opbygge drift og administration. Et fælles projekt kan forankres i Danske Delebiler, såfremt der kan gives støtte til ansættelse af relevante kompetencer.

8. Bolig med bil

Nybyggeri skal i dag forsynes med mange dyre parkeringspladser til privatbiler. Delebilspadser vil give mindre parkeringsbehov, idet en delebil typisk erstatter 5 privatbiler. Et krav om delebilspadser med mulighed for reduktion af det samlede antal p-pladser vil kunne give billigere boliger og frigøre plads til rekreative områder.

9. Afgiftsreduktion / miljøpræmie

Delebilisme kan belønnes med reduktion og fritagelse for relevante skatter og afgifter eller belønnes med præmier. Ud over den direkte gevinst for delebilisterne vil afgiftsreduktion og præmiering i sig selv være et kraftigt signal med stor reklameværdi, der viser at samfundet ønsker delebilismen.

10. Fremkommelighedsfordele

Trafikpropper og køer er hverdag for bilister i København og andre større byer, og en vigtig årsag til, at delebilisterne har fravalgt egen bil, og foretrækker cykel og bus i dagligdagen. Delebilisme er med til at reducere trængslen, og kan med fordel belønnes ved at give særlige fordele i trafikken, f.eks. tilladelse til at benytte busbaner, chip til bussluser, osv.

Såfremt der indføres roadpricing eller bompenge i Danmark er det vigtigt, at delebilister friholdes for betaling og adfærdsregulerende regler, da målet med roadpricing ikke er at ramme delebilister, som gennemsnitligt kun kører et par gange i måneden.

11. Offentlig tjenestekørsel med delebiler

En del offentlige institutioner råder over tjenestebiler, mens andre bruger en del penge på taxaer til medarbejdere, der har ærinder ude i byen. Meget af denne kørsel vil med fordel kunne erstattes med delebiler, således at institutionerne kun skal betale for forbrug, og slipper for administration og vedligehold af egen bilpark.

Delebiler som tjenestebiler vil betyde at samme bil kan være både tjenestebil og privatbil for samme medarbejder. Mellem hjem og job kører man som privat medlem, og på jobbet kører man under firmaets kundennummer. Har man morgenmøde ude i byen kan man tage nærmeste delebil direkte fra hjemmet til mødet, uden at skulle hente en tjenestebil på arbejdspladsen først.

At anvende delebiler som tjenestebiler i offentlige institutioner vil gøre mange mennesker kendt med delebilismen, og vil styrke indtrykket af delebilismen som et troværdigt og stabilt alternativ til egen bil, både for private og virksomheder.

Mere information

Tal og påstande i dette papir kommer fra Københavns Delebilers egne registreringer, og fra følgende tre undersøgelser af delebilismens potentialer:

- Bilpoolsstrategi for Øresundsregionen, Miløre Centre, 2005
- Kombineret mobilitet, HUR, 2005
- Evaluering af carsharing i Danmark, Miljøstyrelsen, 2000

Med venlig hilsen