
Fra: TMFKP Klima Rådhuspost

Sendt: 9. april 2025 12:08

Til: Morten Melchiors (Borgerrepræsentationen); Helle Caroline Elfelt Bonnesen (Borgerrepræsentationen)

Cc: Medlemssekretærerne

Emne: Svar på spørgsmål stillet af MB Morten Melchiors (C) og Helle Bonnesen (C) vedrørende delebilsområdet den 10. marts 2025, eDoc nr. 2025-0096585

Kære Morten Melchiors og Helle Bonnesen, MB

På vegne af vicedirektør Karsten Biering Nielsen, Klima og Byudvikling, fremsendes svar på spørgsmål stillet den 10. marts 2025 vedrørende delebilsområdet.

Med venlig hilsen

Lone Toft Jakobsen

Sekretær

Klima og Byudviklingssekretariatet

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Klima og Byudvikling



Besvarelse af politikerspørgsmål vedrørende delebilsområdet

Medlemmer af Borgerrepræsentationen Morten Melchior (C) og Helle Bonnesen (C) har den 10. marts 2025 bedt om relevante data/analyser på delebilområdet fra Teknik- og Miljøforvaltningen. Materialet blev efterspurgt i forbindelse med Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens oplæg for Konservative om Klimastrategi 2035.

Spørgsmål

Der er efterspurgt relevant materiale (data, analyser) på delebilsområdet fra Teknik- og Miljøforvaltningen, der har indgået som en del af arbejdet med udviklingen af Klimastrategi 2035.

Svar

Teknik- og Miljøforvaltningen har vedlagt materialet.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoeudvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeudvalget>

Karsten Biering

Vicedirektør

08-04-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 6755

Dokumentnummer i F2
190111

Sagsnummer i eDoc
2025-0096585

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452



Notat

Vidensindsamling på delebilsområdet

Dette notat opridser Teknik- og Miljøforvaltningens foreløbige vidensindsamling på delebilsområdet. Forvaltningen arbejder løbende på at blive klogere på delebilsområdet og har de seneste år gennemført en række undersøgelser og analyser. Arbejdet hjælper til at forstå markedsudviklingen og -potentialerne i delebilsområdet.

17. marts 2025

Følgende materialer er blevet udarbejdet på denne baggrund:

- *Notat: Indsigter i markedet for delebiler i København og andre byer.* Notatet er udarbejdet på baggrund af en webspørgeskemaundersøgelse, udført af Voxmeter, med fokus på københavnernes kendskab, motivation og barrierer for delebiler samt en række møder med delebilsoperatører og embedsmænd fra andre byer i efteråret 2024. Resultaterne vil indgå i Mobilitetsredegørelse 2025.
- *Borgerundersøgelse om delebilsordninger Kvalitativ analyse - fordele og ulemper.* Undersøgelsen er udarbejdet af Voxmeter i efteråret 2024 som supplement til ovennævnte webspørgeskemaundersøgelse. Resultaterne vil indgå i Mobilitetsredegørelse 2025.
- *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København,* fra januar 2021. Analysen er udarbejdet af Urban Creators og fokuserer blandt andet på de forskellige typer af delebilsbrugere samt delebilernes potentiale for at erstatte privatbiler og reducere kørslen.
- *Analyse af bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune,* udarbejdet af Incentive i maj 2023. Analysen fokuserer på de københavnske bilejere og deres brug af bil, samt mulighederne for at påvirke bilejerskabet i byen, herunder ved udbredelse af delebiler.
- *Rapport om københavnernes udgifter til privatbil og delebil,* Udarbejdet af impact Economics. Analysen sammenligner udgifter til privatbil og delebil med fokus på fritidsture. OBS: Analysen foreligger endnu ikke i sin endelige version.

Alle materialerne kan findes i bilag. Dette med undtagelse af *Rapport om københavnernes udgifter til privatbil og delebil*, som først forventes klar i uge 15, 2025. Det bemærkes, at der parallelt med dette svar forelægges en orientering til TMU vedrørende *Rapport om københavnernes udgifter til privatbil og delebil*.

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Bilag

Bilag 1 - Notat: *Indsigter i markedet for delebiler i København og andre byer*

Bilag 2 - *Borgerundersøgelse om delebilsordninger Kvalitativ analyse - fordele og ulemper*

Bilag 3 - *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København*

Bilag 4 - *Analyse af bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune*



Notat

Indsigter i markedet for delebiler i København og andre byer

28. oktober 2024

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns kommune arbejder jf. Kommuneplan 2019 med at understøtte udbredelse af delebilsordninger i København, herunder arbejde for at etablere et antal delebilspladser med fast stamplads på offentlig vej. Med Budget 2022 blev det vedtaget, at der skal oprettes 900 delebilspladser til delebiler med fast stamplads i perioden 2022-2025 med en fordeling på 225 pladser der skal oprettes årligt. Forvaltningen har i en periode oplevet en manglende interesse i at få tildelt nye delebilspladser i 2024 som giver udfordringer med at afsætte delebilspladserne til delebilsoperatørerne.

Forvaltningen har derfor undersøgt udviklingen i markedet for delebiler med fast stamplads i København, herunder branchens og borgernes oplevelse af markedet. Forvaltningen har desuden indhentet information om erfaringer fra andre byer.

Udviklingen i det københavnske marked for delebiler

Københavns Kommune har løbende etableret parkeringspladser til delebiler med fast stamplads. Ved udgangen af 2024 vil der være 800 pladser, som er reserveret til delebiler med fast stamplads. Et tal der er steget fra 281 i 2021.

Udvikling i antallet af pladser reserveret til delebiler med fast stamplads

	2021	2022	2023	2024
antal	281	494	674	764

Borgerundersøgelse om delebilisme i København

I september 2024 blev der gennemført en webspørgeskemaundersøgelse, som skulle afdække Københavnernes kendskab til delebilsordningerne samt deres motivation og barrierer for at anvende dem.

Undersøgelsen viser at langt de fleste københavnere kender til delebilsordningerne og at en væsentlig andel også har anvendt en delebil en eller flere gange, overvejende til at tage på ferie- eller weekendture eller til at transportere større genstande. Undersøgelsen viser også at, det er til disse formål, at folk som ikke har prøvet en delebil før, ser et potentiale i delebilerne.

Desuden viser undersøgelsen, at det altovervejende er muligheden for at spare penge, som får folk til at vælge en delebil frem for at have sin egen og at bekvemmelighed spiller en afgørende rolle i folks valg. Det er tilsvarende

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

årsager til at folk vælger det fra. Her spiller folks frihedsfølelse ved privat bil-ejerskab også en betydelig rolle.

Det er også muligheden for at spare penge, der altovervejende vil kunne få folk at afskaffe deres egen bil, eller undlade at anskaffe sig en (eller flere) bil(er). På andenpladsen over faktorer, der kan få folk til at afskaffe/undlade at anskaffe deres egen bil kommer hensynet til klima og miljø.

Resultaterne fra undersøgelsen understreger at delebilerne for nuværende kun i lille omfang erstatter de private biler, som anvendes til hverdag, men i langt højere grad de privatbiler, som kun anvendes sjældent.

Branchens syn på udviklingen i markedet

Forvaltningen har gennemført en markedsdialog med de tre delebilsudbydere, som har delebiler med fast stampads i København (Hyre, GoMore og Kinto). I det følgende angives de primære pointer fra markedsdialogen.

Et marked i vækst

Alle delebilsoperatørerne oplever en markant vækst i det Københavnske delebilsmarked. Efterspørgslen stiger og der kommer både flere brugere til og flere ture i den enkelte bil. For en operatør er antallet af brugere steget med over 70%, dette uden at antallet af biler i flåden er øget. Udnyttelsesgraden på bilerne er således steget markant. Med en højere udnyttelsesgrad stiger rentabiliteten af at sætte flere biler på gaden. Med den stigende efterspørgsmål forventer alle delebilsoperatørerne derfor at indsætte flere køretøjer i deres flåder i foråret af 2025.

Operatørerne observerer væsentlige forskelle i optagelsen af delebilerne i de forskellige bydele. Særligt Ørestaden og Vesterbro nævnes som steder, hvor folk er hurtige til at tage delebilerne til sig, og hvor der derfor er et robust marked for delebilerne. Det gør bydelene til attraktive steder for operatørerne at opsætte nye delebiler. Østerbro nævnes, som et af de steder, hvor folk i mindre grad anvender de delebiler, der er til rådighed og derfor som et mindre attraktivt sted at opsætte nye delebiler med fast stampads.

Et sæsonbetonet marked

Delebilsoperatørerne oplever en stigende tendens for efterspørgslen på delebiler i alle årets måneder. Dog ses relativt markante sæsonbaserede peakperioder omkring ferieperioderne, særligt ved sommerferien og jul.

Flere af operatører har behov for fleksibilitet i deres forretningsmodel til at kunne op- og nedskalere antallet af biler i deres flåde på baggrund af sæsonudsving, eller flytte biler fra lokationer som ikke har nok efterspørgsel. Andre ser også en værdi i at være mere bundet til deres flåde, og ser at delebilerne på gaden skaber en pålidelig tilgængelighed af den enkelte delebil som er en vigtig faktor, når folk skal vænne sig til og tage delebilerne til sig.

En operatør observerer også en såkaldt netværkseffekt; at tilstedeværelsen af den enkelte ekstra bil øger udnyttelsesgraden på alle bilerne. Muligheden for sæsonbetinget op- og nedskalering af antallet af biler på gaden eller at råde over flere pladser end der er delebiler, så bilerne kan flyttes efter efterspørgsel, kan være økonomisk smart for operatørerne, men harmonerer dårligt med kommunens nuværende model for udmøntning af faste stampladser. Når en operatør nedskalere antallet af biler uden at antallet af faste stampladser justeres vil der være tomme parkeringspladser i gadebilledet. Der er meget høj belægningsgrad på parkeringspladserne i København og tomme og utilgængelige offentlige parkeringspladser kan skabe et dårligt omdømme for delebilerne såvel som for kommunens forvaltning af værdifulde parkeringspladser.

Brugergrupper og deres anvendelse af delebiler

De fleste delebiler bliver anvendt når folk holder fri, altså af privatpersoner til fritidsture, weekendture, ferie, eller andre formål hvor der kan være behov for bil i privat regi. Deleebiler med fast stamplads bruges også ofte til ture ud af byen og en operatør melder at gennemsnitslejen for deres biler er over et døgn. Denne brugergruppe er fortsat den største og giver ovennævnte udsving i sæson, men også udsving over ugen og dagen, hvor delebilerne ofte har en lavere udnyttelsesgrad i hverdagene og i dagtimerne. Flere delebilsoperatører ser et stort potentiale i at aktivere virksomheder i anvendelsen af delebiler. Virksomheder kan bidrage til en højere udnyttelsesgrad på den enkelte bil, da bilbehovet for virksomheder ligger i det modsatte tidsinterval af delebilsbrugers

En operatør har også fokus på at sætte delebiler i spil til first mile/last mile transport, blandt andet i samarbejde med DSB. God tilgængelighed af delebiler ved trafikknudepunkter, særligt ude i landet, hvor de øvrige kollektive transportmuligheder ikke er så robuste, som i de tætte byområder, kan være med til at gøre den kollektive transport mere attraktiv generelt og erstatte endagsture med bil på tværs af landet. For denne type ture ser de ikke på samme måde sæsonbetonede udsving, og det kan gøre forretningsmodellen for delebilsoperatørerne mere robust. Løsningen er dog ikke afprøvet i København.

Kommunen kan understøtte delebilernes udbredelse endnu mere

Delebilsoperatørerne udtrykker alle generelt stor tilfredshed med samarbejdet med Københavns Kommune og med kommunens forvaltning af delebilsområdet. I tråd med Kommunens arbejde med at understøtte udbredelsen af delebiler, nævner delebilsoperatørerne flere punkter, hvorpå delebilernes vilkår i København kan, herunder elektrificering, fleksibilitet for faste stampladser og kommunikation.

- *Elektrificering:* Alle operatørerne vil gerne øge mængden af elbiler i deres flåde. Det er fortsat en udfordring, at de selv skal finansiere og drifte eventuelle ladestandere på de faste stampladser. Når der ikke er ladestandere på de faste stampladser er det svært at drive en flåde af elbiler. Vejdirektoratets pulje til blandt andet opsætning af ladestandere på delebilspladser har gjort det muligt for nogle operatører at opstille et mindre antal ladestandere på deres pladser. Det nævnes at der er brug for yderligere håndsrækning til ladeinfrastruktur på de faste stampladser, hvis bilflåder skal elektrificeres i stort omfang. Som lovgivningen er nu, kan kommunen ikke understøtte etablering af ladeinfrastruktur på pladser, som ikke er offentligt tilgængelige.
- *Mere fleksible parkeringspladser:* Operatørerne er generelt meget positive overfor modellen for faste stampladser i København. Både det at kommunen stiller faste stampladser til rådighed på offentlige parkeringsarealer og at de faste stampladser er reserveret til den specifikke bil.

Nogle af operatørerne efterspørger et mere fleksibelt system for de faste stampladser. Det nuværende system med to ansøgningsrunder om året for faste stampladser harmonerer mindre godt med muligheden for at kunne op og nedskalere bilparken efter sæson. Specifikt nævnes flere ansøgningsrunder til faste stampladser i løbet af året og fleksibel skiltning, så delebilsoperatørerne disponerer over flere pladser end de har biler og derved kan optage eller frigive pladserne afhængig af performance og sæson, som måder hvorpå modellen for faste stampladser kan gøres mere fleksibel. Sidstnævnte kan afhjælpe problematikken med tomme delebilspladser i lavsæson. Det nævnes også at gruppering af de faste stampladser i en slags delebilshubs kan gøre systemet mere fleksibelt, og måske også mere attraktivt fra et brugerperspektiv. Hubs kan muligvis også afhjælpe lidt af de finansielle udfordringer med opsætning af ladestandere, da anden og tredje ladestander samme sted, som regel er markant billigere end den første.

De som opererer med delebiler med fast stamplads, ser ikke noget potentiale i el-delebilspladserne og finder dem kun relevant for delebiler uden fast stamplads, også selvom der kommer ladeinfrastruktur på dem. Dog nævnes det at el-delebilspladserne kunne udnyttes bedre hvis man eksempelvis gav adgang for nabo-til-nabobiler ud fra nogle kriterier om, hvor ofte den privatejede bil blev anvendt som reel delebil.

- *Kommunikation:* nogle operatører nævner også kommunikationsindsatser for fremme af delebilisme som gavnligt for

delebilsmarkedet. Kommunen kan inspirere flere til at anvende delebiler gennem kommunikationsindsatser til forskellige målgrupper, men også ved selv at agere forbillede og anvende delebiler i arbejdsregi.

Erfaringer fra andre byer

I markedsdialogen med delebilsudbydere blev der også spurgt ind til de tre udbydendes erfaringer fra andre byer i Europa.

Operatørerne nævner alle at en stor faktor i udbredelsen af delebilisme er kommunens støtte og engagement, som i København er langt større end hvad de oplever i de øvrige skandinaviske lande.

Herunder nævnes det, at operatørerne oplever, at øvrige lande bevæger sig mere mod den danske model i forhold til politisk opmærksomhed og mulighed for at få offentlige parkeringspladser til rådighed for delebiler, det opleves både i Norge, Sverige og Finland. Det opleves positivt da operatørerne nævner at den kommunale indsats er afgørende for at delebilisme bliver en succes.

Forvaltningen har været i dialog med embedsfolk fra Aarhus kommune og Stockholm Stad, som begge forvalter delebilsområdet anderledes end København.

- *Aarhus:* Parkeringsstrategien i Aarhus er markant anderledes end Københavns. I Aarhus er der også reserveret parkeringspladser til delebiler, men der skelnes ikke mellem delebiler med og uden fast stamplads. Det betyder at alle delebiler kan holde på pladserne, hvilket er en udfordring for konceptet med delebiler med fast stamplads. Det har resulteret i at Hyre har trukket sig fra Aarhus og satser fuldt ud på det københavnske delebilsmarked. Således er det kun GoMore samt en række små (ofte enkeltmandsvirksomheder), som tilbyder delebiler, der opererer på det Aarhusianske delebilsmarked. Aarhus Kommune ser ikke umiddelbart ind i et marked i vækst. De vil gerne fremme delebilismen, men er skeptiske overfor om der er et marked for det i en mindre by som Aarhus.

Som delebil kan man få en parkeringslicens, som gælder til alle delebilspladserne samt til alle områder med beboerlicenser. Delebilslicensen giver dog ikke mulighed for at parkere uden for delebilspladserne i midtbyen.

- *Stockholm:* Der er et strategisk ønske om at fremme delebilisme, for at mindske den samlede mængde af biler i byen. Der eksisterer dog i dag ingen kommunale tiltag til at understøtte delebilismen. Der tildeles eksempelvis ingen faste stampladser til delebiler på offentlige parkeringspladser og parkeringen af delebiler med fast stamplads foregår således på det private marked. Parkering på private pladser

løser dog i et vist omfang udfordringen med ladeinfrastruktur, som der er i København og delebilsparken kan nemmere elektrificeres.

Status på Handlingsplan for delebilisme 2021-2025

I Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 indgår en række mål, principper og initiativer. Bl.a. en række initiativer der skal sikre gode parkeringsmuligheder for delebiler med og uden fast stamplads. På baggrund af dialogen med delebilsoperatørerne vurderes parkeringsinitiativerne at være afgørende for væksten i delebilsmarkedet.

Der indgår desuden et mål om elektrificering af delebilsparken. Det er fortsat en udfordring at omstille delebilsparken på grund af manglende lademuligheder på de faste stampladser. På baggrund af målet i handlingsplanen har forvaltningen været i løbende dialog med delebilsoperatørerne om mulige løsninger og handlemuligheder.

Initiativer om dialog og rådgivning med og til forskellige aktører og målgrupper forventes primært udrullet i 2025, hvorfor der for nuværende ikke kan konkluderes noget med hensyn til effekt.

Når Københavns Kommunes vision "Vores København" skal udmøntes (TMU 29. januar 2024), er det blandt andet gennem en mobilitetsstrategi. Forvaltningen forventer, at delebilisme bliver et tema i den kommende mobilitetsstrategi. I forbindelse med udvalgets behandling af en kommende mobilitetsstrategi, vil der være lejlighed til at revurdere mål og principper for delebilisme.

Borgerundersøgelse om delebilsordninger

Kvalitativ analyse - fordele og ulemper

Udarbejdet af Voxmeter. November 2024



Indholdsfortegnelse

1 Indledning	3
2 Datagrundlag	4
3 Metode	5
4 Analysetilgang	6
5 Læsevejledning	7
6 Samlet analyse	8
6.1 Anvendelse af delebiler	9
6.2 Kendskab til delebiler	14
6.3 Barrierer for at anvende delebiler	16
6.4 Fordele ved at anvende delebiler	27
6.5 Forhold ved privatbiler	33
6.6 Incitamenter for at anvende delebiler	38
7 Bilag	41

Indledning

Denne kvalitative analyse er udført for Københavns Kommune som en del af en borgerundersøgelse om delebilsordninger. Borgerundersøgelsen har til formål at afdække de fordele og barrierer, som borgerne oplever i praksis i forhold til delebiler.

Den kvalitative analyse udgør et kvalificerende supplement til den kvantitative undersøgelse og har således til formål at berige udvalgte temaer i borgerundersøgelsen med kvalitative nuancer og perspektiver. Den kvalitative undersøgelse har især fokus på at afdække og forstå det indtryk, som københavnernes har af delebilsordninger, den praktiske anvendelse heraf og de eventuelle forbedringsmuligheder og potentialer, københavnernes ser for ordningerne.

Datagrundlag

Informanterne blev udvalgt på baggrund af deres svar i den kvantitative undersøgelse for at sikre en spredning i forhold til delebilsanvendelse og privatbillejerskab. For at opnå denne variation blev der udviklet fire profiler, som informanterne er rekrutteret ud fra:

- 1 Folk, der har prøvet delebil, har egen bil, men kører sjældent (en gang om ugen eller mindre) og har overvejet at skille sig af med den, og ser delebil som relevant i en eller flere sammenhænge.
- 2 Folk, der har prøvet delebil, ikke har egen bil, men overvejet at anskaffe sig en, men kunne overveje at bruge delebil i stedet.
- 3 Folk, der ikke har prøvet delebil, men har overvejet det, har egen bil, men anvender den sjældent (en gang om ugen eller mindre).
- 4 Folk, der anvender delebil jævnligt og ikke har deres egen bil.

Der er interviewet henholdsvis fire personer, som repræsenterer gruppe 1, fire personer, som repræsenterer gruppe 2, fire personer, som repræsenterer gruppe 3 og tre personer, som repræsenterer gruppe 4.

Metode

Hvert interview har haft en varighed á ca. 20 minutter. Interviewene er gennemført telefonisk i oktober og november 2024. Samtlige interview er optaget som lydfil, ligesom der er udarbejdet et udførligt referat. Alle interviewpersoner er anonymiseret i rapporten i forhold til citater mm.

De 15 interview er gennemført efter en på forhånd fastlagt interviewguide. Der er blevet udarbejdet forskellige interviewguides til de fire profiler, så disse er tilpasset de enkelte informanternes erfaringer med henholdsvis delebiler og privatbiler.

Alle interview er gennemført som semistrukturerede, hvilket indebærer, at interviewene har belyst en række temaer, der er defineret på forhånd, men på en måde, hvor der er plads til at forfølge aspekter og temaer, som undervejs i interviewet viser sig interessante.



Analysetilgang

Det empiriske data fra de 15 kvalitative interview er analyseret med fokus på at identificere og beskrive væsentlige elementer i data og på at forså, hvordan de forskellige elementer relaterer sig til hinanden i mønstre.

Analyseprocessen har overordnet set omfattet fire trin:

- ✓ Tematisering: Transskriptionerne gennemgås med henblik på at identificere relevante temaer, fx afstand, økonomi, lavpraktiske udfordringer mm.
- ✓ Definerings af koder: Hvert tema tildeles en kode.
- ✓ Kodning: Dasegmenter kodes, hvilket indebærer, at tekstsegmenter, der omhandler samme tema, tildeles samme kode.
- ✓ Mønstergenkendelse: Ud fra koderne fastlægges relevante temaer og mønstre forstået som de indbyrdes sammenhænge mellem temaerne. Fx mellem brugere af forskellige typer kultur og oplevede barrierer eller mellem forskellige aldersgrupper og oplevede barrierer.

I analysen er der lagt vægt på at identificere og præsentere så mange forskellige resultater som muligt. Det betyder, at der ikke har været fokus på, hvor mange af informanterne der siger hvad, men i højere grad på, hvorvidt et resultat er repræsenteret. Fokus har således været at folde feltet så bredt muligt ud med henblik på at sikre flest mulige indsigter relateret til informanternes oplevelser og erfaringer med delebiler.

Rapporten består af seks temaer.

Hvert tema består først af et introducerende afsnit efterfulgt af gruppespecifikke afsnit.

I det introducerende afsnit præsenteres besvarelserne fra de fire grupper samlet med en tilhørende opsummerende tekst. I de gruppespecifikke afsnit er hver gruppes besvarelser samlet, og besvarelserne fra hver gruppe præsenteres i forlængelse af hinanden.

Det er vigtigt at bemærke, at ikke alle temaer er lige relevante for alle grupper, da der er forskel mellem grupperne på, hvor meget de har benyttet delebilsordninger. Derfor vil nogle grupper ikke fremgå i bestemte temaer, mens andre vil have flere pointer inden for enkelte temaer.

Læsevejledning

Rapporten er struktureret ud fra følgende temaer:

- **Anvendelse af delebiler** – her afdækkes, i hvilke situationer delebiler anvendes.
- **Kendskab til delebiler** – her belyses, hvor og hvordan informanterne er blevet opmærksomme på muligheden for delebiler.
- **Barrierer for at anvende delebiler** – her identificeres de udfordringer, som informanterne oplever ved brug af delebiler.
- **Fordele ved at anvende delebiler** – her fremhæves de gode aspekter, som informanterne oplever ved brug af delebiler.
- **Forhold ved privatbiler** – her præsenteres informanternes overvejelser relateret til an- og afskaffelse af egen bil.
- **Incitament for at anvende delebiler** – her præsenteres faktorer, som kan motivere øget anvendelse af delebiler.

Samlet analyse

- ☐ Anvendelse af delebiler
- ☐ Kendskab til delebiler
- ☐ Barrierer for at anvende delebiler
- ☐ Fordele ved at anvende delebiler
- ☐ Forhold ved privatbiler
- ☐ Incitamenter for at anvende delebiler

Anvendelse af delebiler





Anvendelse

Tværgående pointer

Der er en variation på tværs af grupperne i, hvilke delebilsordninger de har valgt. Der er imidlertid ikke systematik i, hvilke grupper der har anvendt hvilke ordninger.

Nedenfor ses, i hvilke situationer grupperne anvender delebiler. Generelt gælder, at informanterne i gruppe 1 særligt benytter sig af delebiler i tilfælde, hvor det giver dem en praktisk eller økonomisk fordel. Informanter i gruppe 2 og 4 har det til fælles, at de anvender delebiler til ture, der går uden for Københavnsområdet lige så vel som inden for. Desuden nævner informanterne fra alle tre grupper, at de benytter delebiler, når de skal transportere ting – lige fra almindelige indkøb til større genstande.

Gruppe 1

- Når egen bil ikke er tilgængelig
- Når ting skal fragtes
- Når man skal parkere inde i København
- Når man fx skal 'i byen', og bilen ikke skal transporteres med tilbage

Gruppe 2

- Når man skal på længere ture
- Når der opstår akutte situationer
- Når der skal handles større ind

Gruppe 4

- Når man skal på længere ture
- Når ting skal fragtes med
- Når ad-hoc-situationer opstår



Anvendelse

Situationer, hvor delebiler anvendes

❑ Når egen bil ikke er tilgængelig

Flere nævner, at de benytter delebiler, når deres egen bil ikke er tilgængelig. Eksempelvis fordi bilen er lånt ud til venner eller familiemedlemmer, eller fordi egne børn har fået kørekort og benytter bilen oftere.

❑ Når ting skal fragtes

Flere nævner transport af større genstande. Eksempelvis i stedet for at leje en varevogn for at hente store ting, som ens egen bil ikke kunne rumme.

❑ Når man skal parkere inde i København

Delebiler bruges af nogen for at undgå parkeringsomkostninger, fx når de skal parkere i indre by.

❑ Når man fx skal 'i byen', og bilen ikke skal transporteres med tilbage

En anden situation, hvor delebil bruges, er når informanterne har behov for en bil til transport, men ikke ønsker at afhente den senere. Dette gælder især i forbindelse med sociale arrangementer som fester, hvor man ikke ønsker at tage bilen hjem igen, fx fordi man skal drikke alkohol.

”

Altså, for eksempel i morgen, der skal vi ud, og vi gider ikke at have vores egen bil med, fordi vi kan ikke køre den hjem, og så er det bøvlt at hente den dagen efter. Så der kunne vi godt overveje at tage en delebil, hvis ikke offentligt transport sådan lige passer.

”

Nogle gange bliver det brugt, fordi vi skal bruge en varevogn til at hente ting i. Så har vi gjort det gennem Hyre. Og ellers har det været til korte ture. Som regel hvis vi skal hente noget.



Anvendelse

Situationer, hvor delebiler anvendes

❑ Når der skal handles større ind

I forbindelse med indkøb i supermarkedet, hvor det er fordelagtigt at have en bil til at fragte tingene hjem i.

❑ Når akutte situationer opstår

Delebiler bruges blandt andet i akutte og uforudsete situationer såsom hurtigt at skulle til skadestuen eller tage et sygt barn med på arbejde, hvor offentlig transport ikke er en praktisk løsning.

❑ Når man skal på længere ture

Flere anvender delebiler, når destinationen er længere væk eller uden for Københavnsområdet. Eksempelvis nævnes familiebesøg rundt i landet, et outlet i Farum og for at kigge på brullopslokaler i Region Sjælland.

”

Jamen, det kan være, hvis vi gerne vil ud og handle andre steder. Hvis ikke man lige kan tage cyklen, eller det regner, eller vi gerne vil en tur til Sverige.

”

Jeg brugte en for ikke så længe siden, fordi jeg skulle have min søn, som var syg, med på arbejde. Det ville jeg ikke gøre særligt tit, men det gjorde jeg lige, fordi det lige skulle gå stærkt.



Anvendelse

Situationer, hvor delebiler anvendes

❑ Når man skal på længere ture

Delebiler bruges til længere ture eller rejser. Det kunne være familiebesøg i en anden by, fx Aalborg. Én nævner, at offentlig transport er mindre praktisk, når man skal på familiebesøg og have børn med.

❑ Når ad-hoc-situationer opstår

Typiske situationer, hvor delebiler bruges, er i bymæssige omgivelser, når de har behov for en bil i kortere perioder. Det kan eksempelvis være i forbindelse med indkøbsture.

❑ Når ting skal fragtes

Delebiler anvendes ved specifikke transportbehov, fx når der skal hentes større genstande, som de ikke har mulighed for at fragte uden en bil.

”

Delebiler benytter jeg til familiebesøg uden for byen. Det er lidt nemmere, når man har et barn på slæb. Det tager kortere tid og i forhold til at tage hjem med et træt barn, så kan det være meget rart at smide dem ind i en bil, i stedet for at skulle gå hen til en station, og så tage et tog, og så tage et tog til, og så tage en bus.

”

Altså nu skal jeg bruge en bil i dag, fordi jeg skal have en veninde, der har boet hos mig, kørt hjem til sig selv. Altså, på den måde, så bruger jeg delebiler. Eller hvis jeg skal hente nogle større ting, som jeg ikke selv lige kan bære, så er det i sådan nogle situationer, jeg bruger det.

Kendskab til delebiler





Kendskab

Opmærksomhed på muligheden for delebilsordninger

Informanterne er blevet opmærksomme på mulighederne for delebilsordninger af forskellige veje. Der var umiddelbart ingen systematik i, hvordan de forskellige grupper har fået kendskab til delebilsordninger. Derfor præsenteres resultaterne af analysen samlet på denne side.

❑ Bilernes synlighed i bybilledet

Nogle mener, at bilernes store tilstedeværelse i bybilledet er årsagen til, at de blev bevidste om ordningerne.

❑ Børnenes anvendelse af ordningerne

Nogle informanter nævner, at de blev bevidste om delebilsordninger i forbindelse med, at deres børn begyndte at anvende det.

❑ Medieeksponering

En informant nævner, at han har anvendt delebiler, siden de startede med at eksistere, men mindes at han hørte om dem gennem nyhederne.

❑ Informationsaften for kvinder

En informant blev introduceret til delebilsordninger til et event, som var arrangeret af Green Mobility i samarbejde med en radiostation.

”

Jeg bor i København, så det er jo ret svært ikke at være bevidst om det. Det har været en kombination af alting. De er jo alle vegne.

”

Ja, men prøv at se, de holder jo alle vegne i bybilledet. Man kan ikke undgå at se dem. Jeg bor på Islands Brygge. Altså, de holder jo alle vegne.

”

Jeg blev inviteret til en dameaften igennem en radiostation, hvor man blev introduceret til delebilsordninger, fordi de slog på, at det næsten altid var mænd, der tog bilerne.

Barrierer for at anvende delebiler





Barrierer

Tværgående pointer

Informanterne giver udtryk for forskellige betæneligheder i forbindelse med brug af delebiler, hvoraf nogle af disse viste sig at eksistere i praksis, mens andre ikke gjorde. Til dette kan det nævnes, at betæneligheder relateret til det digitale system, og hvorvidt det var brugervenligt, er bekymringer hos flere informanter, var ubegrundet i praksis. Andre forbehold viste sig at udgøre reelle barrierer for mere udbredt brug.

Betæneligheder, som går tværs af grupperne, relaterer sig til, hvordan andre brugere håndterer og efterlader bilerne – ift. skader og hygiejne. Derudover er der flere informanter, som udtrykker at have betæneligheder i forhold til det digitale system, som delebiler fungerer ud fra. En anden betænelighed, som går igen på tværs af grupperne, er bekymringen om tilgængelighed. Slutteligt, er der informanter, som stiller spørgsmålstejn ved elbilernes rækkevidde, da de ønsker at køre længere ture.

Gruppernes betæneligheder kan ses på næste side.



Barrierer

Tværgående pointer

Gruppe 1

- Det digitale system
- Tilgængelighed
- Elbilernes begrænsede rækkevidde
- Omkostninger forbundet med at anvende delebiler
- Andre brugeres håndtering af bilerne
- Øgede krav til planlægning
- Omkostninger forbundet med overnatninger

Gruppe 2

- Andre brugeres håndtering af bilerne
- Elbilernes begrænsede rækkevidde
- Tilgængelighed i weekenderne
- Forskelle blandt delebilsordninger
- Ændringer i kørselsbehov

Gruppe 3

- Forbud mod at ryge
- Bilskræk
- Begrænset kendskab til delebilsordninger
- Frihed og fleksibilitet
- Omkostninger forbundet med overnatninger
- Tilgængelighed
- Uigennemsigtig markedsføring

Gruppe 4

- Det digitale system og automatgear
- Forskellige oplevelser med delebilsudbydere
- Tilgængelighed



Barrierer

Betænkkeligheder ved brug af delebiler

❑ Det digitale system

Nogle havde bekymringer om den digitale registreringsproces og brugen af det nøgleløse system. Eksempelvis usikkerhed på, hvordan bilen låses op og startes. Flere fortæller, at usikkerheden forsvandt, så snart de havde fået kendskab med systemerne.

❑ Elbilernes begrænsede rækkevidde

Én deler bekymringen for, om der er strøm nok på bilerne til hendes køreture. Hun har oplevet at der knapt var strøm til køreturen hjem.

❑ Andre brugeres håndtering af bilerne

En ejer udtrykte bekymringer for, hvordan andre brugere efterlader bilen ift. hygiejne og skader. Informanten fortalte, at det hørte til sjældenhederne, at andre efterlader bilerne utilfredsstillende. Det var ikke en barrierer ift. at leje den ud igen.

❑ Øgede krav til planlægning

En informant påpeger, at afskaffelsen af egen bil stiller større krav til planlægning af kørsel, herunder at delebiler skal reserveres, så det sikres, at de er til rådighed ved behov.

Barrierer - fortsat

Betænkeligheder ved brug af delebiler

❑ Tilgængelighed

Andre fortæller, at de havde betænkeligheder ift., om der er delebiler i nærheden, når man ønsker at anvende dem.

❑ Omkostninger forbundet med overnatninger

Flere fortæller, at de anvender deres privatbil til at køre i sommer- og kolonihavehuse. Lige nu ser de ikke delebilen som et alternativ, da det er for omkostningstungt at betale for overnatningerne. Flere fortæller, at delebiler ville være mere attraktivt, hvis områderne for ordningerne udvides, eller der fandtes nogle weekendrabatter.

❑ Omkostninger forbundet med at anvende delebiler

Én var nervøs prisen, da den blev beregnet pr. minut. Denne betænkelighed viste sig, at eksistere i praksis, da hun oplevede at en politiafspærring resulterede i, at hun måtte betale for to ekstra timer.

”



Det er jo sådan, at man skal registrere sig og få det til at fungere med de der nøgler og telefoner. Det er det, jeg er bekymret for. Jeg er ældre, men jeg er relativt digital, men ikke så stærk.

”

Jeg skal have en løsning på, hvordan vi kan komme elegant og let til Rørvig. Vi skal også have ting med op til sommerhuset. Det er besværligt at tage med et tog, fordi det er en lang vej op til Rørvig med det offentlige.

”

Der er jo hele tiden en klokke, der står og tigger. Jamen, altså, vi havde på et tidspunkt, hvor vi var ude med varebilen, og så blev vi spærret inde, fordi der var brand i gaden. Så kunne vi jo ikke komme tilbage med varevognen på det tidspunkt, hvor vi havde aftalt, før de havde fjernet afspærringen. Det kostede os to timer mere på kontoen, som selvfølgelig bare var ærgerligt, men det er enormt stressende.



Barrierer

Betænkkeligheder ved brug af delebiler

❑ Andre brugeres håndtering af bilerne

Som nævnt af gruppe 1, er der bekymringer for, hvordan andre brugere efterlader bilerne. Eksempelvis at nogen efterlader krummer og madrester, eller at nogle brugere medbringer hunde i bilerne. En fortæller, at bruge ekstra tid på at indberette og tage billeder som dokumentation, så hun ikke holdes ansvarlig for andres misligholdelse.

❑ Elbilernes begrænsede rækkevidde

Elbilernes begrænsede rækkevidde udgør en barriere. Eksempelvis nævner en informant, at det er vanskeligt at bruge delebiler til længere ture, såsom rejser til Fyn, da elbilernes batteri ikke rækker til disse afstande.

❑ Tilgængelighed i weekenderne

Særligt i weekender eller ferieperioder oplever nogle informanter udfordringer med at finde en ledig delebil, som holder inden for en den afstand, man vil aflægge for at få adgang til den.

Barrierer - fortsat

Betænkkeligheder ved brug af delebiler

❑ Ændringer i kørselsbehov

En informant er betænkelig ved, om delebilsordninger fortsat kan dække hendes behov, når hun får børn, da behovet for fleksibilitet og mængden af udstyr øges. En anden fortæller, at delebiler ikke er tilstrækkelige, når hendes mand i perioder arbejder længere væk.

❑ Forskelle blandt delebilsordninger

En informant beskriver, hvordan det at forstå de forskellige delebilsordningers modeller og services, fx zoner for parkering og hentning/aflevering af bilen, skaber usikkerhed.

”

Jeg er i tvivl om, når vi engang når til at skulle stifte familie, og man skal have autostole og sådan noget med. Og lidt mere trummerum med børn - der er jeg i tvivl om, om det kan dække behovet. Jeg tror, det bliver mere omfattende, at skulle have små mennesker med. Men ellers - med den hverdag, jeg har nu -, ser jeg ikke nogen situationer, hvor det ikke kan dække det.

”

Jeg tror måske, at det var en barriere for mig til at starte med, at det var svært at gennemskue, hvad det egentlig gik ud på. Når man er i gang, så er det nemt at bruge. Men det at forstå, at den her service er under de her omstændigheder - under Green Mobility er der de der zoner, man kan parkere inden for og ved GoMore, er der et sted, man henter og afleverer. [...] Det er jo svært at gennemskue fra starten af, hvad koster det her egentlig? Så det giver jo noget usikkerhed, ikke helt at forstå modellen og ikke helt at forstå økonomien.



Barrierer

Årsager til ikke at have benyttet delebiler

- ❑ **Begrænset kendskab til delebilsordninger**

En anden årsag til, at nogle ikke har benyttet delebilsordninger, er begrænset viden om konceptet. Én fortæller, at hun bare "ikke ved så meget om det" og mangler indsigt i, hvordan ordningerne fungerer i praksis.

- ❑ **Forbud mod at ryge**

En informant fortæller, at han tidligere holdt meget af at ryge i bilen, hvilket ikke er tilladt i delebilsordninger. Dette har været den primære barriere for, at han ikke har overvejet at benytte delebiler førhen.

- ❑ **Bilskræk**

En anden fortæller, at hun led af angst for at køre i bil syv år, og først for nyligt er begyndt at køre bil.



Barrierer - fortsat

Årsager til ikke at have benyttet delebiler

❑ Ugennemsigtig markedsføring

En informant mener, at delebilsfirmaer bør forbedre måden, de præsenterer priserne på. Forbrugerne oplever per-minut-pris som mindre gennemsigtig, og at de kan give et skævt billede af den faktiske pris.

❑ Frihed og fleksibilitet

Flere informanter nævner, at delebiler ikke kan dække deres behov fuldt ud, da de føler en begrænsning i spontaniteten sammenlignet med at eje deres egen bil.

❑ Omkostninger forbundet med overnatninger

Prisen og betalingsmodellen for delebiler fremhæves som en væsentlig udfordring, især når det gælder situationer, hvor bilen står parkeret i længere tid, fx ved overnatninger eller weekendophold i sommerhus.

”

Delebilsfirmaerne kunne godt gøre lidt mere ud af at fortælle folk – der er forskel på at sige, at noget koster 3 kr. i minuttet og noget koster 180 kr. i timen. Jeg synes ikke altid, at det er reel markedsføring, altså reel oplysning at sige, at du kan få den her delebil for kun 2 kr. i minuttet. Det er noget andet end at sige 180 kr. i timen. Lige nu tænker jeg på delebiler som en luksus ydelse, eller som noget, hvis folk ikke har deres egen bil, snarere end en service for mig.

”

Der er også bare en frihed ved at have sin egen bil og kunne spontant køre frem for at skulle finde en delebil. Det kunne bl.a. være, at man lige på dagen med ens venner besluttede, okay, vi kører til dyrehaven.



Barrierer - fortsat

Betænkeligheder ved brug af delebiler

❑ Skader og ansvar

En bekymring, som flere informanter udtrykker, er risikoen for at blive holdt ansvarlig for skader, som man ikke selv har forårsaget.

❑ Andre brugeres håndtering af bilerne

Ved tanken om at dele sin egen bil har flere betænkeligheder ved, om andre brugere vil behandle bilen med samme respekt, som var det deres egen.

❑ Usikkerhed ved at køre med fremmede

En informant udtrykker bekymring ved tanken om at dele bil med personer, de ikke kender.

❑ Tilgængelighed

En informant giver udtryk for betænkeligheder vedrørende tilgængeligheden af biler, og hermed at det kan være en barriere for anvendelse, hvis bilerne er besværlige at booke samt finde.

”

Hvis det var at skulle dele min egen bil, hvem jeg så ville dele den med? Om folk er pålidelige, om de kan respektere, at det ikke er deres bil. Folk behandler deres ejendele forskelligt, og nogle gange har folk ikke respekt for andre folks ejendele.

”

Man skal selvfølgelig være opmærksom på, om de har skader, når man tager dem. At man ikke lige pludselig bliver bonet for en skade, man ikke selv har lavet.



Barrierer

Betænkkeligheder ved brug af delebiler

❑ Det digitale system og automatgear

En informant fortæller, at hun var betænkelig ved, om hun kunne finde ud af at køre med automatgear og bruge appen. Hun nævner dog, at dette ikke var noget problem i praksis.

❑ Forskellige oplevelser med delebilsudbydere

En anden informant nævner, at der er forskelle mellem udbydere som GoMore og Green Mobility. GoMore kan give en mindre forudsigelig oplevelse, da man ikke altid ved, hvilken bil man får, og der er en lavere grad af service sammenlignet med Green Mobility, som tilbyder en hotline.

❑ Tilgængelighed

En anden ulempe er, at det ikke altid er muligt at finde en bil, når man har brug for den, eller at der ikke altid er biler i nærheden. Flere påpeger, at det kunne gøre deres oplevelse endnu bedre, hvis de ikke skulle gå langt for at leje en bil, og at det samtidig ville være en motivation for at benytte det mere.

Fordele ved at anvende delebiler





Fordele

Tværgående pointer

Generelt er der en konsensus blandt alle informanter om, at delebilsordninger er et godt koncept, som fungerer. Det er en udbredt holdning på tværs af gruppe 1 og 2 om, at ordningerne er nemme at anvende. Informanter fra gruppe 1 og 4 oplever også, at bilerne kører godt.

Derudover udpeger de enkelte grupper også andre fordele, som de forbinder med at anvende delebiler. Det samlede overblik over udpegede fordele ses nedenfor.

Gruppe 1

- Nemt at anvende
- Gode biler

Gruppe 2

- Fraværet af vedligeholdelsesansvar i delebilsordninger
- Nemt at anvende

Gruppe 4

- At kunne vælge mellem forskellige typer biler
- En billigere løsning end at eje bil
- Delebil som alternativ til offentlig transport
- Gode biler

Fordele

- ❑ Nemt at anvende

Informanterne lægger vægt på, at bilerne er lette at anvende og køre. Derudover fortæller de, at det er nemt at finde bilerne og aflevere dem igen.

- ❑ Gode biler

Andre informanter er glade for, at bilerne er pæne og gode at køre i. De sætter altså pris på standarden af de køretøjer, som udlejes.



”

Det har været fint, det har været let. Det er super let at bruge dem, finde dem, køre dem og aflevere dem igen.

”

Du får en pæn bil, en super pæn bil, som du kan køre fornuftigt i. Det er jo sådan set det.



Fordele

❑ Fraværet af vedligeholdelsesansvar i delebilsordninger

Delebilsordninger kan give den enkelte en følelse af frihed fra ansvaret for vedligeholdelse og service. En informant værdsætter, at hun kun behøver at tage sig af bilen i de perioder, hvor hun bruger den, og ikke har yderligere forpligtelser som at arrangere service eller reparationer.

❑ Nemt at anvende

Ligesom informanterne i gruppe 1, siger personerne i gruppe 2 også, at de oplever, at det er nemt og tilgængeligt at anvende delebiler. I forhold til tilgængeligheden fortæller en informant, at det er ubesværet at finde en ledig delebil.

”

[...] Og det er jo også sådan nogle ting, der er fede ved delebiler, at du slipper for din vægtafgift og din forsikring og dit og dat.

”

Jeg har faktisk ikke noget negativt at sige. Det har bare været nemt og tilgængeligt.

Fordele

- ❑ **At kunne vælge mellem forskellige typer biler**

Nogle fremhæver, at en fordel ved delebiler er fleksibiliteten i at vælge den biltype, der bedst matcher det specifikke behov i en given situation. For eksempel nævner en informant at have brug for en varevogn til at transportere større genstande, mens han en anden gang blot har behov for en personbil.

- ❑ **En billigere løsning end at eje bil**

Nogle påpeger, at delebiler er en økonomisk fordelagtig løsning, især for dem, der ikke ejer en bil selv. De sparer penge, da de undgår de faste udgifter, der følger med at eje en bil.

- ❑ **Delebil som alternativ til offentlig transport**

En informant påpeger, at delebiler tilbyder en tidsbesparelse, som gør det mere attraktivt i forhold til offentlig transport. På trods af, at delebiler kan være en dyrere løsning, ser informanterne det som en økonomisk fornuftig løsning, især når flere personer deler omkostningerne.

- ❑ **Code biler**

Informanterne er tilfredse med kvaliteten af køretøjerne, som de kan leje.



”

Hvilken betydning har pris og økonomi for dit valg af delebiler?

Det har stor betydning. Fordi jeg gør det jo op imod, hvis jeg skulle have en bil stående selv. Altså hvis jeg skulle købe en bil, så ville jeg måske have råd til en gammel kasse, der stod og svinede på gaden. Så synes jeg, det er smartere, når jeg så virkelig har brug for det, så kan jeg gå ned og hente en bil.

”

Og netop det her med, at man kan vælge den type bil, som man har brug for.

Er det også en fordel ?

Ja, det synes jeg. Fordi hvis nu jeg skulle ud og hente noget i IKEA, så er det rart at kunne låne en bil, hvor der er et større bagagerum fx.



Fordele - fortsat

Anbefalinger

Informanterne i gruppe 4 lægger vægt på flere nøgleaspekter i anbefalingen af delebiler:

- ❑ Informanterne fremhæver, at delebilsordningerne er nemme at bruge, hvilket gør dem attraktive for dem, der ikke ønsker besvær med at eje bil. Enkeltheden i at hente og aflevere bilen samt at kunne vælge bil efter behov, gør delebilsløsningen brugervenlig.
- ❑ De understreger, at delebiler er billige, da man kun betaler for den tid, man faktisk bruger bilen. Denne økonomiske model gør delebilsløsningen til et attraktivt alternativ til at eje en bil - især for dem, der ikke har dagligt behov for transport.
- ❑ Informanterne nævner også muligheden for at vælge forskellige størrelser af biler som en væsentlig fordel. Dette giver dem mulighed for at vælge en bil, der passer til deres aktuelle behov, hvad enten det er en lille bil til daglig brug eller en større bil til specifikke formål.

Forhold ved privatbiler





Privatbiler

Tværgående pointer

Informanterne i gruppe 1 og 3 har egen bil og har derfor perspektiver i forhold til at afskaffe deres bil.

Informanterne i gruppe 2 har gjort sig overvejelser om anskaffelse af bil.

Det er begrænset hvor mange af informanterne i gruppe 1 og 3, der ved, hvad det koster dem at have bil. Generelt kan de fleste huske anskaffelsesprisen for bilen og typisk også, hvad de betaler i forsikringer. Derudover er der flere som skønner sig til prisen for afgifter og værkstedsregninger. Nogle enkelte har forsøgt at regne på forskellene i at have egen bil sammenholdt med at overgå helt til delebilsordninger. Også her er der variation i, hvorvidt informanterne anser delebilsordninger som en mere økonomisk rentabel løsning.

Gruppe 1

Afskaffelse af bil

- Økonomiske besparelser ved at skifte til delebiler
- Øget økonomiske omkostninger ved at skifte til delebiler
- Omkostningerne bliver konfronterende

Gruppe 2

Anskaffelse af bil

- Egen bil kan give en følelse af magelighed
- Økonomi og parkeringsforhold afholder den enkelte fra at anskaffe egen bil

Gruppe 3

Afskaffelse af bil

- Kørselsbehovet ville blive reduceret
- Økonomisk besparelse på drift, vedligeholdelse og parkering



Privatbiler

Overvejelser relateret til at afskaffe egen bil

❑ Økonomiske besparelser ved at skiftet til delebiler

Tre ud af fire informanter vurderer, at de ville kunne spare penge ved helt at skifte til delebiler. Dog nævner flere, at de samtidig ville miste en del af den fleksibilitet og bekvemmelighed, der er forbundet med at eje en privatbil.

❑ Øget økonomiske omkostninger ved at skifte til delebiler

Den sidste informant mener derimod, at det er økonomisk fordelagtigt at beholde sin privatbil, selv når man medregner værkstedsregninger, forsikringer, afgifter og parkeringsomkostninger.

❑ Omkostningerne bliver konfronterende

Det pointeres, at brugen af delebiler kan virke som en dyrere løsning, fordi man bliver konfronteret med udgifterne, hver gang man anvender ydelsen. Privatbilen er sandsynligvis dyrere samlet set, men omkostningerne er mere skjulte og fordeles over tid. At man direkte ser og mærker betalingen for delebilen, kan derfor fungere som en barriere for at skifte til denne løsning.

”

Taxa er jo løsningen på transportproblemet til sommerhuset. Hvis jeg nu tog og lejede en stor taxa til sommerhuset, så er problemet bare - det regnskab, kan man sikkert godt lave, men når man står og skal betale måske 1000-2000 kr. for en taxa, det afholder en fra det. Man bliver lidt forskrækket over taxaudgiften, selvom man godt kan stille regnestykket op og se, at delebiler er billige i det lange løb. Der er lidt psykologi i det også.



Privatbiler

Overvejelser relateret til at anskaffe egen bil

❑ Egen bil kan give en følelse af magelighed

Flere nævner, at egen fast bil kan give en følelse af magelighed, da den vil være parkeret lige ude foran deres bolig. Derudover vil de have en bil, som altid vil være tilgængelig for dem, når de ønsker at bruge den.

❑ Økonomi og parkeringsforhold afholder den enkelte fra at anskaffe egen bil

Økonomi og parkeringsforholdene i København er gennemgående parametre, der afholder informanterne fra at afskaffe deres egen bil. Nogle nævner, at deres kørselsbehov ikke er ret stort, og at det vil være "tomme penge, som står på parkeringspladsen". Andre fortæller, at de oplever det som en "umulighed" at finde parkeringspladser i København tæt på deres bolig.

”

Det kan jo langt bedst betalt sig for mig at have en delebil i forhold til, hvis du køber din egen bil, så koster den anskaffelsesprisen, og så bliver jeg nedskrevet i værdi måned for måned. Du skal betale forsikring, vejafgift, du skal betale service, du skal betale brændstof, osv. Ja, så det løber op.



Privatbiler

Overvejelser relateret til at afskaffe egen bil

❑ Kørselsbehovet ville blive reduceret

Flere nævner, at de ville kunne spare penge ved at skifte fra at have egen bil til at bruge delebiler, da det ville medføre et fald i deres kørselsbehov.

❑ Økonomisk besparelse på drift, vedligeholdelse og parkering

Flere informanter fremhæver, at de ville kunne slippe for de løbende udgifter til bilens drift og vedligeholdelse, hvis de helt overgik til at bruge delebiler. Derudover nævnes det, at de også kunne opnå besparelser på parkeringsafgifter, da de ikke længere ville være afhængige af at betale for en beboerlicens.

”

Jeg er ikke i tvivl om, at jeg kunne spare penge, hvis jeg skilte mig af med den. Det ville jeg nok kunne, fordi jeg ville køre mindre.

”

Jeg er nogenlunde sikker på, at hvis man regner på det hele, altså afbetalinger, reparationer og alt mulig andet, så er delebiler rent faktisk stadig en økonomisk god ide. Men tanken om at give 3 kr. i minuttet for en bil i KBH til at køre lidt frem og tilbage, det er simpelthen for meget.

Incitamentet for at anvende delebiler





Incitamenter

Informanterne peger på forskellige faktorer, som kunne motivere dem til enten at komme i gang med at anvende eller øge den nuværende anvendelse af delebiler. Motivationen for at anvende eller øge brugen af delebiler er meget individuel og afhænger af den enkeltes situationer, præferencer og behov.

- ❑ **Information og markedsføring for længere ture med delebiler**

En informant fortæller, at delebilsordninger dækker kørselsbehovet på et hverdagsniveau, men at hun har begrænset kendskab til delebilsordninger til længere ture, hvor hun savner information og markedsføring.

- ❑ **Loyalitetsprogrammer og bonusordninger for hyppige brugere**

I forbindelse med at delebilsordninger anvendes mere jævnligt, giver en informant udtryk for, at loyalitetsprogrammer kunne gøre delebiler mere attraktive. Incitamenter som rabatter og optjeningssystemer kunne motivere mere frekvente brugere til at vælge delebiler oftere.

- ❑ **Trafik og parkeringsforhold i København som motivation for valg af delebiler**

Flere nævner, at de har overvejet at afskaffe bilen på grund af de udfordrende parkeringsforhold i København. Andre fortæller, at de overvejer at sælge bilen og anvende delebiler i stedet, fordi de alligevel sjældent bruger deres egen bil i København på grund af den tætte trafik og derfor kun anvender den til længere ture som familiebesøg.

- ❑ **Imødekommen af betænkelighed ved at køre med fremmede**

Informanten foreslår, at det er muligt at se andre delebilsbrugeres profiler med eksempelvis køn og alder.



Incitamenter - fortsat

- ❑ Klimamæssige årsager

Flere informanter nævner også, at de kunne overveje at benytte delebiler af klimamæssige årsager, da det er et mere bæredygtigt alternativ til at have egen bil.

- ❑ Økonomiske besparelser som motivation for delebiler

Et incitament for at benytte delebiler er muligheden for at spare penge ved at slippe for udgifterne forbundet med at eje en bil, og at det er billigere end offentlig transport.

- ❑ Øget kendskab og viden om muligheden

En antyder, at mere opmærksomhed om delebiler og om ordningen som en nemmere og billigere løsning end offentlig transport, kunne få flere til at benytte det.

- ❑ Imødekommelse af betænkelighed ved skader og ansvar

Informanten, som udtrykker betænkeligheder i forhold til at blive ansvarliggjort for skader, som andre har pådraget køretøjet, fortæller, at det kan løses ved at tage billeder og dokumentere, som man gør i forvejen.

- ❑ Imødekommelse af betænkelighed ved at dele bil med fremmede

Inspireret af platforme som Uber kunne delebilsfirmaerne indføre et "ratingsystem", hvor brugere kan evaluere hinanden. Dette ville give mulighed for, at man kan efterlade feedback om oplevelsen med specifikke brugere, som kan sanktioneres, hvis de ikke efterlader bilerne i en accepteret stand.

Bilag





Interviewpersoner

Navn	Køn	Gruppe
	Mand	1
	Kvinde	1
	Kvinde	1
	Mand	1
	Kvinde	2
	Kvinde	2
	Kvinde	2
	Kvinde	2

Navn	Køn	Gruppe
	Mand	3
	Kvinde	3
	Mand	3
	Kvinde	3
	Mand	4
	Mand	4
	Kvinde	4



Voxmeter A/S

Læs mere her

Analysér:

Analysesystem:

JANUAR 2021

Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København



urban
creators

Projekttitel:

Analyse af forskellige typer
delebilisme og deres effekter
i København

Dato:

12.01.2021

Opdragsgiver:

Københavns Kommune

Udarbejdet af:

urban
creators

I samarbejde med:

Transportøkonomisk Institutt
(TØI), der har bidraget med
ekspertvurdering af effekter og
vidensopsamling.

Trafitec der har stået for at
gennemføre fokusgruppeinter-
views og online-spørgeskemaun-
dersøgelse.

Horten der har bidraget med
juridiske vurderinger af kom-
munens handlemuligheder.

Tak til:

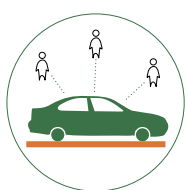
Deleilsudbydere for deres bidrag
til analysen bl.a. med: Deltagelse i
workshop, stille data og billeder til
rådighed og dele online-under-
søgelsen.

Foto:

INDHOLD

0.	SAMMENFATNING	s. 06
1.	INTRODUKTION	s. 10
2.	BRUGERINDSIGTER Baseret på fokusgruppeinterviews	s. 18
3.	EFFEKTER PÅ TVÆRS AF DELEBILSORDNINGER Resultater fra online-spørgeundersøgelse	s. 26
4.	BRUGEN AF DE ENKELTE DELEBILSORDNINGER Baseret på vidensopsamling	s. 36
5.	JURIDISK VURDERING AF HANDLEMULIGHEDER	s. 60
6.	VIRKEMIDDELKATALOG FOR FREMME AF DELEBILISME	s. 64
7.	REFERENCELISTE	s. 84

Analysen omfatter følgende typer delebilsordninger



DELEBILER MED FAST STAMPLADS

Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser) indenfor et geografisk afgrænset område, som ordningen dækker.

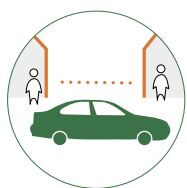
Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing" eller "station-based car sharing".



DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS

Delebiler, der kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.

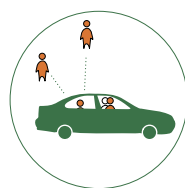
I København var de tidligere kendt som bybiler, og internationalt kaldes dette koncept "free floating car sharing".



NABO-TIL-NABO

Deleservices, hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen.

Internationalt kendes dette som "peer-to-peer carsharing" (P2P).



SAMKØRSEL

Her er konceptet, at bilisterne deler turen, ved at køre sammen. En bilist (tur-udbyderen) tilbyder en i forvejen planlagt tur til en (ukendt) "aftager".

Internationalt kendes dette som "carpooling".

	 Delebiler med fast stamplads	 Delebiler uden fast stamplads	 Nabo-til-nabo	 Samkørsel
Ejerforhold af biler	Bilerne ejes og udbydes af et firma, en forening eller en fond.	Bilerne ejes af et privat firma.	Privatejede biler.	Privatejede biler.
Booking/låneforhold	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 en garanti for at den vil blive booket. Ligeledes kan en aftager af turen bestille med kort eller lang tidshorisont, men ligesom med udbyderen har brugeren heller ikke nogen garanti for, at der er en mulig tur på det ønskede tidspunkt eller sted.
Pris-strukturer	Brugeren 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.
Eksempler på udbydere i København	Udbydere af delebiler med fast stamplads er bl.a. LetsGo, Kinto Share og Bryggebil.	Udbydere af delebiler uden fast stamplads er bl.a. Green Mobility og ShareNow.	Nabo-til-nabo-delebilsordninger er fx GoMore.	Samkørselsordninger er bl.a. GoMore, NaboGo og Ta'Med mv.

SAMMENFATNING

Nedenfor er en sammenfatning af analysens indsigter i form af en ekspertvurdering baseret på det tilgængelige materiale.

De seneste år er der både i Danmark og udlandet gennemført undersøgelser af enkeltstående delebilsordninger. Denne rapport er den første, der ser på tværs af alle typer delebilsordninger og formidler viden både fra Danmark og udlandet med henblik på at sammenfatte effekterne af at fremme delebilisme i København.

Der er gennemført et omfattende analysearbejde baseret på: Fokusgruppeinterviews, online-spørgeskemaundersøgelse, oplysninger fra udbydere samt en vidensopsamling om brugen af delebiler og påvirkning af mobilitetsadfærden.

Endelig er der opstillet et virkemiddelkatalog for fremme af de forskellige former for delebilsordninger: Delebil med fast stamplads, delebil uden fast stamplads, nabo-til-nabo-bil og samkørsel.

Nøgletal fra online-undersøgelse:

- 52% bruger mere end en delebilsordning
- 12% af delebilisterne i København råder over egen bil
- Delebilsordninger benyttes primært til ture i fritiden og indkøb men 22% bruger delebil uden fast stamplads til/fra arbejde.

Er delebilisme blevet mere udbredt?

Delebilisme har eksisteret længe, men har i mange år været en niche med en mere snæver brugergruppe inden for de forskellige ordninger. Udviklingen de seneste år har resulteret i, at det i dag er en bredere befolkningsgruppe, der benytter delebilstjenester. Ligeledes er det en bredere gruppe, der lejer deres bil ud eller tilbyder samkørsel.

Selvom delebilisme stadig udgør en lille del af det samlede antal kørte km. i København, er der en klar tendens til kraftig vækst med flere udbydere på markedet samt et voksende antal brugere og kørte km. I dag bliver der i gennemsnit foretaget over 5.000 daglige ture i delebiler med og uden fast stamplads eller nabo-til-nabo-biler. I 2019 var der mere end 55.000 brugere af samkørsel til/fra København. I 2020 er der i alt ca. 4.400 delebiler fordelt på delebiler med og uden fast stamplads og nabo-til-nabo-biler.

Har delebilisme effekt på bilejerskab?

Både den internationale litteratur og samtlige empiriske undersøgelser fra Danmark 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 måske især *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.

Tallene er naturligvis behæftet med en vis usikkerhed, da man beder folk om at huske tilbage på deres begrundelse for deres adfærd. Desuden ved vi ikke, hvor længe borgerne vil udskyde eller undlade at købe bil. En større international online-undersøgelse af ShareNow brugere viser tilsvarende, at ca. 28% har undertrykt bilkøb pga. brugen af delebil uden fast stamplads i København og med nogenlunde samme andele for 10 af de 12 undersøgte storbyer.

En tidligere dansk undersøgelse fra DTU af delebil uden fast stamplads peger på, at intentionen om at udskyde eller helt undvære bilkøb er høj blandt brugerne, når de bliver medlem, men også at ændringer i bilejerskab ofte viser sig at være relateret til begivenheder i livet. Det kan fx være jobskifte eller familieførøgelse, og derfor ikke direkte kan tilskrives delebilsordningen. Uanset er det plausibelt, at delebilsmuligheden for nogle af disse livsbegivenheder kan udskyde tidspunktet for, hvornår behovet for bil bliver så stort, at man anskaffer egen bil.

Udviklingen går i en retning af, at flere unge voksne mellem 18-30 år benytter delebilsordninger. I det omfang denne gruppe undlader eller udskyder at købe deres første bil, vil det give færre biler.

En ofte overset pointe ift. udskydelse af bilejerskab er, at det netop i disse år kan bidrage positivt til den grønne omstilling. Hvis delebiler betyder, at flere udskyder bilkøb i nogle år, vil det øge sandsynligheden for at de vælger en elbil, da det forventes, at udvalget af elbiler bliver større, deres egenskaber bedre og omkostningerne sandsynligvis lavere sammenlignet med konventionelle biler.

Flere analyser indikerer, at ca. 5-6% har solgt deres bil pga. delebilsordning uden fast stamplads, og der ses således en mindre effekt på *afskaffelse* af bil end på udskydelse. Online-undersøgelsen indikerer, at delebilsordningerne har haft indflydelse på afskaffelse af bil nr. 2, men denne konklusion er baseret på relativt få besvarelser.

Kan delebilisme bidrage til en bedre udnyttelse af byens rum med færre parkerede biler?

Analysen *Hvordan bruges p-pladserne i København*, COWI, 2017, viste, at hhv. 23% og 26% af parkeringskapaciteten på Østerbro og Vesterbro var optaget af biler, der holdt på samme plads fra mandag, onsdag og

fredag. Dette tyder på, at mange beboere i hverdagene hovedsageligt benytter andre transportmidler og har et lille kørselsbehov, som fortrinsvist er i weekenderne. Hvis ejerne af disse biler i stedet valgte en delebilsordning, kan der potentielt frigøres et betydeligt antal parkeringspladser i byen.

Tidligere undersøgelser har vist, at en delebil med fast stamplads erstatter i størrelsesordenen 5-10 private biler. Vidensopsamlingen i dette studie har ikke ført til ændringer i dette estimat.

Kan delebilisme reducere bilbrug?

Denne analyse konkluderer, 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.

Men analysen kan ikke dokumentere, at der bliver kørt hverken flere eller færre km. i bil pga. delebilsordningerne. Metodiske vanskeligheder gør det svært at måle i praksis, om det er delebilsordningerne, der er årsag til et evt. mindsket bilkørsel.

Som udgangspunkt må man forvente, at brugere af delebiler med fast stamplads kører færre km i bil end personer med egen bil, fordi det er billigere at have sin egen bil, hvis man har et betydeligt kørselsbehov. En norsk undersøgelse peger på, at brugere af både delebiler med fast stamplads og nabo-til-nabo-bil i Oslo kører ca. 30% færre km. pr. uge end den generelle beboer.

Denne undersøgelse bekræfter, at dem der er medlem af en delebilsordning har et meget begrænset behov for bil, men det kan ikke konkluderes, at delebilsordningen er årsag til fald i antal ture eller kørte km. generelt.

Online-undersøgelsen viser for alle ordninger, at der er en overvægt af respondenter, der siger, at de kører lidt flere bilture efter de er begyndt at bruge delebil. Men da vi ikke kender turens længde, betyder det ikke nødvendigvis, at delebilsordninger samlet fører til mere kørsel i bil, da reduktionerne i bilturene i absolutte tal kan være større end stigningerne.

Online-undersøgelsen viser desuden, at brugerne foretager lidt flere gang- og cykelture, når de begynder at

bruge delebil. Denne effekt er ikke tydelig for delebiler uden fast stamplads, hvor andelen der svarer, at de har flere ture på cykel er lige så stor som andelen, der har færre ture. En relativ stor del af respondenterne (ml. 37-54%) svarer, at de har færre ture med kollektiv transport efter de er begyndt at bruge delebil – højest for delebiler uden fast stamplads, hvilket svarer til andre undersøgelser. Andelen for delebiler med fast stamplads og nabo-til-nabo-bil er dog højere end i andre undersøgelser. Her kan corona-situationen have påvirket resultatet, selvom respondenter er blevet bedt om at svare som om, der ikke var corona.

Kan delebilisme bidrage til en CO₂-reduktion gennem en grøn omstilling af bilparken?

Som nævnt ovenfor har tidligere analyser også konkluderet, at det er komplekst at opgøre en kvantitativ effekt af delebilisme på bilkørsel. Derfor er det også vanskeligt at opgøre mulige CO₂-reduktioner. Ift. klimadagsordenen har indsigterne fra denne analyse derfor fokus på, hvordan reguleringen af delebilsordninger kan bidrage til en grøn omstilling af bilparken.

Delebiler uden fast stamplads ser umiddelbart ud til at køre flere km pr. dag end en gennemsnitlig privatbil, da den bliver delt af flere, og derfor er mere i brug. Den vil derfor med stor sandsynlighed hurtigere blive udskiftet til en nyere bil, som vil have et lavere CO₂-udslip per km. Dette gælder ikke mindst, hvis delebiler generelt bliver eldrevne og erstatter (ældre) benzin- og dieseldrevne privatbiler.

Delebiler er attraktive for borgere med et relativt lille behov for bilkørsel. Københavnske bilejere som i det daglige går, cykler eller benytter sig af kollektiv transport, og primært bruger bilen (ofte af ældre dato) i weekenden, kan potentielt være fremtidige brugere af grønne delebiler.

Flere brugere udtrykker, at delebiler er identitetsskabende, og at miljø og bæredygtighed er en motivation for at bruge dem. 1/3 udtrykker, at flere elektriske delebiler og ladestandere vil gøre delebilsordninger mere attraktive.

En kombination af virkemidler kan fremme brugen af delebiler og samtidig styrke udbydernes incitamenter til i højere grad at tilbyde eldelebiler. Dette kan samlet set fremme omstillingen til en grøn bilpark og dermed bidrage positivt til Københavns klimadagsorden.



Foto:

Hvordan kan Københavns Kommune fremme delebilisme?

Et panel bestående af 110 eksperter på tværs af byerne London, Malmø, Oslo og Rotterdam peger på, at der er potentiale for at ca. 1/3 af alle bilture i disse byer i 2030 kan være med delebil, og delebiler kan erstatte omkring 40% af alle private biler. Dette er bl.a. baseret på en række udviklingstendenser i samfundet og på, at byerne politisk prioriterer at fremme cykel og gang, tænke den kollektive transport sammen med delebilisme, give bedre parkeringsvilkår for delebiler og gennem den fysiske planlægning understøtte et hverdagsliv, hvor der ikke er behov for at eje bil.

Virkemidler der fremmer delebilsordninger bredt

I dag foretages ca. 30% af alle ture til/fra og i København i bil (Københavns Kommunes Cykelredegørelse 2020). I Københavns Kommuneplan 2019 er målet, at biltrafikken i 2025 maksimal udgør 25 % af alle ture.

Bilbestanden i København er samlet set ca. 130.000 biler og bilejerskabet er 252 biler/1000 voksne (Danmarks statistik).

Potentialet skitseret af eksperterne ovenfor kan få flere byer til at inddrage delebilisme i deres mobilitetsarbejde. Analysen viser, at de forskellige delebilsordninger supplerer hinanden og imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Ifølge online-undersøgelsen benytter over halvdelen af brugerne mere end en ordning – dog benyttes den sekundære ordning kun lejlighedsvis. Undersøgelser viser, at det generelle kendskab til og udbredelse af et koncept kan udvide brugen af andre koncepter. Derfor foreslår analysen et katalog af virkemidler, der kan fremme delebilisme bredt og understøtte alle ordninger.

Virkemidler der understøtter de multimodale delebilsystemer og viser byrumsmæssige gevinster ved at dele

Analysen dokumenterer, at mange delebilister er multimodale dvs. det samlede mobilitetsbehov dækkes ved en kombination af brugen af gang, cykel, kollektiv transport og flere deleservices. Derfor er der foreslået virkemidler, der understøtter delebilsordninger ved kollektive trafikknudepunkter og indpasning i byrummet bl.a. med cykelfaciliteter.

Virkemidler der forbedrer parkeringsmuligheder, understøtter flere eldelebler og skaber incitament til, at flere vil dele bil

Der er foreslået virkemidler der kan forbedre parkeringsmulighederne for delebiler og gøre reglerne nemmere at forstå, hvilket er en efterspørgsel fra brugerne. Her viser den juridiske redegørelse, at der inden for nuværende lovgivning er nogle muligheder for parkeringspolitiske virkemidler, der kan fremme alle delebiler.

Klimabevidstheden og bæredygtighed er en motivation for at bruge delebiler, og ca. 1/3 mener, at ordningerne vil være mere attraktive, hvis der var flere eldelebler og ladestandere. Derfor bør delebiler tænkes ind i kommunens kommende *Masterplan for ladeinfrastruktur*.

Større barrierer skal nedbrydes

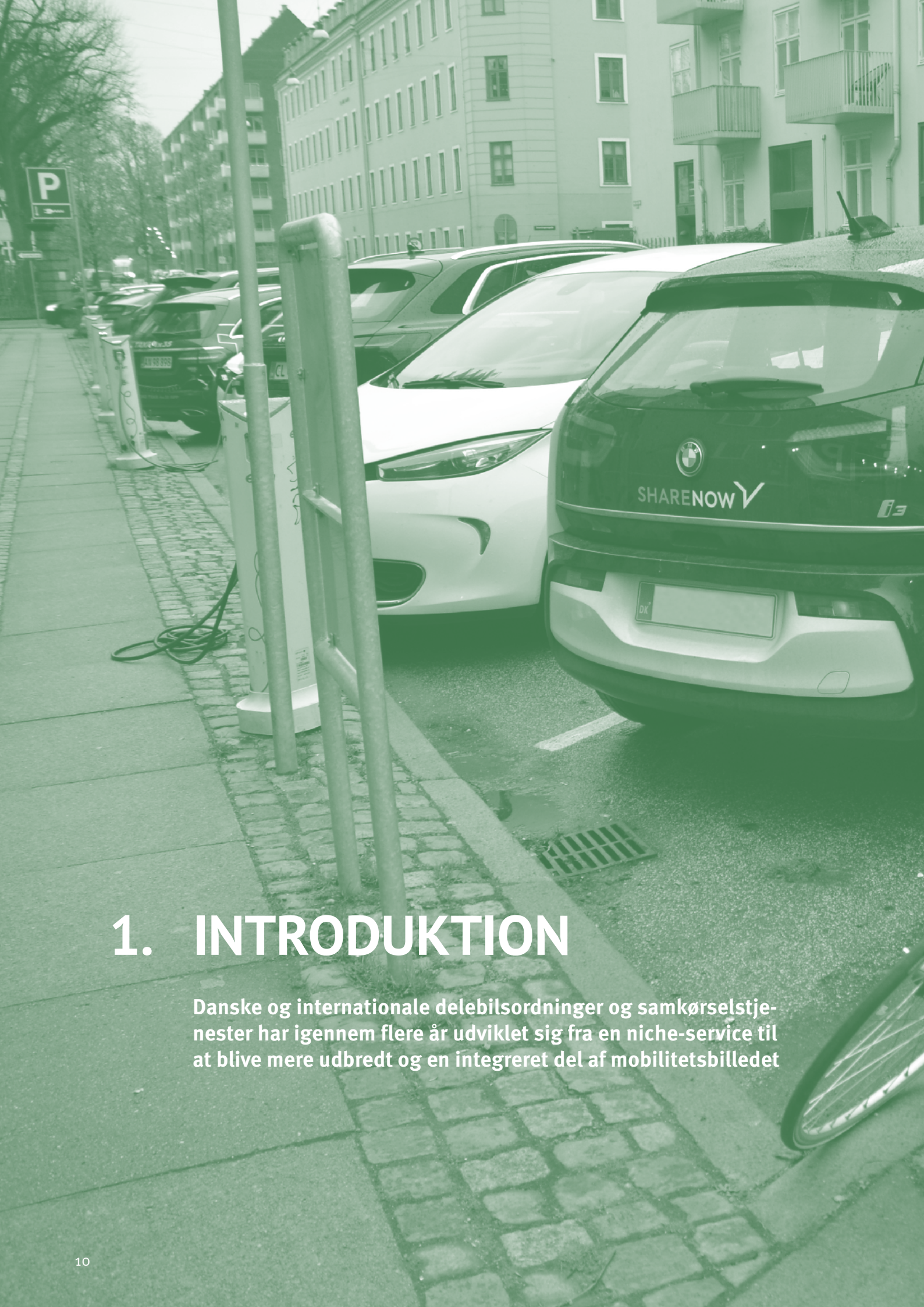
Der er en række barrierer for fremme af delebilisme, nogle kan kommunen ikke alene håndtere.

En afgørende barriere, der skal brydes for at få flere til at benytte delebilsordninger er, at de samlede månedlige omkostninger ved at have en mindre, ældre bil, man benytter sjældent, er beskedne. Beboere med lavt kørselsbehov har derfor få økonomiske incitamenter til at sælge bilen, da de faste månedlige udgifter er begrænsede. Et afgørende virkemiddel vil derfor være, at kommunen gør det dyrere at have beboerlicens.

Fremme af samkørsel kræver større incitament både for chauffører og passagerer. Her kan kommunen gå i dialog med staten om erfaringerne fra Frankrig, hvor man i langt højere grad understøtter samkørsel.

Planlovgivningen er en barriere i forhold til at kunne stille krav om delebiler i byudviklingen. Det foreslås, at kommunen går i dialog med staten om dette.

Brugerne efterspørger, at delebilsordninger indtænkes som en del af en samlet mobilitetsplatform (Mobility As A Service). Kommunen kan være med til at påpege behovet og evt. facilitere en dialog om dette, men udvikling af en samlet platform ligger hos andre parter.



1. INTRODUKTION

Danske og internationale delebilsordninger og samkørselstjenester har igennem flere år udviklet sig fra en niche-service til at blive mere udbredt og en integreret del af mobilitetsbilledet



Formålet med denne analyse

Der ses en markant global vækst indenfor delebilisme med et stigende antal udbydere og brugere. Europæiske eksperter spår, at denne udvikling vil fortsætte. Denne analyse skal belyse brugen og effekten af delebilsordninger i København.

Vækst i delebilisme i større byer

Deleøkonomi er blevet en permanent del af forbrugskulturen. Danske og internationale delebilsordninger og samkørselstjenester har igennem flere år udviklet sig fra en niche-service til at blive mere udbredt og integreret del af mobilitetsbilledet. Spillere fra mange forskellige brancher positionerer sig på dette hurtigt voksende marked bl.a. bilproducenter, private virksomheder, kollektiv trafikoperatører mfl. Drivkræfterne for delebilisme er miljøbevidsthed, stigning i delingsøkonomien og digital adfærd blandt unge millennials, der efterspørger skræddersyede dør-til-dør løsninger til at nå hverdagens gøremål.

En anden drivkraft er efterspørgsel efter en service fremfor ejerskab, hvilket ses i den voksende abonnementsøkonomi. Udover en stigning i antal brugere af delebilsordninger, så har der været en stigning i bil-leasing indenfor de seneste år, hvor omkring 1/3 af nyregistrerede biler er leasing-biler i København (Danmarks Statistik).



Figur 1.1: Udvikling i bilejerskab (Data: Københavns Kommune)

Bilejerskabet vokser i København, hvilket lægger et pres på parkeringen i byens rum og kapaciteten på vejnettet. Delebilisme i dag udgør en relativ lille del af det samlede antal kørte km, men platformstjenester for delebiler er i kraftig vækst med et stærkt stigende antal brugere i flere større europæiske byer inkl. København.

BEGREBSAFKLARING

Delebilsordninger:

Forskellige forretningsmodeller for at dele en bil:
Delebiler med fast stamplads, Delebiler uden fast stamplads, Nabo-til-Nabo.

Og ordninger, hvor der deles en tur:
Samkørsel.

Delebilisme: Brugen af delebilsordninger og samkørsel.

Det er ikke kun den hastige teknologiske udvikling, der skaber vækst indenfor delebilisme og samkørsel. Noget tyder på, at også klimabevidstheden hos borgerne i København skaber grobund for deling. Brugere fremhæver, at bæredygtighed og klima-/miljøbevidsthed er en vigtig motivationsfaktor for at bruge delebil.

Ifølge 120 eksperter fra Norge, Holland og England vil delebilisme-trenden fortsætte og perspektivet for 2030 er, at 40% af alle biler i de større byer er delebiler.

Flere større byer begynder derfor at inddrage delebilisme i deres mobilitetsarbejde. Københavns Kommunes strategi for delebiler 2017-2020 havde særlig fokus på delebiler med fast stamplads, men i de sidste fem år er der sket en vækst i brugen af delebiler uden fast stamplads, nabo-til-nabo-bil og samkørsel. Derfor indeholder denne analyse alle ordninger.



Foto:

”

*Livsstil, fleksibilitet, klima
– sådan vil jeg gerne leve.
Jeg kan godt købe en gammel
bil, det vil være billigere
– men jeg vil hellere det andet”*

*Bruger af delebilsordning i København,
fokusgruppeinterview november 2020.*

Grundlag for ny delebilsstrategi

Delebiler og samkørsel er et ekstra mobilitetstilbud, der kan supplere kollektiv transport, cykel, gang og privatbilisme. Delebiler besidder nogle af privatbilens fordele, uden at brugerne behøver at investere i egen bil. Tidligere undersøgelser af delebiler med fast stamplads viser, at én delebil kan erstatte 5-10 privatbiler, og at disse delebilister generelt kører mindre end privatbilister. Delebiler har derfor indtil nu været forbundet med at være et klimavenligt alternativ til privatbilen. Formålet med denne undersøgelse er, at opsamle viden om brugen og effekten alle ordninger for at skabe en forståelse for, hvordan fremme af delebilisme i København kan understøtte kommunens mål indenfor mobilitet og klimamålet om at være CO₂-neutral i 2025.

Da Københavns delebilsstrategi udløber i 2020, skal denne analyse udgøre datagrundlaget og inspiration til virkemidler, der kan indgå i en ny strategi for delebiler, hvor alle ordninger indgår.

Delebilismens perspektiver for København

Denne analyse fokuserer på at undersøge nedenstående spørgsmål.

Er delebilisme blevet mere udbredt?

Har delebilisme effekt på bilejerskab?

Kan delebilisme bidrage til en bedre udnyttelse af byens rum med færre parkerede biler?

Kan delebilisme reducere bilbrug?

Kan delebilisme bidrage til en CO₂-reduktion gennem en grøn omstilling af bilparken?

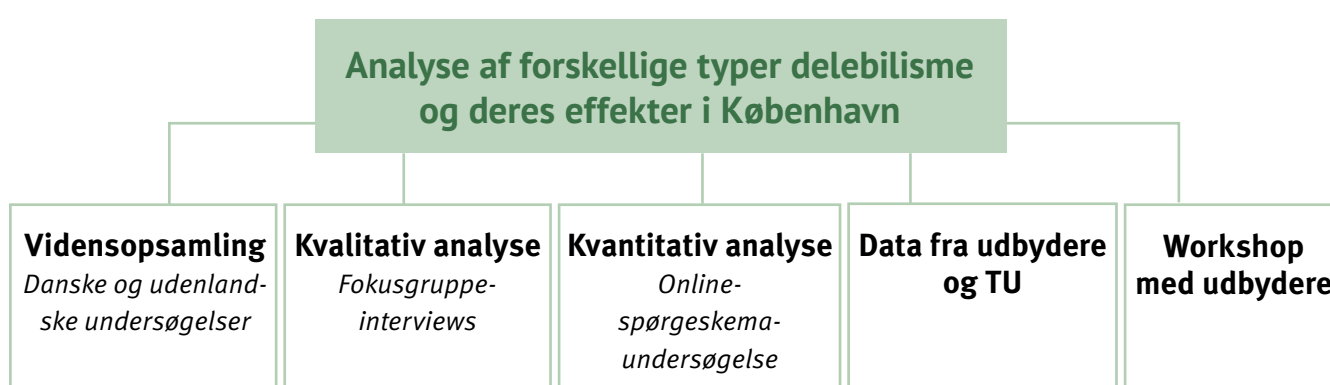
Hvordan kan Københavns Kommune fremme delebilisme?



Foto:

Metode til indsamling af viden

Analysen bygger på en metode der omfatter både kvalitative og kvantitative delanalyser, data fra flere kilder og vurdering af tilgængelig viden på området.



Vidensopsamling – danske og udenlandske undersøgelser

Analysen opsamler resultater fra de mest aktuelle undersøgelser indenfor delebilisme.

I vidensopsamlingen tages der højde for, at der er store forskelle i rammebetingelserne for delebilisme på tværs af byer og lande, som gør det meget vanskeligt at overføre resultater fra udenlandske undersøgelser. Det gælder ikke mindst:

- Muligheder for og prisen på parkering
- Afgifternes betydning for omkostninger til bilejerskab
- Kvaliteten af den kollektive trafik og cykelforhold
- Trængselsniveauet, som påvirker fordelene ved bilkørsel

Kvalitativ analyse - fokusgruppeinterviews

Der gennemført en kvalitativ analyse af trafikanters brug og tilfredshed af forskellige typer af delebilsordninger til privat og erhvervsmæssig brug. Formålet med undersøgelsen var at få indsigter i brugernes oplevelse af delebilsordninger herunder deres motivation og påvirkningen af mobilitetsvaner.

Et fokusgruppeinterview er ikke et interview i den traditionelle forstand - altså spørgsmål med tilhørende svar. I et fokusgruppeinterview lægges der op til, at deltagerne selv skal fortælle.

Kvantitativ analyse – online-undersøgelse

Der er gennemført en online-undersøgelse i to uger i december 2021. Der er i alt kommet 977 besvarelser.

Det primære formål med undersøgelsen var, at kortlægge brugen af ordningerne og effekter på bilbrug og bilejerskab.

Data fra udbydere og TU

Delebilsudbydere har stillet data til rådighed, som har bidraget til at beskrive udviklingen indenfor de fire delebilsordninger. Dog er det ikke muligt at offentliggøre alle disse data, da dette er forretningsfølsomt.

I en delanalyse er der udtræk fra Transportvaneundersøgelse (TU), både for København og hele Danmark. TU er en interviewundersøgelse, hvis formål er at kortlægge den danske befolknings trafikale adfærd.

Data fra TU er blevet brugt til at forstå udviklingen i delebiler med fast abonnement inden for de sidste 5 år.

Behov for mere viden i dansk kontekst

Denne analyse samler op på eksisterende viden om delebilisme og har gennem fokusgruppeinterviews og en online-undersøgelse også genereret ny viden om brug af delebiler og samkørsel i København.

Til trods for disse undersøgelser står det klart for rådgivere og Københavns Kommune, at der er behov for mere viden og større undersøgelser på dette område særligt, hvordan ordningerne påvirker unges mobilitetsvaner. Det handler om at afdække de fulde klima- og trængselseffekter, samt de potentielle by- og brugermæssige gevinster, som delebiler og samkørsel vil kunne bibringe.

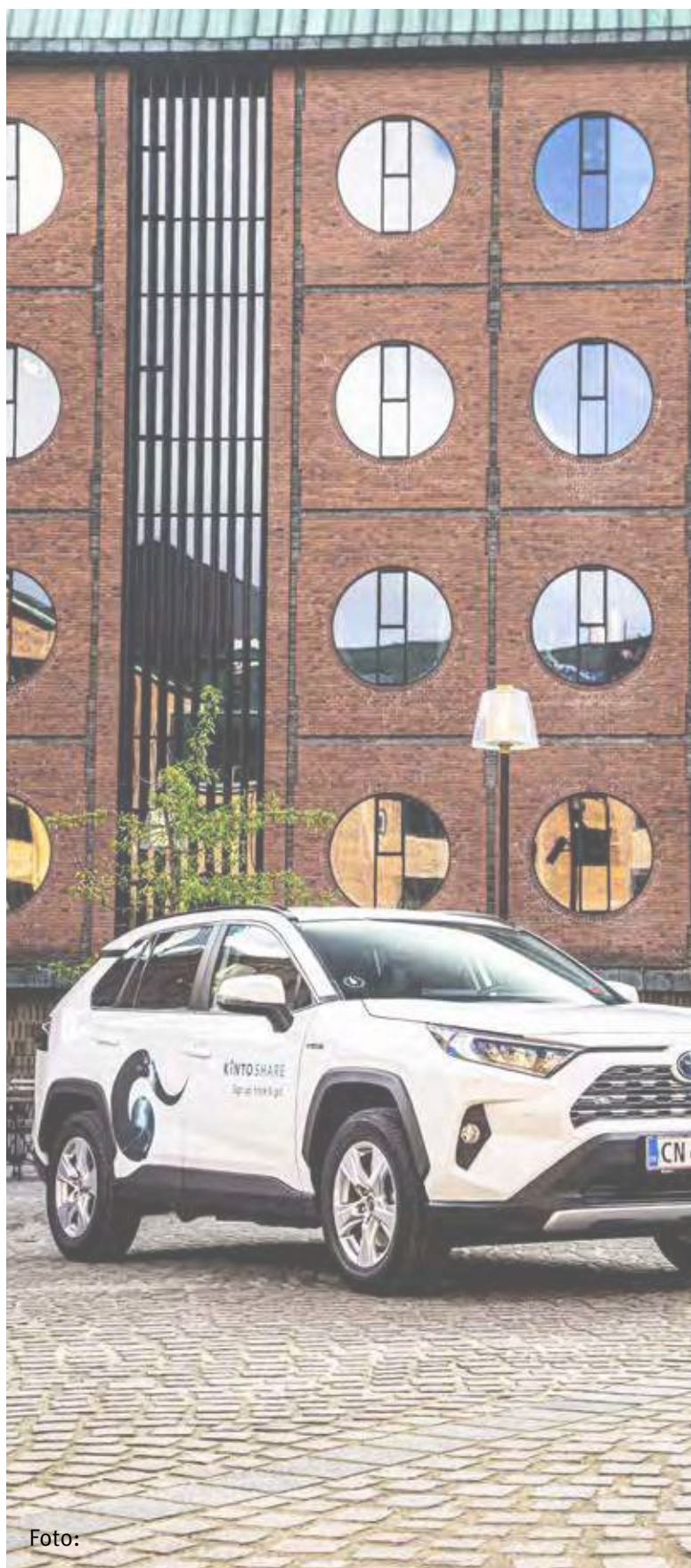


Foto:

Covid-19

I online-undersøgelsen er der spurgt til, hvordan Covid-19 har påvirket brugernes mobilitetsvaner. Resultaterne viser, at der er foretaget væsentlig færre ture med kollektiv transport, men flere cykel, gang og delebilsture. Deltagerne er blevet bedt om at svare på undersøgelsen som om, der ikke var Covid-19.

Data fra delebilsudbydere tyder på, at delebilisme generelt er vokset i 2020, men Covid-19 har betydet, at færre har benyttet samkørsel sammenlignet med året før.

Analysen har primært taget udgangspunkt i datagrundlag frem til 2019, da Covid-19's indtog i Danmark og resten af verden markant ændrede hverdagsstrukturen, muligheder for fritidsaktiviteter og weekendens begivenheder.

Fokusgruppeinterviewene indikerede at Covid-19 ikke har givet anledning til færre ture i delebil. For nogle brugere har pandemien muligvis genereret flere ture, fordi de har haft et større behov for at komme ud af byen, eller fordi de nødt vil bruge kollektiv transport. De fleste af deltagerne i interviewet mener dog, at de har et uændret antal ture i delebil, hvis de sammenligner tiden før Covid-19 med nu (under Covid-19).

Ingen af bilejere i fokusgruppen, der ikke er delebilister, har ændret deres transportvaner i forbindelse med Covid-19, dog nævner en af dem, at længere ture med kollektiv transport fravælges pga. krav om mundbind.



Foto:



2. BRUGERINDSIGTER

Baseret på fokusgruppeinterviews. Som en del af analysen er der udført fokusgruppeinterview med tre brugergrupper af delebilsordninger: Delebilsbrugere, Ikke-brugere og Erhvervsbrugere.





Delebilsbrugere – samlet for alle ordninger

Udtræk fra fokusgruppeinterviews.

Kort om fokusgruppeinterviewene

Interviewene blev foretaget i november og december 2020.

Der er rekrutteret deltagere indenfor følgende tre brugergrupper:

- Borgere som benytter delebil til privat brug (2 x 5 brugere)
 - Borgere som ikke benytter delebil (5 borgere)
 - Virksomheder som benytter delebil til erhvervs-mæssig brug (2 virksomheder)
- Virksomhed 1:* Ca. 3.000 ansatte fordelt på to lokaliteter i en omegnskommune tæt på København samt i Nordsjælland og ejer ingen bilflåde.
- Virksomhed 2:* Mere end 10.000 ansatte fordelt på mange lokaliteter/mindre virksomheder i Københavns Kommune og ejer egen bilflåde.

”

Jeg føler, at delebil er hemmeligt – det fylder meget i min identitet – men det er ikke et image. Jeg savner, at der er en anerkendelse af, at vi gør noget godt – savner den anerkendelse, at vi er delebilister.”

Bruger af debilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

Generelt har brugerne af debilsordningerne gennem interviewet beskrevet følgende billede af deres faktiske brug af ordningerne:

- Dele bilen supplerer den øvrige transport (gang, cykel og kollektiv transport) i dagligdagen, hvor den kombineres med dette i mere eller mindre grad. De interviewede bruger generelt de bilen 2-3 gange pr. måned.
- Den generelle opfattelse er, at en dele bil er god, når man ikke har et dagligt behov for bil fx som pendler.
- De bilerne benyttes oftest til fritidsture til sommerhus, venne-/familiebesøg eller større indkøb.
- Ofte anvendes de bilerne til længere ture med flere personer i bilen.
- Mere end halvdelen af de interviewede erstatter kørsel i potentiel egen bil med en dele bilstur. Men turen erstatter især kørsel med kollektiv transport.
- Flere af brugerne har benyttet eller benytter sig fortsat af flere forskellige debilsordninger, men har ofte et primært valg. Valg af ordning hænger sammen med hhv. fordele og ulemper ved de forskellige ordningstyper, som brugerne vurderer der er.
- For dele bilister, hvor de bilen har genereret flere ture, har de bilen erstattet en låne bil, ture med kollektiv transport eller længere cykelture.
- For dele bilister, der tidligere har haft egen bil, har de bilen medført færre ture. For dem bliver de bilen et aktivt valg, et adfærdregulerende transportmiddel, hvor de bliver gjort opmærksomme på forbruget, når de skal betale regningen.

Omstændighederne ift. delebilisterens bilejerskab blev ligeledes undersøgt i fokusgruppeinterviewet. Nogle er flyttet til København med bil og blevet opmærksom på besværet ved at finde parkering ved boligen, eller ikke har råd til egen bil længere (fx efter skilsmisse). I alt har fire delebilister tidligere haft bil, men de har afskaffet den.

”

Det at benytte delebil fremfor egen bil er identitetsskabende. Jeg overvejer, om den enkelte tur i min delebil er nødvendig. Delebil er adfærdsregulerende. Delebilen erstatter egen bil – men der er færre ture. Man er mere bevidst om bæredygtighed. Det bliver et aktivt valg”

Bruger af delebilsordning i København, fra fokusgruppeinterview november 2020.

Motivation for at bruge delebil

Nogle parametre går igen blandt deltagernes motivation til at bruge delebil. Det gælder især bæredygtighed, klima-/miljøbevidsthed samt fleksibilitet. Flere af delebilisterne finder debilen for ”identitetsskabende”! En delebil giver mulighed for at køre klimavenligt og i smarte biler, som man ikke selv har råd til at eje fx Tesla.

Ydermere mener de, at debilen er fleksibel, og de føler sig ”fri” med den, da de er uafhængige af at skulle rengøre bilen, betale reparationer mv.

Samtidig er der et tidsaspekt forbundet med fleksibiliteten, idet debilen ofte er hurtigere at benytte til/fra visse destinationer/lange afstande end kollektiv transport. Der bliver også påpeget, at det er billigere at tage en delebil fremfor kollektiv transport, hvis man er mere end én person i bilen. Hvor det også opleves som besværligt at tage børn med – derfor vælges debilen.

”Hvis folk spørger mig, om jeg har bil, svarer jeg: Ja, jeg har faktisk 450 biler. Tænk at man skal bo i København for at have 450 biler - og de fungerer og er rengjorte”.

Bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

Andre brugere har overvejet at købe bil, men de har ventet, fordi børnene nu er så store, at det ikke længere er besværligt at bruge en delebil.

”

Lige nu har vi ikke det store behov for en bil, så bare det at vi har mulighed for at leje en delebil, gør formentlig at vi udskyder køb af egen bil. Der er jo mange udgifter ved at købe en bil – forsikringer, p-licens, grøn afgift mv. ”

Bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

Generelt beskriver delebilsbrugerne, at der er tre fordele ved delebiler:

1. **Økonomien** er blandt de tre vigtigste fordele for dem: Det er billigt, når der er flere personer i bilen, det er ikke dyrere for unge delebilister, og det er billigere end at have egen bil.
2. **Fleksibiliteten og friheden** vejer også højt. At have muligheden for at kunne vælge det transportmiddel, man har behov for den pågældende dag, at kunne vælge bil efter behov, hente og aflevere bilen, der hvor man har brug for det.
3. **Klima og miljø** er en parameter, som mange af delebilisterne kan tilslutte sig. Flere af delebilisterne mener, at delebilen er vigtig for deres identitet og ønsker at gøre det rigtige for miljøet/klimaet.

På samme måde beskriver brugerne tre essentielle barrierer:

1. Parkeringsproblematikken, hvilket ligger i afleveringen af bilen, da pladserne ofte er optaget.
2. Prisen, da delebiler kan opleves som værende dyre i følgende tre situationer: Myldretiden, ved hyppig brug og ved lange ture (fx weekend og ferier). Der mangler derved en måde at få overblik og sammenligne priser for de forskellige ordninger.
3. Der er ikke en garanti for, at der er en bil i nærheden af det sted, hvor behovet opstår, og de kan måske ikke afleveres overalt. Det kræver meget logistik af den enkelte bruger.

Virksomhedernes motivation for at bruge delebil

En virksomhed blev hovedsageligt motiveret af en konkret omstændighed, der medførte, at virksomheden fremadrettet skulle have styr på placeringen og brugsomfanget af flåden af køretøjer. Virksomheden har en klimaplan, og delebilsordninger er en del af den. Det er målet, at køretøjsflåden i stort omfang skal udskiftes til elektrificerede køretøjer, men det er dyrt. Ved brug af delebiler kan der spares penge, og ordningerne giver samtidig mulighed for fleksibilitet.

Der er tale om en politisk beslutning i virksomheden, og det vigtigste er her økonomien/besparelsen. Der køres ikke altid ”grønt”, når der køres med delebil, men med tiden vil der formentlig blive stillet krav i virksomheden til – at enten turene ”er grønne”, eller bilerne ”er grønne”.

”Det er vigtigt at kunne argumentere for baggrunden for at afvikle egne elbiler, til fordel for benzindrevne delebiler. Men hvis ordningerne er medvirkende til færre ture, og delebilerne med tiden bliver mere grønne, er der et potentiale.”

Virksomhedsrepræsentant, fokusgruppeinterview december 2020.

Ikke-brugere af delebilsordninger

Udtræk fra fokusgruppeinterviews

Generelt har borgere, der ikke benytter delebilsordning, gennem interviewet beskrevet følgende billede af deres transportvaner, kendskab og holdninger til delebiler:

- Der er to borgergrupper af ikke-delebilister; Dem der ejer bil og dem der ikke ejer bil.
- For bilejerne bruges bilen til at pendlere til og fra arbejde (ca. 10 km), indkøb af tunge ting og til at besøge venner og familie. Derudover til daglige fritidsture (ca. 12 km for at lufte hund) for én bilejer, men her benyttes cyklen til at pendle på arbejde (ca. 14 km), og den kollektive transport vælges sjældent.
- De interviewede, der ikke er bilejere, går primært til hverdagsfunktioner (handle og hente/aflevere børn). Ved fritidsaktiviteter benyttes den kollektive transport eller cyklen, og i forbindelse med længere udflugter eller ferier lejes en bil for en længere periode.
- Alle deltagerne har kendskab til delebiler - for nogen dog kun minimum, og mange af dem kender ikke forskellen på dem. Kendskabet er sket via omgangskreds, internettet og set det i gadebilledet.

”Jeg går ud fra, at delebilister skal overholde den almindelige lovgivning. De forskellige kommuner har forskellige regler. Jeg mener ikke, at delebiler eller bybiler har bedre parkeringsforhold end almindelige biler”.

Ikke-bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview

november 2020.

Holdninger til delebiler – også i forhold til selv at eje bil

Både bilejere og ikke-bilejere har en positiv holdning til delebiler. De mener, at:

- det er et smart koncept (let tilgængeligt med app),
- det ud fra et bæredygtighedsprincip er rigtig godt med delebiler – ikke mindst når der er tale om elbiler.
- delebiler er med til at reducere antallet af bilture og i det hele taget at holde antallet af biler i byen nede.

”Idéen med delebil er fin - bare ikke noget for mig”.

Ikke-bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

De negative forhold ift. delebiler omhandler primært tre ting:

- Økonomien: Der er dyrt at benytte delebil kontra cykel og kollektiv transport (plus tiden på at lede efter p-plads fx ved delebiler uden fast stamplads).
- Tilgængelighed og fleksibilitet: Det er uflexibelt at booke og finde en ledig delebil, samt at aflevere den igen. Flere af deltagerne har ikke set en delebils-p-plads i byen.
- Egne ejendele i bil: Herunder at transportere dyr.

Alle bilejerne til interviewet tror dog, at det er billigere at være delebilist, end at eje bil, men de har ikke regnet på det.

”Jeg tror det vil være billigere. Jeg har læst en undersøgelse, der siger, at hvis man ikke har mange bilture i egen bil, kan det være billigere at benytte delebilsordning.”

Ikke-bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

”

Når vi en dag skal have en bil, så bliver det fordi, at vores arbejde ligger langt væk. Den dag vi skal bruge en bil dagligt, tror jeg ikke, at det er billigere at bruge delebil, så kan det nok bedre betale sig at have sin egen”

Ikke-bruger af delebilsordning i København og som ikke ejer bil, fokusgruppeinterview november 2020.

De to ikke-bilejere tror ligeledes, at det vil være billige at være delebilist end at have sin egen bil med deres nuværende behov.

Holdningen ift. at eje bilen selv er:

- Bekvemlighed: Det er behageligt og afslappende.
- Fleksibiliteten: Bilen er altid tilgængelig, og man ved, hvor den er parkeret.
- Økonomisk: Brugere uden bil ser det som fordel, at det ikke koster mere, når man fx vil køre længere ture, holder i kø og kan parkere alle steder kontra en delebil.

Flere har haft overvejelser omkring det at benytte delebil, men føler ikke, at de har viden nok om delebiler, og føler sig ikke trygge nok omkring delebilskonceptet.

”Hvis bilerne er længere væk end nærmeste tog- eller metrostation, kan man lige så godt tage det offentlige.”

Ikke-bruger af delebilsordning i København, fokusgruppeinterview november 2020.

Blandt deltagerne med egen bil er der enighed om, at de i højere grad ville overveje behovet for den enkelte køretur, have færre ture, herunder færre spontane ture, fordi der er en barriere i, at man aktivt skal gøre noget for at få fat i en bil. Samtidig mener de, at andelen af bus- og/eller togture ville øges ifm. længere ture og i relation til indkøb af tunge ting.

Deltagerne uden egen bil mener, at en delebil ville erstatte nogle korte ture, som de ellers ville have taget på cykel, og nogle lange ture, som de ellers ville have taget med offentlig transport. Men de mener også, at delebilen ville generere nogle ture; spontane ture, som ellers ikke ville være taget – det gælder både lange og korte ture. På de længere ture, ville det også være hurtigere at tage en delebil fremfor offentlig transport.





3. EFFEKTER PÅ TVÆRS AF DELEBILSORDNINGER

Resultater fra online-undersøgelse.

Resultater fra online-undersøgelse

Kort om online-spørgeskemaundersøgelsen

Online-undersøgelsen er gennemført i uge 49 og 50 i 2020.

Der er i alt 977 respondenter, hvoraf 594 har bopæl i København.

Link til online-undersøgelsen blev delt af de udbydere af delbilsordninger, der er aktive i København og Aarhus, men der er ikke stillet krav om, at respondenterne skal have bopælskommune i de to byer. Kravet for at deltage i undersøgelsen som respondent var:

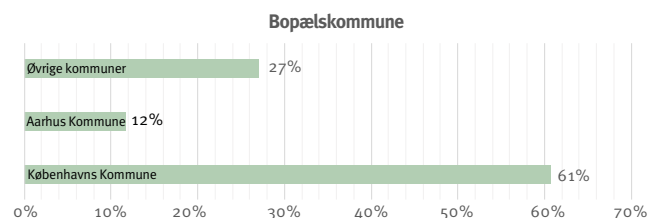
- 18 år eller ældre
- Aktiv bruger af minimum én delebilsordning blandt de udbydere, der delte undersøgelsen.

Alle fire delebilsordninger: Delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-bil og samkørsel indgår i undersøgelsen.

Respondenternes repræsentativitet

I alt har 977 respondenter besvaret spørgsmålene i online-undersøgelsen, heraf er 61% mænd og 38% kvinder. 1% ønsker ikke at oplyse køn eller er "tredje" køn.

På figur 3.1 ses respondenternes bopælskommune, 61% (594) af respondenterne er bosiddende i Københavns Kommune. Af de 269 respondenter fra "Øvrige kommuner" er 192 fra kommuner på Sjælland. I denne analyse vil der være fokus på københavnerne svar, men enkelte steder angives resultater for hele landet, hvis grupperingen betyder, at datagrundlaget kun for København er for spinkelt.



Figur 3.1: Respondenternes bopælskommune

9% af respondenterne er yngre end 30 år. 30-59-årige udgør 73% af respondenterne. 12% af respondenterne er mellem 60-69 år, mens 6% er 70 år eller ældre.

Sammenlignes svarprocent med udbydernes data for brugernes aldersprofiler, ser det ud til at unge voksne under 30 år er underrepræsenteret i analysen, hvilket der tages højde for i konklusionerne. I andre større internationale online-undersøgelser har unge også været underrepræsenteret. Dette betyder, at de lavere indkomstgrupper med en personlig indkomst på under 300.000 kr. om året er underrepræsenteret.

Desuden kan brugere af delebiler med fast stamplads være overrepræsenteret i analysen, men dette kan ikke endeligt verificeres, da data for hyppige brugere af fx delebil uden fast stamplads og nabo-til-nabo-bil ikke tilgængelige. Der tages alligevel højde for denne usikkerhed.

Type ordning	Københavns Kommune		Aarhus Kommune		Øvrige kommuner		I alt	
Delebil MED fast stamplads	346	58%	49	43%	87	32%	482	49%
Delebil UDEN fast stamplads	125	21%	10	9%	41	15%	176	18%
Nabo-til-nabo-bil	87	15%	31	27%	93	35%	211	22%
Samkørsel	36	6%	24	21%	48	18%	108	11%
I alt	594	100%	114	100%	269	100%	977	100%

Respondenternes primære delemobilitets-ordning

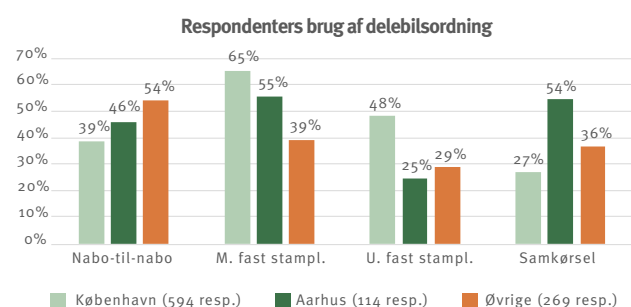
I online-undersøgelsen er brugerne blevet bedt om at beskrive turmønstre mm. for den delebilsordning, de bruger mest, her kaldet deres primær ordning, da det må formodes, at det er den ordning respondenterne husker bedst. I figur 3.2 ses fordelingen af respondenter på den primær ordning.

Figur 3.2: Fordelingen af respondenternes primære delemobilitetsordning i København, Aarhus og øvrige kommuner. Fordeling af respondenternes turmønstre og øvrige svar i de efterfølgende opgørelser er baseret på.

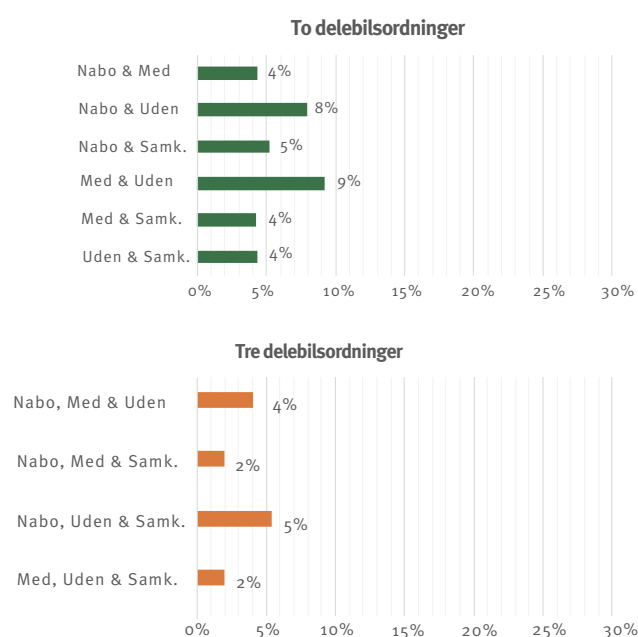
Over halvdelen af respondenterne bruger mere end en ordning

52% har svaret, at de bruger mere end en delebilsordning. På figur 3.3 ses, at kombinationen mellem nabo-til-nabo-bil og delebil uden fast stamplads samt kombinationen af delebil med fast stamplads og uden fast stamplads er de mest populære, dog er forskellen i fordelingen mellem kombinationerne af ordninger relativ lille. Mere end 50% af respondenterne bruger deres primær ordning mere end en gang om måneden. Den sekundære ordning bruges kun lejlighedsvis, her svarer knap 90%, at de benytter den sekundære ordning mindre en gang om måneden.

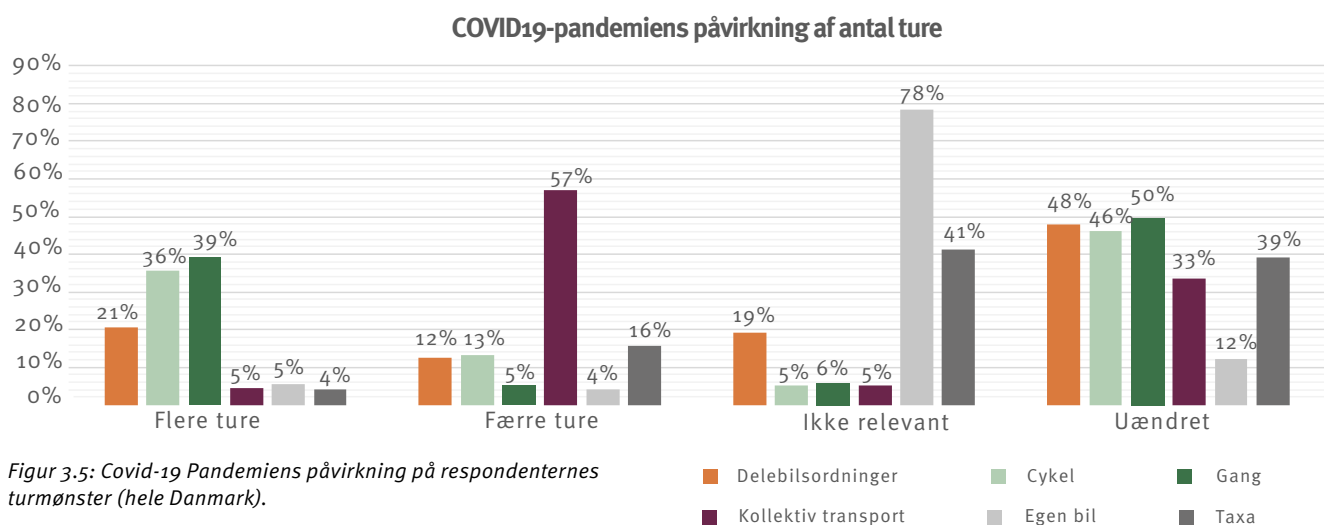
I figur 3.4 ses brugen af delebilsordningerne fordelt på de tre geografiske områder.



Figur 3.4: Respondenter bosiddende i Københavns Kommune, Aarhus Kommune og øvrige kommuner og deres brug af delebilsordninger. Bemærk, at nogle respondenter benytter mere end én ordning, hvorfor den samlede andel indenfor de enkelte ordninger er højere end 100%.



Figur 3.3: Fordelingen af respondenternes brug af flere delebilsordninger. "Med" betyder delebil med fast stamplads. "Uden" betyder delebil uden fast stamplads. "Nabo" betyder nabo-til-nabo-bil og "samk." betyder samkørsel.



Covid-19 pandemien har betydet færre ture med kollektiv transport

Covid-19 har medført ændringer i mange danskeres daglige aktiviteter, og har derfor også påvirket mobilitetsmønstret. I figur 3.5 ses respondenternes svar på pandemiens påvirkning af antal ture indenfor hver transportform. Hovedkonklusionen er, at godt halvdelen har færre ture med kollektiv transport og i stort omfang har erstattet denne transportform med cykel og gang og i nogen grad med brug af delebilsordninger. 21% af de 977 respondenter vurderer, at pandemien har betydet, at de har flere ture i delebil, mens 12% vurderer at de har færre ture. For 48% af respondenterne er brugen af delebilsordning uændret.

Respondenterne er blevet bedt om at svare på spørgsmålene i undersøgelsen ud fra en situation, hvor pandemien er ovre eller ikke begrænser aktiviteterne. Det kan være svært for respondenterne at svare på en situation uden corona, og resultaterne forventes derfor til en vis grad at være påvirket af pandemien.

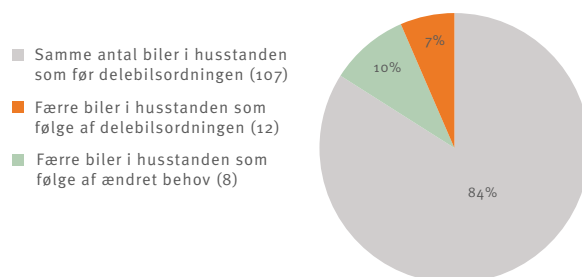
12% af delebilisterne i København råder over egen bil

Kun 69 ud af 594 respondenter i København svarende til 12% har egen bil. Langt de fleste delebilister går (56%) eller cykler hver dag (76%). 13% benytter kollektiv transport hver dag og 25% benytter den 1-3 gange om ugen.

10% bilejere har i dag færre biler pga. delebilsordningerne

Ses der på effekten af delebilsordningen på bilejerskabet blandt alle respondenter i landet med egen bil i husstanden, har knap 10% af respondenterne færre biler i dag pga. muligheden for delebilsordning (se figur 3.6). Det vurderes, at det med stor sandsynlighed er brugere der har afskaffet bil nr. 2. Det skal bemærkes, at der er ret få respondenter, der ejer bil, og derfor er resultaterne baseret på relativt få besvarelser.

Delebensordningers effekt på bilejerskab for respondenter med egen bil i husstanden



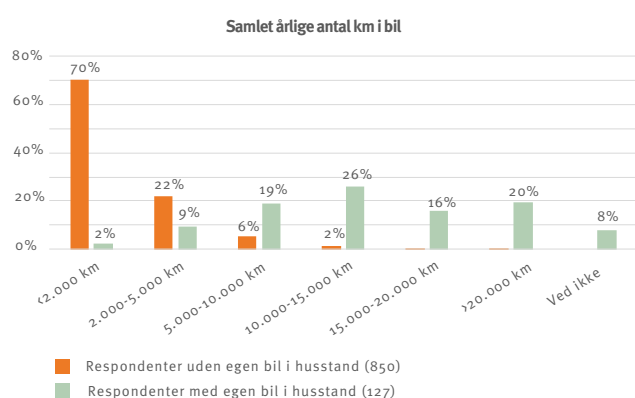
Figur 3.6: Respondenter med rådighed over bil i husstandens svar på spørgsmålet "Har din husstand færre biler til rådighed nu end umiddelbart inden, du/I fik mulighed for at benytte ordningen (hele Danmark)."



Foto:

Delebilister uden egen bil har et lavt kørselsbehov

Delebilister uden egen bil i husstanden har som forventet et meget lavere årligt kørselsbehov i bil end delebilister med rådighed over bil i husstanden (se figur 3.7). 70% af respondenterne uden egen bil i husstanden har en årlig bilkørsel på under 2.000 km, mens 70% af respondenter med egen bil kører mere end 10.000 km om året. Til sammenligning kører en gennemsnitsdansker over 18 år ca. 10.500 km. om året.



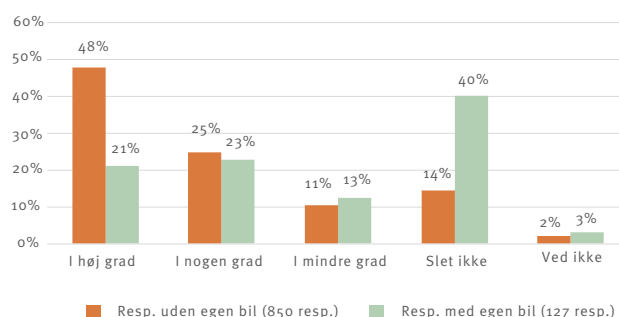
Figur 3.7: Samlet årlig kørsel i bil fordelt på respondenter med og uden egen bil i husstanden (hele Danmark).

For godt halvdelen af københavnske delebilister har delebilsordningen haft effekt på udskydelse eller undladelse af køb af egen bil

Blandt respondenter i København *uden adgang til egen bil*, har muligheden for at benytte delebil i høj grad haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af bilkøb for ca. 50%. I figur 3.8 ses resultaterne for hele Danmark, da datagrundlaget for respondenter *med egen bil* er for spinkelt i København.

Blandt respondenter med adgang til egen bil har delebilsordningen for 21% i høj grad haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af køb af bil. For 40% af respondenterne med egen bil har ordningen slet ikke haft indflydelse.

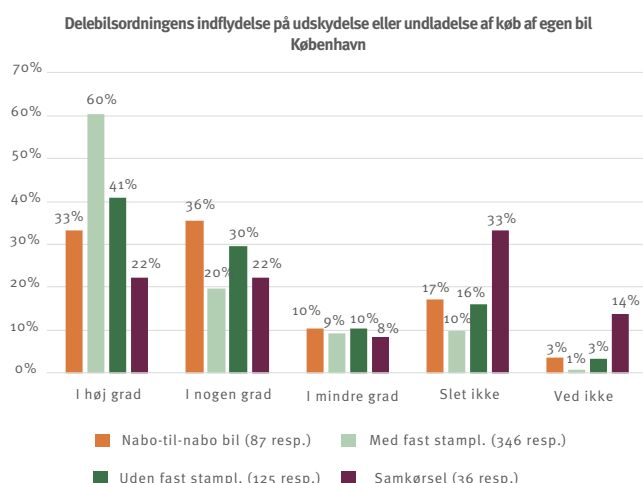
Delebilsordningens indflydelse på udskydelse eller undladelse af køb af egen bil



Figur 3.8: Delebilsordningens indflydelse på hvorvidt husstanden har undladt eller udskudt køb af egen bil blandt respondenter uden hhv. med adgang til egen bil (hele Danmark).

Alle delebilsordninger har en effekt på bilejer-skab

60% af delebilister der benytter fast stamplads mener, at ordningen i *høj grad* har haft indflydelse på at de har udskudt eller undladt at købe bil. Tilsvarende andel er 41% for delebiler uden fast stamplads, 33% for nabo-til-nabo-biler og 22% for samkørsel (se figur 3.9).



Figur 3.9: Respondenternes vurdering af delebilsordningernes indflydelse på, om de har udskudt eller undladt at købe bil (kun København).

Kun 16% af delebilisterne i København benytter deres primærordning flere gange om ugen

Nabo-til-nabo-bil og samkørsel benyttes fortrinsvis mindre end én gang pr. måned, hvor delebil både med og uden fast stamplads benyttes fortrinsvis 1-3 gange om måneden. Samlet set er det kun 16%, der benytter deres primære delebilordning flere gange om ugen.

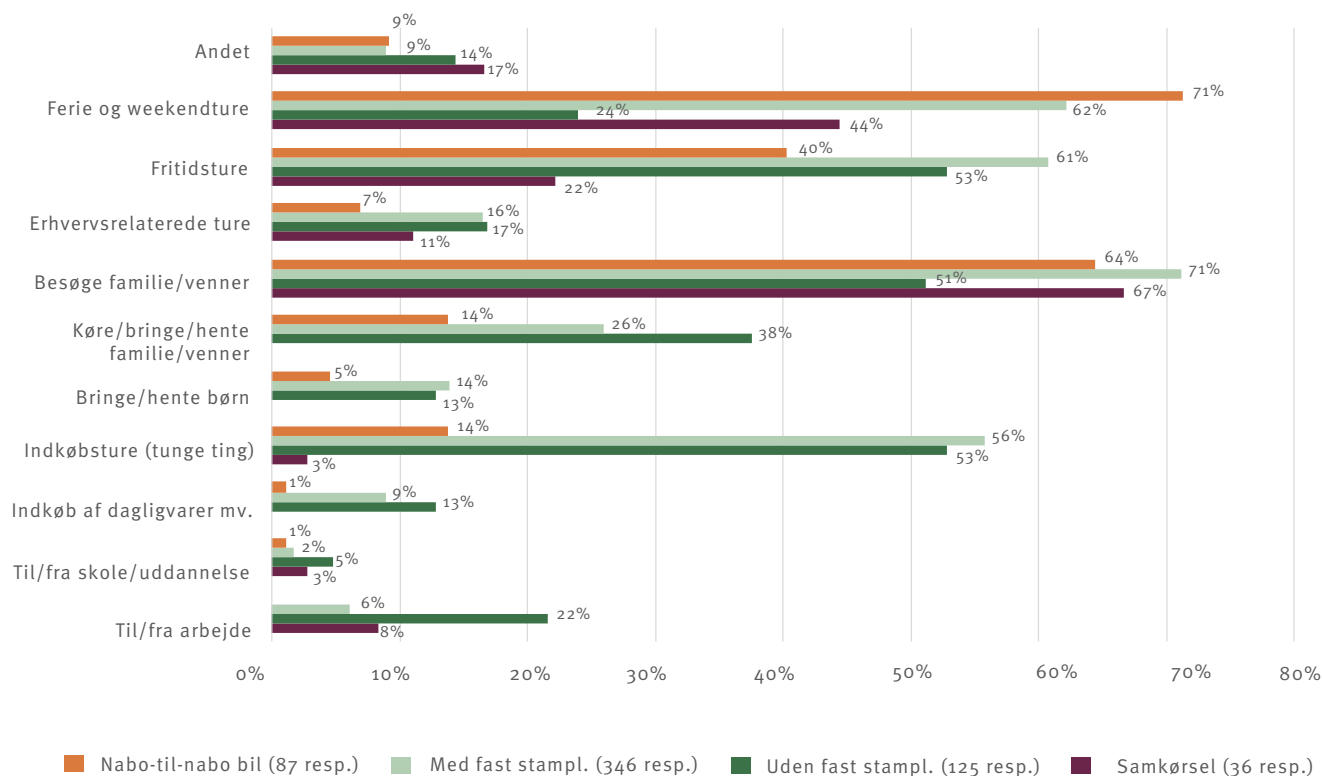
Hvor ofte benytter du ordningen?	Københavns Kommune
Hver dag/næsten hver dag	1%
1-3 gange om ugen	15%
1-3 gange om måneden	48%
Mindre end 1 gang pr. måned	36%
I alt	100% (594)

Figur 3.10: Hyppighed i brug af ordningerne for på de københavnske delebilisters.



Foto:

Turformål fordelt på de forskellige typer delebilsordninger i København (mere end ét svar per respondent)



Delebilsordninger benyttes primært til ture i fritiden og indkøb men 22% bruger delebil uden fast stamplads til/fra arbejde

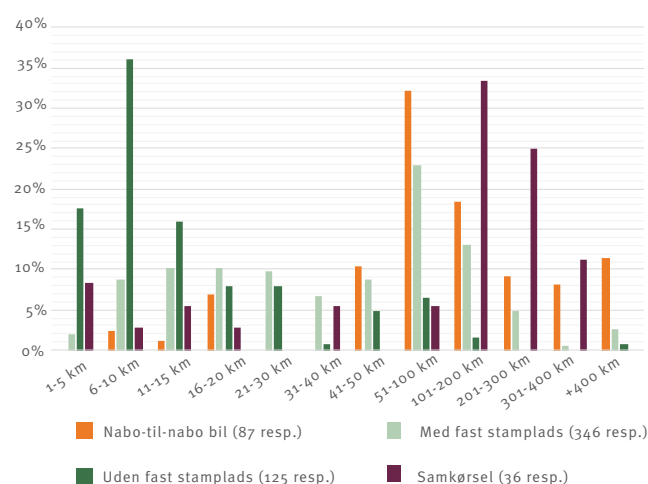
Skelnes mellem de enkelte ordninger ses, at delebil uden fast stamplads i mindre grad benyttes ifm. ferie og weekendture og i lidt højere grad til/fra arbejde og skole/uddannelse samt indkøb af dagligvarer – set i forhold til de tre øvrige ordninger (se figur 3.11).

Længden af turen er meget forskellig

På figur 3.12 ses, at delebilsordningerne benyttes meget forskelligt. Delebiler uden fast stamplads benyttes primært til de kortere ture og nabo-til-nabo-bil til de længere ture. Delebiler med fast stamplads benyttes både til kortere og længere ture. Samkørsel benyttes også mest til længere ture.

Figur 3.11: Typiske turformål som respondenterne anvender deres primære delemobilitetsordning til – fordelt på ordning. Respondenterne har haft mulighed for at afkrydse alle turformål (København).

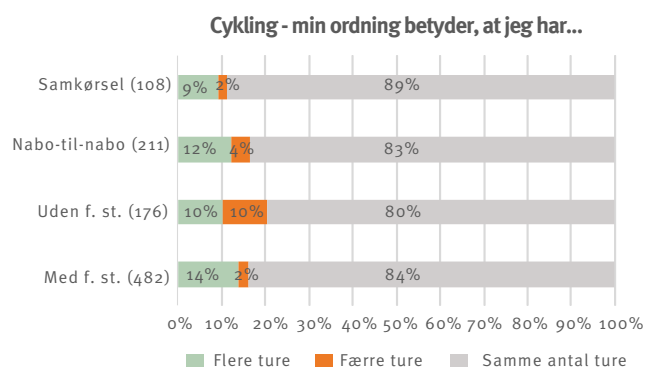
Hvor lang er en typisk tur med din primære delebilsordning (København)?



Figur 3.12: Længde af tur i delebil fordelt på de enkelte ordninger (København).

Alle ordninger på nær delebiler uden fast stamplads har betydet flere cykelture hos respondenterne.

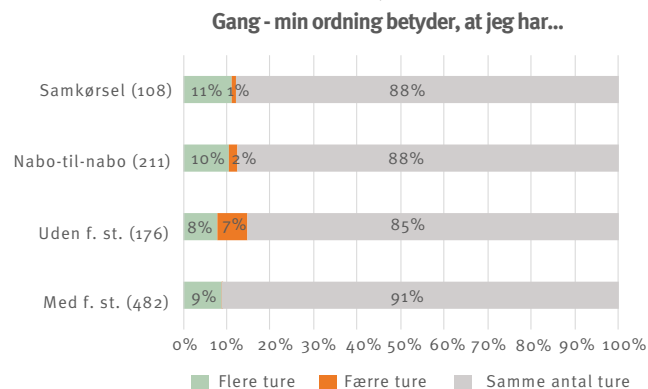
For brugere af delebiler uden fast stamplads har lige mange svaret, at de har hhv. flere som færre cykelture.



Figur 3.13: Har brugen af ordningen haft betydning for antallet af cykelture? (977 respondenter, hele Danmark).

Alle ordninger har givet flere gangture hos respondenterne

For delebil uden fast stamplads er der dog stort set lige mange der har svaret at de nu har færre gangture, som flere gangture (se figur 3.14).

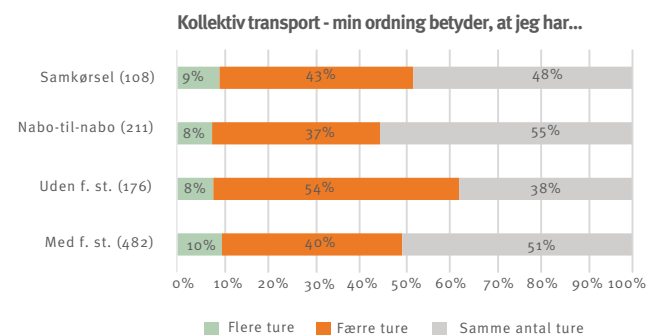


Figur 3.14: Har brugen af ordningen haft betydning for antallet af gangture? (977 respondenter, hele Danmark).

En relativ stor del af brugerne har i dag færre ture med kollektiv transport pga. ordningen

Særligt hos brugere af delebiler uden fast stamplads, hvor over halvdelen af respondenterne svarer, at de i dag har færre ture med kollektiv transport. Andre analyser og undersøgelser har ligeledes vist denne effekt, at delebiler erstatter de ture, hvor den kollektiv transport ikke er attraktiv. Covid-19 kan have betydet,

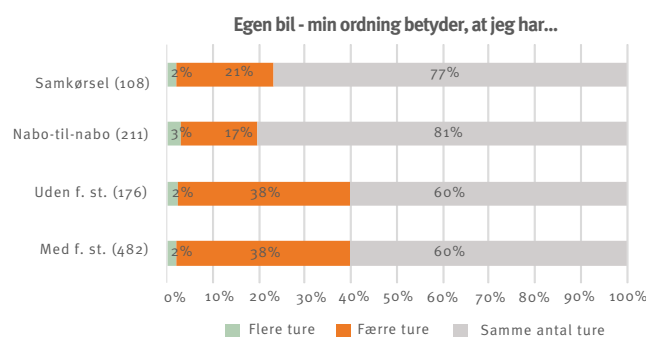
at brugerne oplever den kollektiv transport som mindre attraktiv pga. oplevelsen af smitterisiko. Dette kan have forstærket effekten i figur 3.15, selvom respondenterne er blevet bedt om at svare som om der ikke var corona.



Figur 3.15: Har brugen af ordningen haft betydning for antallet af ture med kollektiv transport? (977 respondenter, hele Danmark).

Ydermere viser undersøgelsen, at mellem 15% og 54% af respondenterne har fået færre ture i taxa, efter de er begyndt at bruge ordningen. Faldet er størst for de respondenter, der benytter delebil uden fast stamplads.

38% af brugere af hhv. delebiler med og uden fast stamplads siger, at de har fået færre ture i egen bil.



Figur 3.16: Har brugen af ordningen haft betydning for antallet af ture i egen bil? (977 respondenter, hele Danmark).

Mellem 17% og 38% af respondenterne angiver, at de har fået færre ture i egen bil. Af figur 3.16 fremgår det, at delebil med og uden fast stamplads har haft størst indflydelse på respondenternes antal ture i egen bil.

Københavnernes motivation: Mindre bilbehov, komfort og bæredygtighed

Figur 3.17 viser en opgørelse over, hvilke forhold der har haft betydning for respondenternes motivation for at bruge deres primære ordning. Respondenterne har haft mulighed for at markere max fem af de listede forhold.

De motivationsfaktorer som flest respondenter har peget på er:

- "Jeg har ikke behov for bil i hverdagen" (79%)
- "Jeg slipper for besvær i forbindelse med vedligehold, reparationer og syn mv. af egen bil" (64%)
- "Jeg har et ønske om at bidrage til et bæredygtigt miljø" (56%)

Det er bemærkelsesværdigt at det er kun 12% der angiver, motivationen for at bruge delebil er, at de ikke har råd til egen bil.

Ulemper

Respondenterne i København har udpeget følgende ulemper ved delebilsordningernes i dag:

- "Det er for dyrt"

- "Det er svært at finde en ledig bil, når jeg har brug for det"
- "Det kan være svært at finde en ledig parkeringsplads"

Andelen af respondenter, der peger på sidstnævnte ang. ledige P-plads, er markant større blandt respondenter uden fast stamplads, end blandt de tre øvrige ordninger.

Attraktivitet

Nedenfor er angivet de forhold, der kan gøre det mere attraktivt for respondenterne at benytte delebilsordningerne (generelt set).

- "Det skal være billigere"
- "Flere tilgængelige biler tilknyttet delemobilitet"
- "Flere tilgængelige elektriske biler og lade-standere"
- "Gratis parkering for alle typer af ordninger"
- "Flere reserverede parkeringspladser"
- "En form for belønning til borgere i husstande uden egen bil"

Forhold, der har haft betydning for din MOTIVATION for at bruge ordningen?	Nabo-til-nabo-bil (87)	Med fast stamplads (346)	Uden fast stamplads (125)	Samkørsel (87)	I alt (594)	
					Andel	Antal
Det er billigere for mig	48%	36%	34%	44%	38%	225
Jeg har ikke råd til egen bil	13%	11%	11%	19%	12%	71
Det er dyrt at parkere i byen	15%	10%	32%	14%	16%	93
Det er hurtigere og mere komfortabelt for mig end kollektiv transport	48%	28%	58%	50%	39%	229
Jeg slipper for besvær i forbindelse med vedligehold, reparationer og syn mv. af egen bil	59%	73%	48%	36%	64%	378
Mulighed for valg af bil der er tilpasset mine behov (størrelse/brændstoftype)	30%	54%	16%	19%	40%	239
Jeg har ikke behov for bil i dagligdagen	84%	84%	69%	58%	79%	469
Det er lettere for mig at finde en P-plads end med egen bil	5%	36%	25%	6%	27%	160
Brug af delemobilitet reducerer trængsel	25%	32%	22%	22%	29%	170
Jeg har et ønske om at bidrage til et bæredygtigt miljø	46%	63%	43%	58%	56%	333
Det er en del af min livsstil	13%	21%	21%	19%	19%	115
Intet af ovenstående/Ved ikke	2%	1%	4%	11%	2%	13

Figur 3.17: Vigtigste forhold der har haft betydning for respondenternes motivation for at bruge deres primærordning. Respondenterne har haft mulighed for at markere max 5 forhold (977 respondenter).





4. BRUGEN AF DE ENKELTE DELEBILSORDNINGER

Beskrivelse af perspektiver indenfor brugerne, bilejerskab og bilbrug for hver af de fire forskellige ordninger.

Større undersøgelser der indgår i analyse af de enkelte ordninger

Det følgende afsnit belyser tre perspektiver indenfor hver af de fire forskellige delebilsordninger:

- Udviklingen
- Hvem er brugerne?
- Hvordan påvirker ordningen bilejerskab og bilbrug generelt?

For at kunne tegne et billede af brugerne, delebilens udnyttelse og i det mulige omfang beskrive, hvordan medlemskabet af delebilsordningen kan påvirke bilejerskabet hos brugerne, er der set på tværs af data fra Transportvaneundersøgelsen og fra udbydere af delebiler og samkørsel, resultater fra onlineanalyse og fokusgruppeinterviews samt viden fra danske og internationale undersøgelser.

De tre store undersøgelser der refereres til i afsnittet er:

Tempest – Transforming household mobility practices through shared consumption,
2017-2020, Transportøkonomisk Institut (TØI).

Hovedformål:

- Undersøge potentialer for at gå fra individuel, privatejede transportmidler (dvs. privatbiler) til delebiler, samt konsekvenserne for mobilitetspraksis i husstande og relaterede energiforbrug og emissioner.

Effekt- og brugerundersøgelse af E-biler i Region Hovedstaden,
2017-2020, DTU.

Hovedformål:

- Undersøge ændringer i bilbrug og bilejerskab som effekt af DriveNow medlemskab;
- Undersøge ændringer i intentioner og holdninger omkring bilejerskab, mobilitet og elbiler relateret til DriveNow medlemskab;
- Monitorere kendskab til og brug af DriveNow i Region Hovedstadens befolkning;

- Identificere muligheder for at forbedre systemet og markedsføring, særligt mht. at øge effekter på trængsel og miljø.

Does free-floating carsharing reduce private vehicle ownership? The case of SHARE NOW in European cities,
2019-2020, Karlsruhe Institute of Technology (KIT).

Hovedformål:

- Identificere påvirkningen af delebilisme på bilejerskab, transportskift, kørte kilometer og drivhusgas emissioner.

I Danmark er der det begrænset viden om samkørsel i et lidt bredere spektrum, hvor der vil blive refereret særligt til en **Kvalitativ undersøgelse af incitamenter for samkørsel** (2017) af Alexandra Instituttet for Aarhus Kommune. Ydermere refereres der til undersøgelsen **Zero Empty Seats – A study into Blabla-cars environmental contribution** (2020), Le Bipe.



Delebiler med fast stamplads

Udviklingen i delebil med fast stamplads

Antal delebilspladser med fast stamplads er kun steget meget lidt siden 2016, men antal brugere er vokset og i dag er der i gennemsnit på tværs af ordninger mere end 15 delebilsmedlemmer pr. bil.

Analyse af TU-data - udviklingen i brugen af delebil med fast abonnement

Den nationale Transportvaneundersøgelsen (TU) indeholder spørgsmålet "Er du medlem af en delebilsklub?". Spørgsmålet er personligt, og stilles til personer over 18 år, med kørekort. Delebilsklub omfatter ordninger med fast abonnement. Der er intet krav om at bilen/bilerne skal have fast stamplads, men da det netop er debiler med fast stamplads, der har et fast abonnement vurderes det, at det primært er debilister med fast stamplads, der har svaret og derfor behandles data under dette punkt.

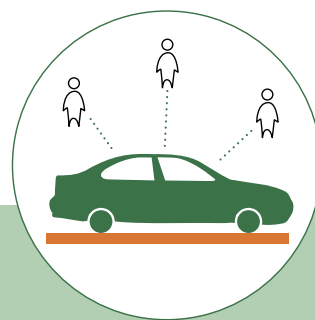
Formålet med denne analyse er at se på udviklingen i brugen og brugerne af delebil med fast abonnement.

Resultater er udtrukket for to perioder hhv. fra 2009-14 og fra 2015-19 for hele Danmark, for at give et billede af udviklingen i, hvem der er brugere af debiler med abonnement. TU-data er baseret på relativt få interviews (se figur 4.1), og resultaterne skal derfor tages med forbehold. For Københavns Kommune, er der endnu færre interviews fx kun 70 i perioden 2009-14, og data for kommunen vises derfor ikke i diagrammer, men kun til at beskrive mulige udviklingstrends.

TU-interviews	Danmark	København
2009-14	272	70
2015-19	319	125

Figur 4.1: Antal Interview i Transportvaneundersøgelsen

56% af de danske debilister med abonnement bor i Storkøbenhavn, 5% i Aarhus og 2% i Odense.



Antal debiler med fast stamplads i København: ca. 260 biler (heraf er knap 30 på privat grund). Knap 2% er elbiler.

Københavnernes tures fordeling på rejselængde (346 resp. fra online-undersøgelse):

0-50 km	56%
51-100 km	23%
over 100 km	21%

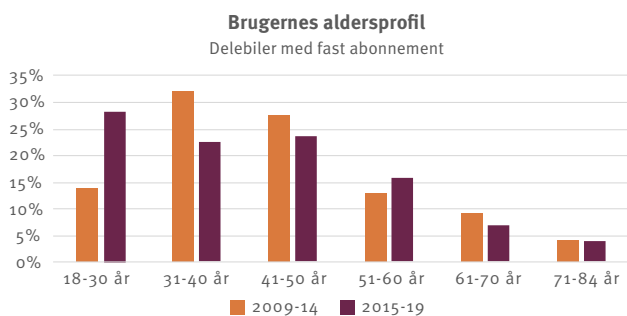
Turformålet er typisk: Ferie og weekendture, fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting (både onlineanalyse og internationale undersøgelser).

Knap 20% benytter ordningen både til privat og erhvervsrelaterede ture (data fra online-undersøgelse).

På landsplan har ca. 40% af delebilisterne med abonnement ikke rådighed over bil i husstanden.

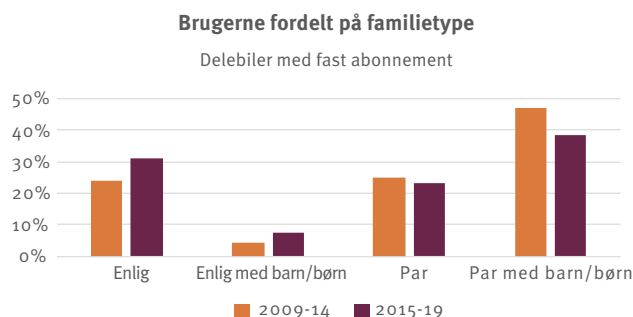
Data indikerer, at denne andel er noget højere i København, hvor mere end 60% af delebilisterne med abonnement ifølge TU kommer fra en billøs husstand.

Markant større andel yngre voksne i aldersgruppen 18-30 år benytter delebil med abonnement i dag. TU-data viser, at det i dag en bredere brugergruppe, der benytter debiler med fast abonnement.



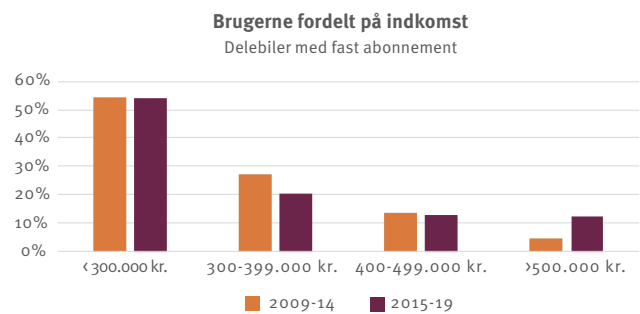
Figur 4.2: Udviklingen i aldersprofil for brugere af debiler med fast abonnement i Danmark (Data: TU)

Der er stadig flere mænd (60%) end kvinder (40%), der bruger delebil med fast stamplads, hvilket svarer stort set til niveauet for 5-10 år siden. Dog indikerer data fra København, at en lidt større andel kvinder bruger delebil i dag.



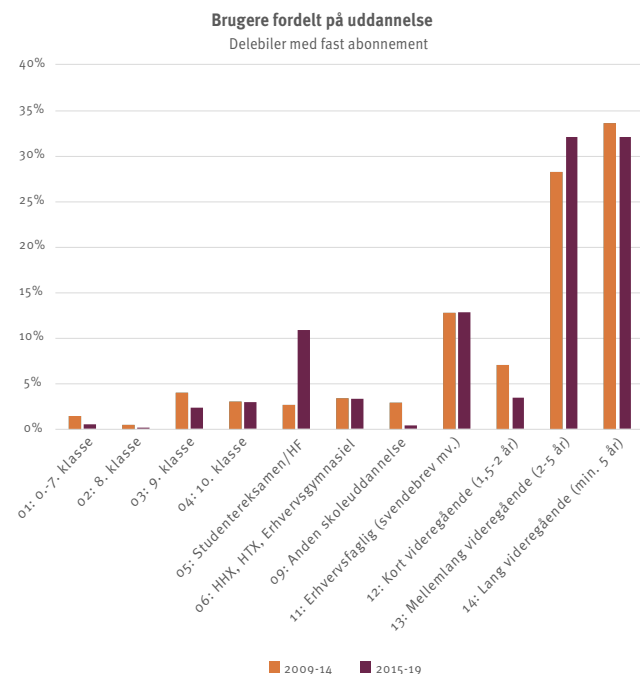
Figur 4.3: Udviklingen i familietyper, der bruger debiler med fast abonnement i Danmark (Data: TU)

I dag er der en større andel enlige der bruger delebil med fast stamplads og færre par med børn, hvilket stemmer overens med, at der i dag ses en yngre aldersprofil.



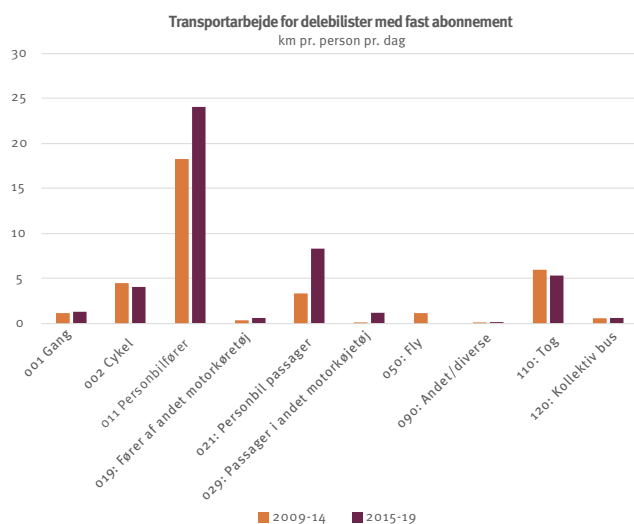
Figur 4.4: Brugere af debiler med fast abonnement i Danmark fordelt på indkomst (Data: TU)

Over halvdelen af delebilisterne har i dag en indkomst under 300.000. 25% af brugerne har en indkomst på over 400.000 kr.



Figur 4.5: Udviklingen i uddannelseslængde for debiler med fast abonnement (Data: TU)

Andelen af brugerne med mellemlang og lang videregående uddannelse er langt højere end for befolkningen som helhed. 64% af brugerne af debiler med fast abonnement har en mellemlang eller lang uddannelse. Men andelen af studerende (med studentereksamen, HF) er steget relativt meget i perioden.



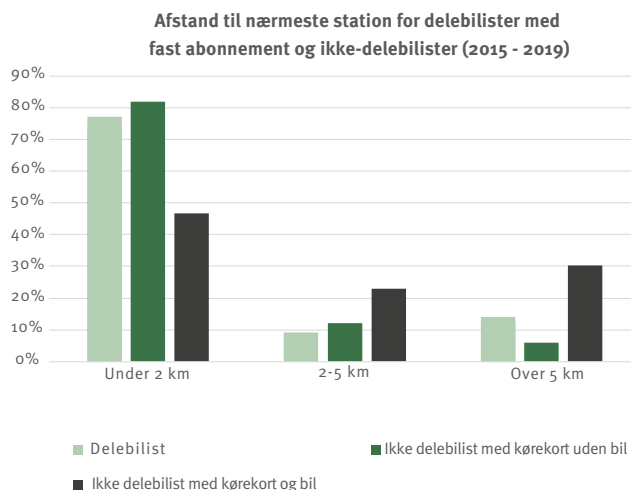
Figur 4.6: Transportarbejde for delebilister med fast abonnement (Data: TU)

TU-undersøgelsen viser, at der er en tendens til, at delebilister med fast abonnement kører lidt flere km i bil i dag end for 5-10 år siden, hvilket også er den generelle tendens i Danmark.

Delebilister med fast abonnement adskiller sig fra de almene bilister ved, at delebilisterne er yngre, der er en større andel mænd og andel med høj indkomst og længere uddannelse, og så er der flere studenter.

	Delebilis-medlem	Ikke-delebilis-medlem med kørekort og bil
18-30 år	28%	16%
Mænd	60%	52%
Enlige	31%	16%
>400.000 indkomst	25%	14%
Studentereksamen	11%	5%
Mellemlang eller lang uddannelse	64%	42%

Figur 4.7: Parametre, hvor delebilister med fast abonnement skiller sig ud. Den procentvis andel henviser til andelen af befolkningen i Danmark (Data: TU)



Figur 4.8: Delebilister med fast abonnement og ikke delebilister opdelt efter afstand til nærmeste station (Data: TU)

Over 70% af delebilisterne bor tæt på en station, hvilket også kendetegner ikke delebilister med kørekort, men uden bil.

Hvem er brugerne af delebiler med fast stamplads?

En norsk undersøgelse fra det såkaldte TEMPEST-projekt [1] peger på, at delebiler med fast stamplads primært bruges til ferie og weekendture, indkøb af tunge varer og fritidsture i bred forstand. Hvilket online-undersøgelsen i dette studie også viser.

Oslo-undersøgelsen bekræfter brugerprofilen skitseret under TU-analysen, dvs. at delebilisterne er yngre, der er en større andel mænd og andel med høj indkomst og længere uddannelse end almindelige bilister. Desuden viser undersøgelsen, at delebilister med fast stamplads i langt mindre grad end andre byboere benytter bil. Oslo-studiet viste at delebilister med fast stamplads i gennemsnit kører 30% færre km end en almindelig byboer. Forskellen kan formentlig ikke primært tilskrives delebilsordningen men i højere grad den omvendt årsagskæde: **At dem der er medlem af delebilsordninger, har et meget begrænset behov for bil.**

Hvad siger brugerne?

I fokusgruppeinterviewene blev det påpeget, at debiler med fast stamplads er attraktive, fordi der er mange biler, at der er forskellige bilstørrelser og -typer (også mht. brændstof), at bilerne er lette at booke og aflyse, og at de kan bookes en måned i forvejen. Sidstnævnte ses som en fordel, hvis man planlægger længere ture. Derudover ved brugerne (oftest), hvor bilen er, og hvis bilen ikke holder på sin plads, får man en sms om, hvor den så holder parkeret. Samtidig lægger fokusgruppen vægt på at bilerne er rengjorte, hvilket bidrager til den samlede oplevelse af transporten.

De interviewede brugere fremhævede, at cykelparkering ved debilen er rigtig godt. Der blev dog også påpeget et par udfordringer i forbindelse med debiler med fast stamplads. Flere af deltagerne har oplevet, at især debilister fra andre ordninger (fx debiler uden fast stamplads) tager de parkeringspladser, der er reserveret til debilerne med fast stamplads. Derudover er det et irritationsmoment for brugerne, at man ved booking for en længere periode er nødsaget til at betale for bilen, selvom man ikke kører i den. Det kan fx være i forbindelse med kørsel til sommerhus, hvor der ikke er "en fast stamplads" i nærheden.

Hvordan påvirker ordningen bilejerskab og bilbrug?

60% af debilister der benytter fast stamplads mener, at ordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil.

Debiler med fast stamplads har effekt på antal ture i egen bil. 38% af brugerne svarer i online-undersøgelsen, at de har færre ture i egen bil efter de er begyndt at bruge debil.

Når der ses på påvirkningen af bilkørslen generelt, er effekten tvetydig på grund af modsatrettede effekter. For de husstande, der afskaffer bilen eller bil nr. 2, vil højere omkostninger pr. tur og pr. km ved debilsordningerne bevirke, at man bruger debilen sjældnere, end man ville have brugt privatbilen. I modsat retning trækker dem, som ved debilsordningerne får øget adgang til bil og et øget bilbrug. I online-undersøgelsen

er der en lige stor andel (16%), der udtrykker, at de kører *langt flere bilture som langt færre ture* end før de begyndte at bruge debil med fast stamplads. Empiriske undersøgelser generelt peger på, at **nettoeffekten af debiler med fast stamplads er mindre bilkørsel.**

TEMPEST - OSLO-UNDERSØGELSE (TØI)

De to delebilsordninger med fast stamplads, der indgik i projektet, var Bilkollektivet og Hertz Bilpool. Bilkollektivet er en delbilsforening med abonnement, hvor Hertz Bilpool er en delebilsvirksomhed med varierende abonnement. [1]

Erfaringer:

- Bilkollektivets brugere har et bemærkelsesværdigt **højt uddannelsesniveau** med to tredjedele har en lang, videregående uddannelse og deraf følgende **højt indkomstniveau**. Det er i højere grad **familier mellem 30 og 50 år**. Kun hver sjette har privat bil ved siden af delebilen. Trods dette, er det kun 5% af brugerne, der bruger bilen mere end én gang om ugen, og mere end halvdelen bruger højst delebil en gang om måneden.
- De øvrige brugere har i højere grad bil selv og benytter delebilen sjældnere. Der er altså tale om befolkningsgrupper, som i langt mindre grad end andre byboere benytter bil, og forskellen kan formentlig ikke primært tilskrives delebilsordningen men i højere grad den omvendt årsagsskæde: **At dem der er medlem af delebilsordninger, har et meget begrænset behov for bil.**
- Et af delprojekterne i TEMPEST var dybdeinterviews med 36 husstande. Disse interviews viser bl.a. at **mere end 1/3 kører mindre bil end før de begyndte at bruge delebil**, særligt dem der havde bil tidligere. Årsagen til, at brugerne kører mindre bil er bl.a.: Det kræver mere planlægning, der tages færre spontane ture, har vænnet sig til at bruge anden transport end bilen og de er blevet mere bevidst om omkostningerne ved bilbrug.
- En spørgeskemaundersøgelse med +3000 delebilsbrugere var ligeledes et delprojekt, der bl.a. viste:
 - De fleste delebilister har udtrykt, at de kører mindre bil efter at have startet som delebilist.
 - Delebilister i **Oslo kører ca. 30% færre km pr. uge end den gennemsnitlige beboer.**
 - For alle ordninger gælder det, at mere end **50% af deltagerne svarer, at de er uenige i, at de har øget deres bilbrug** efter de bruger delebil.
- Endnu et delprojekt i TEMPEST har identificerede brugerprofiler af både socioøkonomiske data, brugsmønster og holdningsspørgsmål fra interviews. De tre identificerede profiler er: *"Active Green"*, *"Local Flexible"* og *"Long-distance Holiday"*. Figur 4.9 på næste side uddyber lidt karakteristika ift. til delebilsordning, turtyper, turlængde og brugshyppighed samt deres egen opfattelse, hvorfor de bruger delebil.

Partnere i projektet:

Transportøkonomisk institutt (lead); DRIFT at Erasmus University Rotterdam, Nederland; Lund University, Sverige; TSU at University of Oxford, UK; and PhD research fellow connected to TIK at University of Oslo.

Finansieret af Norges forskningsråd.
Periode: 2017-2020

Indhold:

Comparative case study via document analysis, dybde interviews af husstande, survey blandt delebilister (kun i Norway), interessent workshops, og ekspert survey (Delphi undersøgelse)

Kontakt: projektleder.

'Active green'	'Local flexible'
Flest brugere af Bilkollektivet (forening)	Primært brugere af Bilkollektivet (forening) og Hertz Carpool (B2C)
Formålet med bilen er for dem hovedsageligt ferie, shopping og fritid (besøg familie og venner – kort distance)	De foretager mest korte, lokale ture i den urbane region i forbindelse med arbejde, shopping ærinder og besøg (og sjældent ferie).
Delebilerne benyttes til middel-distance, men færre ekstra ture med bil	De praktiske aspekter ift. at dele er dominerende for brugen – fx let tilgængelige nye og varierende biler, parkering, support service og infrastruktur. Særligt ift. B2C-brugere er det set som en troværdig og professionel udbyder.
Miljømæssig motivation, samt fordi de kan lide samarbejdsmodellen og idéen om at dele.	Motivationen er relateret til de økonomiske og praktiske overvejelser.
Stor andel har børn og ordningen har den største andel af kvinder.	Ordningerne erstatter ikke den privatejede bil, men er mere et supplement.

Figur 4.9: Car sharing and transformation in households travel patterns: Insights from emerging proto-practices in Norway (baseret på Julsrud & Farstad 2019). B2C betyder Business to Consumer, dvs. ordningen udbydes af en privat virksomhed.

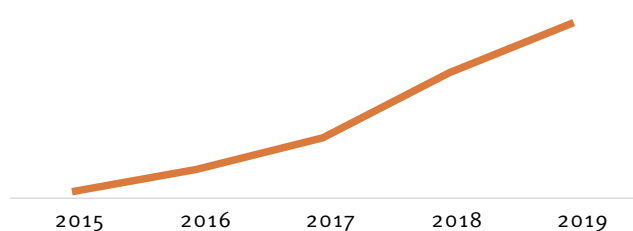
- De mindst hyppige formål er den der typisk er del af det daglige mobilitetsmønster: Hverdagsindkøb, pendling og hente/bringe børn.
- Der er meget få brugere fra undersøgelsen, der mener, at delebilsordningen har reduceret deres brug af offentlig transport – også holdningen mellem dem der ikke ejede bil før. I nogen grad var det mere blandt Hertz brugere, at der kunne ses et mindre brug af offentlig transport, formentlig fordi de havde kortere delebilsture. Der er dog en bredere enighed om, at **medlemskabet har øget deres gang- og cykelture**, særligt tidligere bilejere, der nu er delebilister. Derfor menes det ikke, at delebilisme fører til en reduktion i brugen af offentlig transport, cykel og gang, men sandsynligvis øger det antallet af cykel- og gangture.

Delebiler uden fast stamplads

Udviklingen i debiler uden fast stamplads

Både antal brugere og antal kørte km pr bil vokser stødt i København, hvilket tyder på, at brugerne har taget servicen til sig.

Delebiler uden fast stamplads



Figur 4.10: Trendkurve - stigningen i antal kørte km pr debil pr år uden fast stamplads i København (Data: debilsudbydere)

Hvem er brugerne?

Der er en overvægt af mænd, der bruger debiler uden fast stamplads, men forskellen i fordelingen mellem mænd og kvinder er blevet mindre de seneste år (se figur 4.11). Den typiske brugergruppe er 18-40 år, hovedandelen af brugerne bor tæt på kollektiv transport og har et mindre bilbehov.

Debiler uden fast stamplads bliver af brugerne kaldt "minutbiler" fordi betalingen sker pr. kørt minut, og der betales ikke for abonnement. De bliver typisk brugt til kortere ture under 30 km. primært til familiebesøg, venner eller til arbejde. Bilerne kan benyttes indenfor et afgrænset område.

Brugere, der vælger denne debilsordning vil generelt vil have et mindre behov for bil end brugere af ordningerne med fast stamplads.



Antal biler uden fast stamplads i København: Over 900 biler

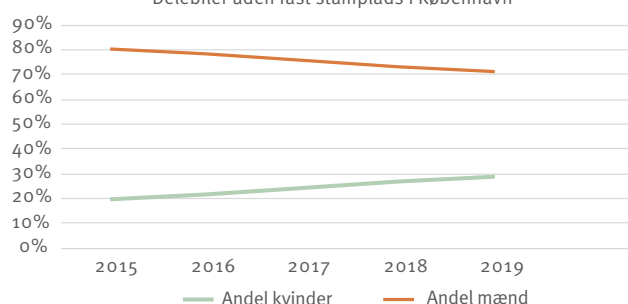
Københavnernes tures fordeling på rejselængde (125 resp. fra online-undersøgelse):

0-50 km	91%
51-100 km	6%
over 100 km	2%

Turformålet er typisk: Fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting (både onlineanalyse og internationale undersøgelser). Ca. 20% bruger ordningen til/fra arbejde.

Brugerandel fordelt på kvinder og mænd

Debiler uden fast stamplads i København



Figur 4.11: Udvikling i brugerandel fordelt på køn over årene (Data: debilsudbydere)

Hvad siger brugerne?

I fokusgruppeinterview både med virksomheder og borgere kom det frem, at brugerne oplever at det kan være svært at finde ledige parkeringspladser til delebiler uden fast stamplads - særligt om aftenen. Det er dog det samme problem med egen bil, er deltagerne enig om. Desuden oplever brugerne, at ture med delebiler uden fast stamplads kan være dyre i myldretiden, hvor trafikken kører langsomt, fordi der betales pr. minut.

Medarbejdere i en af virksomhederne benytter delebiler uden fast stamplads til erhvervsmæssig brug - hovedsageligt mellem de to kontorer, som virksomheden har (beliggende med ca. 40 km afstand). Delebilen erstatter ture i taxa eller medarbejdernes egne biler. Virksomhedens medarbejdere benytter ikke delebil i kombination med kollektiv transport. Repræsentanten mener ikke, at debilerne genererer flere ture i virksomheden. Bilerne kan benyttes af medarbejderne til privat brug til og fra arbejde, men det er egenbetaling.

”Når en medarbejder beder receptionen om at bestille en taxa, bliver medarbejderen foreslået at tage en delebil i stedet – hvis der altså er én til stede på P-pladsen”

Virksomhedsrepræsentant, fokusgruppeinterview december 2020.

Hvordan påvirker ordningen bilejerskab og bilbrug?

I betragtning af den kraftige vækst af delebiler uden fast stamplads er det stadig et begrænset antal analyser, der undersøger effekterne. Samlet set vurderes det på baggrund af nedenstående undersøgelser, at delebiler uden fast stamplads har en effekt på, om borgere udskyder eller undlader at købe bil. Det er dog ikke muligt at sige noget om, hvor længe brugerne udskyder et evt. bilkøb.

Online-undersøgelsen viser, 41% af respondenterne der benytter delebil uden stamplads mener, at ordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har ud-

skudt eller undladt at købe bil.

En større international online-undersøgelse af Share-Now brugere [3] viser nogenlunde tilsvarende, at ca. 29% har undertrykt bilkøb pga. brugen af delebil uden fast stamplads i København og med nogenlunde samme andel for 10 af de 12 undersøgte storbyer.

En undersøgelse i Basel viser, at 6% af husstandene har reduceret deres bilejerskab efter de er begyndt at bruge delebil med fast stamplads [6]. Undersøgelsen konkluderer dog, at denne ændring ikke udelukkende kan tilskrives debilsordningen.

DTU's undersøgelse fra 2020[2] peger på, at delebil uden fast stamplads spillede en større rolle for brugerens beslutning om at sælge egen bil, efter at de begyndte at benytte delebil. Desuden viste undersøgelsen, at en ændring i bilejerskab ofte er relateret til nogle begivenheder i livet og kan ikke direkte tilskrives debilsordningen. Uanset vurderes det, at det er plausibelt, at debilsmuligheden for nogle af disse livsbegivenheder kan udskyde tidspunktet for, hvornår behovet for bil bliver så stort, at man anskaffer egen bil. DTU's undersøgelse baserer sig på flere online-undersøgelser af de samme brugere over flere år, hvilket gør denne undersøgelse valid i forhold til analyser, der kun spørger brugere en gang, og brugerne derfor skal huske tilbage på, hvorfor de ændrede adfærd.

I forhold til bilbrug svarer 38% af respondenter, der benytter delebil uden fast stamplads, at de har færre ture i egen bil, efter de begyndte at benytte ordningen. Ses på ture i bil generelt er der en lige stor andel respondenter der siger, at de har markant flere bilture, som markant færre bilture. Dog er der 36% der svarer at de har fået lidt flere ture i bil og kun 10% siger, de har fået lidt færre ture.

Desuden svarer 54% at de har færre ture med kollektiv transport. Flere undersøgelser peger således på, at delebiler uden fast stamplads erstatter ture med kollektiv transport.

Effekt- og brugerundersøgelse af E-biler i Region Hovedstaden, (DTU)

Undersøgelsen leverer en analyse af brugsmønstre og effekter af DriveNow (e-biler). Den er baseret på en før- og efterundersøgelse blandt medlemmer (n=2741) og ikke-medlemmer (n=2602), og udført som spørgeskemaer udsendt i en periode over to år. [2]

Erfaringer:

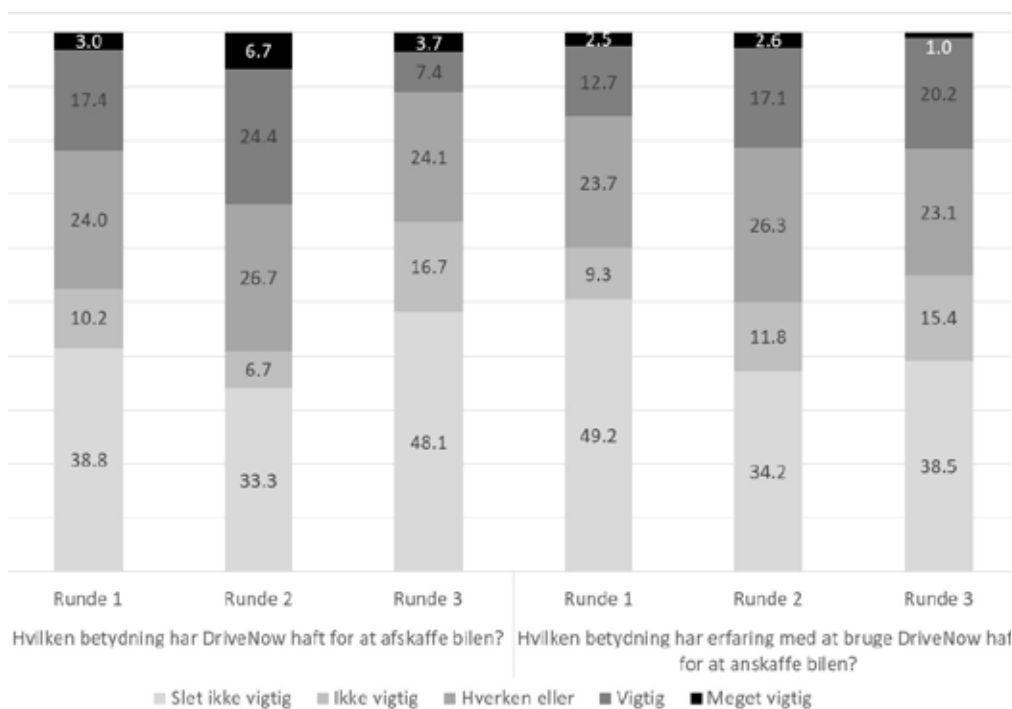
- DriveNow-brugere er **ofte mænd, yngre og lidt højere uddannet**. Derudover er der flere DriveNow-brugere uden bil i husstanden sammenlignet med ikke-medlemmer. Karakteristika af medlemmer har dog ændret sig lidt over tid, så at **de ligner lidt mere den generelle voksne befolkning** med kørekort i RH, hvilket indikerer en stigende udbredelse i befolkningen.
- Holdninger til mobilitet, og hvordan det har ændret sig over tid: Forskellene mellem brugere og ikke-brugere er ikke særligt markante – de største forskelle findes mht., at miljø spiller en større rolle for medlemmers transportmiddelvalg (højere miljømæssige normer). Samtidig oplever medlemmer større køreglæde, men føler sig mindre afhængige af biler. **Det tyder på, at bilbrug er mere relevant for dem end bilejerskab**, hvilket passer sammen med, at undersøgelsen fandt, at DriveNow-brugere er "mere urbane" (bor oftere i KBH eller FRB) og mere multimodale (dvs. oftere bruger forskellige transportmidler) end ikke-brugere – resultater, som andre studier om bybilsbrugere også har fundet (fx Kopp et al., 2015).
- Under medlemskab ændrer holdninger sig ikke markant: Det eneste, der ændrer sig, er, at miljømæssige normer stiger lidt med længden af DriveNow-medlemskab, dvs. **medlemmer føler sig i stigende grad forpligtet til at bruge miljørigtige transportmidler, jo længere de har været medlemmer**. Med hensyn til holdninger til elbiler, er det kun de affektive aspekter (køreglæde), der øges under medlemskabet – ikke symbolske (status) eller funktionelle aspekter (aspekter relateret til rækkevidde eller opladning).
- Tidligere undersøgelser om bybiler har fundet markant mindre effekter på bilejerskab (Becker et al., 2017; Namazu & Dowlatabadi, 2018) end for delebiler med fast stamplads, og de har desuden fundet, at **bybiler bruges mere som supplement til end som erstatning for privatejede biler**. Denne undersøgelses resultater støtter disse resultater; faktisk kan det ikke påvises, at det at være medlem af DriveNow er relateret til reduceret bilejerskab, når der kontrolleres for andre faktorer, som kan have betydning for ændringer i bilejerskab (fx "self-selection-bias"). Disse resultater viser, **at personer, som bliver medlem, på forhånd oftere har intentioner om at ændre bilejerskab** – både at øge og at reducere bilejerskab – hvilket tages højde for i disse analyser.
- Hvis der ses på forskellige segmenter af DriveNow-medlemmer, viser undersøgelsen, at dem, **der har øget deres bilejerskab**, mens de var medlem (eller ønsker at øge det), **ofte er de personer, der har oplevet, at der er sket nogle forandringer i deres liv** (fx antal af personer i husstanden har ændret sig, personen er flyttet eller har skiftet job), hvilket tyder på, at det ikke var medlemskab alene, som har påvirket dem.

Partnere i projektet:
Region Hovedstaden (RH), CopenhagenElectric og
Arriva

Periode: 2017-2020

Kontakt: Kontakt: DTU Management

- I gruppen, som afskaffede bil, var der derimod ikke så mange, der har svaret, at der skete ændringer i deres liv, hvilket **indikerer, at DriveNow spillede en større rolle for beslutningen om at reducere bilejerskab.**
- De fleste DriveNow-ture er relateret til fritidsaktiviteter (29%), derefter følger ture hjem (22%) og til arbejdsplads (11%).
- Ifølge brugerne **erstatte DriveNow-ture primært ture med offentlig transport (48%),** derefter ture med individuel motoriseret transport (29% bil, taxa, andre), og i lidt mindre grad også ture med cykel (15%) og gang (4%).



Figur 4.12: Betydning af DriveNow for at anskaffe eller afskaffe en bil i alle spørgerunder (Data: Effekt- og brugerundersøgelse af E-bil i Region Hovedstaden, 2020, DTU.)

Does free-floating carsharing reduce private vehicle ownership? The case of ShareNow in European cities, (KIT)

Undersøgelsen blev sat i gang, da car2go og DriveNow fusionerede til ShareNow i 2019. Analysen er baseret på én online-survey i 11 europæiske byer med mere end 10.000 respondenter. Størstedelen af brugerne i stikprøven er unge mænd med høj uddannelse, men unge generelt i alderen 20-29 år er underrepræsenteret og ældre er overrepræsenteret i stikprøven. [3]

Erfaringer:

- Resultaterne fra undersøgelsen viser, at free-floating delebiler har en indflydelse på bilejerskabet for byboere i de elleve europæiske byer, der er regelmæssige brugere af ShareNow. Den videnskabelige artikel konkluderer, at **analysen indikerer et reduceret bilejerskab alle i 11 byer** som følge af delebilisternes adgang til ShareNow. I København svarer 29%, at de har undertrykt bilkøb.
- Interviewpersonernes svar indikerer, at en delebil erstatter flere private biler. Det højeste antal "undertrykte bilkøb" er i København, hvor en free floating bil erstatter **18,6 biler pr. free-floating delebil**. Det vurderes at dette niveau af undertrykte bilkøb er optimistisk dels fordi det er 'stated intentions' og dels fordi udskydelse af bilkøb kan være alt fra en måned til 'permanent'.
- Den vigtigste ikke-byspecifikke faktor, der påvirker brugernes bilejerskab er brugsfrekvensen af tjenesten. **Jo flere kilometer brugerne benytter ordningen, jo mere sandsynligt er det, at de vil sælge deres bil (eller de sælger deres bil og derfor bruger de servicen mere)**. Desuden har brugere, der også er medlem af delecykelservices og andre delebilsservices, samt brugere der ejer flere biler, større tendens til at reducere deres bilejerskab.
- **Ca. 2,3% af alle respondenterne svarede, at de har erhvervet bil**, fordi de har prøvet ShareNow delebiler.
- For alle byer er det mellem 3,6%-16% af brugerne, der har solgt deres bil. **Dette indebærer, at antallet af solgte biler overstiger antallet af fungerende free floating-biler** betydeligt, derfor faldt det samlede antal biler.
- Undersøgelsen viser et reduceret bilejerskab ved, at der er i alt er 3,2 solgte privatbiler pr. delebil uden fast stamplads.
- Særligt i København er unge i alderen 20-29 år underrepræsenteret i stikprøven. Desuden viser den statistiske analyse, at unge er mindre tilbøjelige til at sælge deres bil end ældre. Dette skal holdes for øje, i anvendelse af resultaterne fra analysen. På den anden side er brugere, der ofte benytter ShareNow, underrepræsenteret i analysen, hvilket kan påvirke tallet for afskaffelse af bil i den anden retning, da denne gruppe har større tendens til at afskaffe bil.
- Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at **København har det største antal brugere hvis man ser det i forhold til byens størrelse** (se tabel på næste side): 5% mens de øvrige ligger mellem 1 og 2,5% bortset fra London med 0,1%. Dette kan inspirere til hypoteser om, hvorfor "undertrykte bilkøb" er næsten dobbelt så højt som gennemsnittet:

Partnere i projektet:
Karlsruhe Service Research Institute (KSRI), Karlsruhe
Institute of Technology (KIT).

Periode: 2019-2020

Indhold:
Stikprøve for København er 893, hvilket svarer til 3.0%
af ShareNow brugerne i København på survey-tids-
punktet.

- Dette hænger formentlig sammen med de høje danske bilafgifter (og høje brug af cykler). Formentlig ville relativt flere brugere i København, som i dag ikke har bil, have det, hvis omkostningerne ved bilhold var mindre. Mange af disse vælger formentlig at udsætte deres bilkøb ved lejlighedsvis ture med ShareNow.

Summary of impacts on car holdings from FFCS.

	City	Percentage of participants who sold a car	Cars sold per FFCS car ¹	Percentage of participants who suppressed a car purchase	Cars suppressed per FFCS car ²
car2go	Amsterdam (n = 258, N = 16,486)	8.1%	3.4	24.8%	10.3
	Berlin (n = 1127, N = 53,714)	10.0%	4.6	24.8%	11.3
	Hamburg (n = 1001, N = 42,995)	8.7%	4.0	29.4%	13.4
	Madrid (n = 1691, N = 31,550)	3.6%	2.1	14.3%	8.4
	Rome (n = 1224, N = 35,912)	7.8%	3.8	29.4%	14.4
	Vienna (n = 699, N = 26,286)	10.0%	3.3	23.2%	7.7
	Average (weighted)	7.8%	3.3	25.8%	11.4
DriveNow	Brussels (n = 922, N = 10,665)	16.1%	5.3	26.1%	8.6
	Copenhagen (n = 893, N = 30,136)	4.9%	3.2	28.6%	18.6
	Helsinki (n = 738, N = 5696)	8.7%	2.9	27.2%	9.0
	Lisbon (n = 1369, N = 9557)	5.3%	2.1	26.1%	10.4
	London (n = 674, N = 12,622)	7.4%	2.4	40.7%	13.3
	Average (weighted)	7.8%	3.3	25.8%	11.4

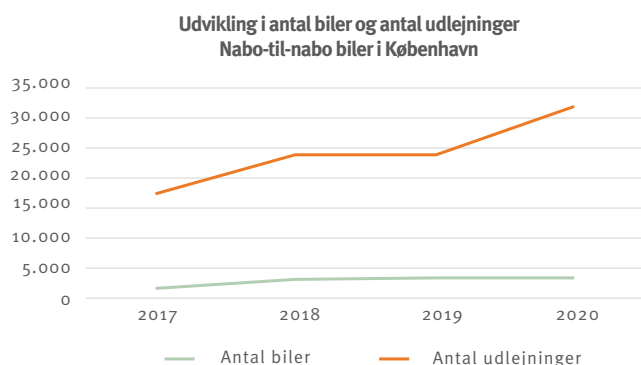
¹ Real car sale.

² Hypothetical car sale.

Figur 4.13: Tabel fra undersøgelsen af ShareNow.

Nabo-til-nabo

Udviklingen i nabo-til-nabo-biler

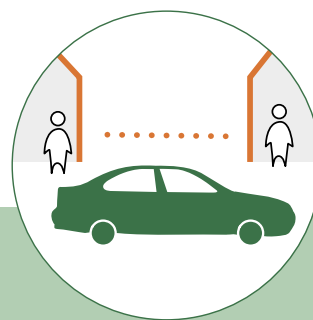


Figur 4.14: Udvikling i antal biler og antal udlejninger (Data: delebil-sudbydere)

Antal biler til udlejning og antal lejere er vokset stødt de seneste år. Ny teknologi bl.a. de såkaldte nøglefri løsninger gør det lettere at bruge nabo-til-nabo-bil. Bilen kan åbnes op med en app på mobiltelefonen. Lejer og udlejer behøver derfor ikke arrangere udveksling af nøgle. Der ses i øjeblikket en kraftig vækst i antal biler, der får nøglefri teknologi, som blev introduceret i 2019, hvilket også giver en vækst i antal udlejninger.

Hvem er brugerne?

Nabo-til-nabo-biler bruges typisk til længere ture. Det gennemsnitlige antal kørte km. for en lejeperiode er omkring 300 km. Lejerne er forholdsvis jævnt fordelt på aldersgrupper mellem 20 og 60 år. Nabo-til-nabo-biler bliver primært brugt til weekendture, ferier, fritidsture og besøg af familie/venner.



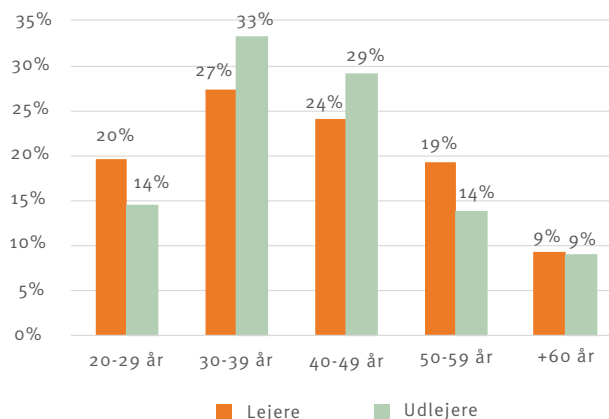
Antal nabo-til-nabo-biler:
Over 3.000

Københavnerne's tures fordeling
på rejselængde (87 resp. fra
online-undersøgelse):

0-50	21%
51-100	32%
over 100	47%

Turformålet er typisk: Ferie og
weekendture, fritidsture og
besøge familie/venner.

Lejre og udlejere - fordeling efter alder
Nabo-til-nabo biler



Figur 4.15: Lejere og udlejeres alder (data: udbydere)

Hvad siger brugerne?

Fra fokusgruppeinterviewene blev der bl.a. belyst følgende motiv for at være brugere af en nabo-til-nabo-delebilordning:

”Det er let, intet abonnement, jeg betaler kun for den kørsel, jeg har. Andre delebilsordninger har generalforsamlinger og møder..., alt for meget udenoms tid, som ikke har noget at gøre med mit behov for at leje en bil”

Delebilist, fokusgruppeinterview november 2020.

I fokusgruppeinterviewet blev det nævnt, at ulempen ved nabo-til-nabo-bil er, at det ikke er ens egen bil, og der nogle gange er barnesæde eller lignende, som man ikke skal bruge. De deltagere, der benytter sig af nabo-til-nabo-bil, booker dog oftest de samme 3-4 biler, da der ikke har været nogle problemer med dem. En deltager fortæller, at der i nabolaget er mange unge mennesker, der udlejer deres biler, og at der derfor altid er en bil tilgængelig inden for 500 m.

”Bilerne er altid rimelig pæne, og det er muligt selv at vælge størrelse og type af bil, og så er det let at aflevere bilen tæt på, hvor man hentede den”

Delebilist, fokusgruppeinterview november 2020.

Hvordan påvirker ordningen bilejerskab og bilbrugen?

Der er meget få undersøgelser, der beskriver effekten nabo-til-nabo-bil.

Nabo-til-nabo-biler vurderes at have en effekt på bilejerskabet. Online-undersøgelsen i dette studie viser, at 33% af delebilister der benytter nabo-til-nabo-bil mener, at ordningen i høj grad har haft indflydelse på at de har udskudt eller undladt at købe bil. Det er ikke muligt at sige noget om, hvor lang tid brugernes har udskudt et evt. køb.

I online-undersøgelsen svarer 17%, at ordningen har betydet færre ture i egen bil. Desuden svarer 37% at de har færre ture med kollektiv transport, og 8% siger, at de har fået flere ture. Ca. 10% mener, at de har fået flere cykel og gangture pga. ordningen.

I en undersøgelse fra Oslo [1] er det meget få brugere, der udtrykker at nabo-til-nabo-biler har reduceres deres brug af offentlig transport. Der er dog en bredere enighed om, at medlemskabet har øget deres gang- og cykelture. Forskellen kan skyldes forskellig adfærd i de to byer, men det kan også være, at corona har påvirket svarene i online-undersøgelsen i dette studie til trods for at respondenter er blevet bedt om at svare som om, at der ikke var corona.

Andelen af respondenter der udtrykker, at de har fået langt flere bilture generelt er stort set den samme som respondenter, der udtrykker, at de har fået langt færre bilture. Andelen der udtrykker, at de har fået lidt flere bilture (25%) er dog noget højere end dem der har svaret, at de har fået lidt færre bilture (13%).

TEMPEST - OSLO-UNDERSØGELSE (TØI)

Som en del af Tempest-projektet blev der også undersøgt Nabobil, som er en nabo-til-nabo delebilsordning (Peer to Peer/P2P). [1]

Partnere i projektet:

Transportøkonomisk institutt (lead);
DRIFT at Erasmus University Rotterdam,
Nederland; Lund University, Sverige; TSU
at University of Oxford, UK; and PhD re-

search fellow connected to TIK at University of Oslo.

Finansieret af Norges forskningsråd.

Periode: 2017-2020

Kontakt: projektleder.

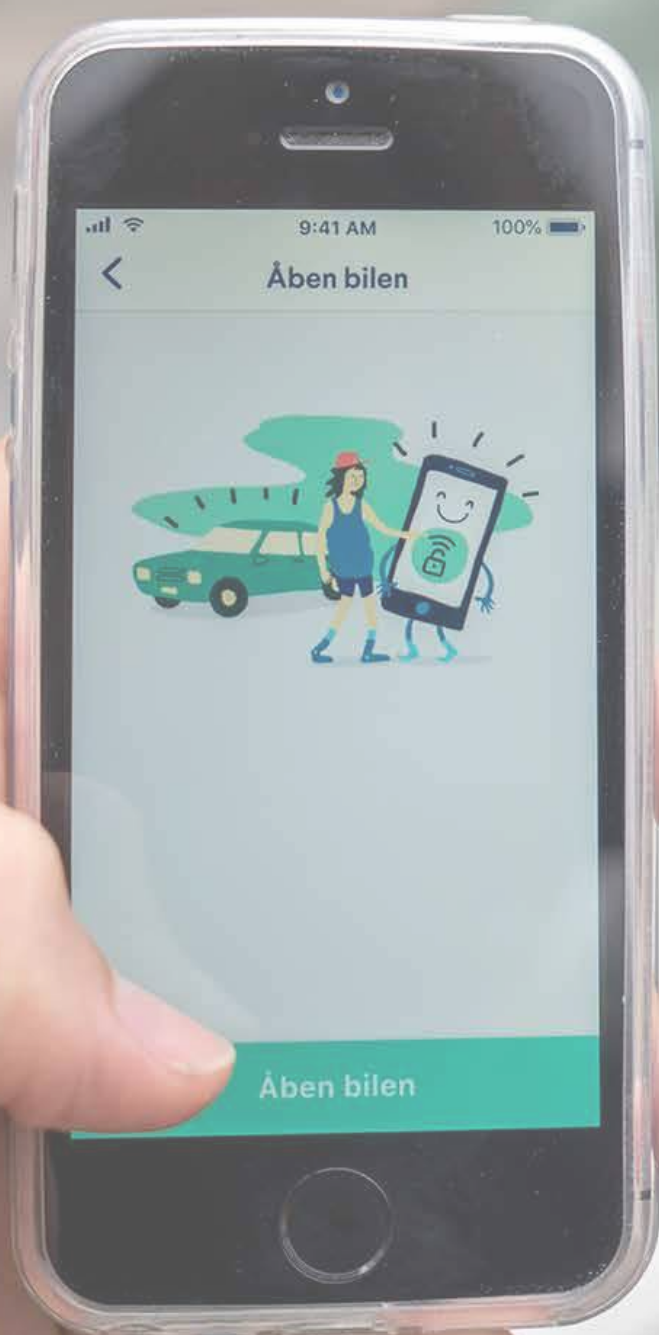
Erfaringer:

- Her er der over dobbelt så mange mænd i brugerbasen som kvinder. P2P-konceptet er **særdeles populært blandt de yngste brugergrupper** (18-30 år), hvor godt 20% af brugerne stammer fra. Uddannelsesmæssigt er der en bredere fordeling af brugerne end for andre delebilsordninger.
- Over halvdelen af Nabobils-brugere har ikke rådighed over bil i husstanden og ca. 36% har rådighed over bil og benytter delebil som supplement.
- Et af delprojekterne i TEMPEST identificerede brugerprofiler af både socioøkonomiske data, brugsmønster og holdningsspørgsmål fra interviews. De tre identificerede profiler er: "Active Green", "Local Flexible" og "Long-distance Holiday". Tabellen nedenfor uddyber lidt karakteristika ift. til delebilsordning, turtyper, tur-længde og brugshyppighed samt deres egen opfattelse, hvorfor de bruger delebil.

'Long-distance Holiday'
Flest brugere af Nabobil (P2P)
Turene, der foretages, er ofte med ferie og weekendtur som formål, men også shopping af tunge varer.
Der går længere tid i mellem (månedligt), at turene foretages, men når det så gør, er det lange ture og gennemsnitligt i flere dage.
Det økonomiske aspekt har en betydning for brugerne (billigere end de øvrige abonnementsordninger), samt at der er et bredt udvalg af biler i nærheden.
Brugere af P2P benytter bilen i forbindelse med andre typer af P2P – bl.a. Airbnb.

Figur 4.16: Car sharing and transformation in households travel patterns: Insights from emerging pro-to-practices in Norway (baseret på Julsrud & Farstad 2019)

- Ifølge brugernes svar på brugsformål (max. tre svar) er der tre brugsformål som er de markant hyppigste: Ferie og weekendture, indkøb af tunge varer og fritidsture i bred forstand.
- De mindst hyppige formål er den der typisk er del af det daglige mobilitetsmønster: Hverdagsindkøb, pendling og hente/bringe børn.
- Der er meget få brugere fra undersøgelsen, der mener, at delebilsordningen har reduceres deres brug af offentlig transport – også holdningen mellem dem der ikke ejede bil før. Der er dog en bredere enighed om, at **medlemskabet har øget deres gang- og cykelture**, særligt tidligere bilejere, der nu er delebilister. Derfor kan det ikke konkluderes, at delebilisme fører til en reduktion i brugen af offentlig transport, cykel og gang, men sandsynligvis øger det antallet af cykel- og gangture.



Samkørsel

Udvikling i samkørsel

De seneste år er der kommet flere samkørselstjenester, der giver brugerne flere muligheder for samkørsel både til pendling og fritidsture. Covid-19 har i 2020 betydet en nedgang i brugen af samkørsel, og der er derfor vanskeligt at beskrive et retvisende billede i dag.

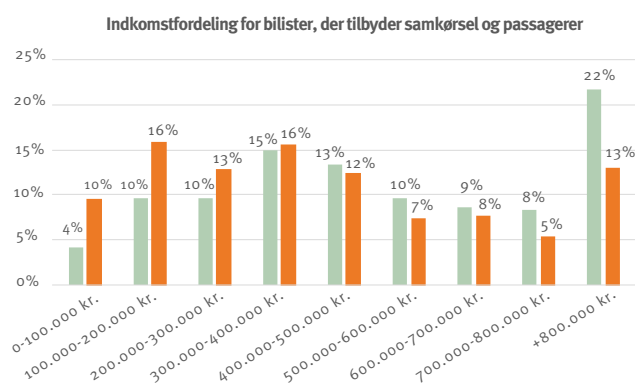
Hvem er brugerne?

I København viser data fra udbyder, at det er alle aldersgrupper og indkomstgrupper, der ønsker at dele deres ture.

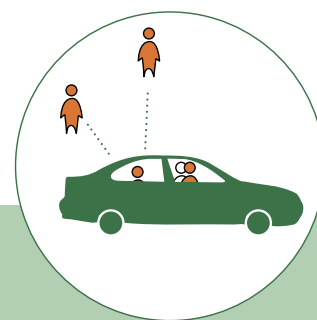
Data for indkomstfordeling i figur 4.17 viser, at det er stort set alle indkomstgrupper, der tilbyder samkørsel. Her er det bemærkelsesværdigt at 20% af bilisterne har en høj indkomst over 800.000 kr. For denne indkomstgruppe vejer det miljømæssige aspekt stort set ligeså højt som det økonomiske i motivationen for at tilbyde en tur.

Af figur 4.18 ses det, at der er en overvægt at unge voksne, der benytter samkørsel.

Samkørselstjenester er både målrettet weekendture på tværs af landet og pendlerture. I dag benyttes det mest til de længere ture, men med flere tjenester med fokus på pendlersamkørsel – kan denne del vokse i fremtiden.



Figur 4.17: Indkomstfordeling for passagerer og bilister der tilbyder samkørsel (Data: udbyder)

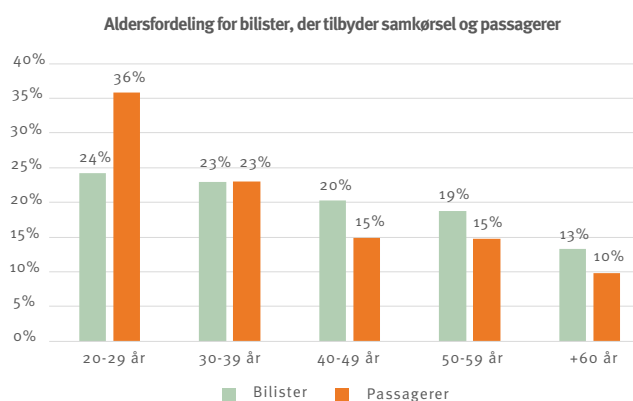


Mere end 50.000 brugere benyttede samkørsel til eller fra København i 2019.

Københavnerne's tures fordeling på rejselængde (36 resp. fra online-undersøgelse):

0-50	25%
51-100	6%
over 100	69%

Turformålet: Besøge familie/venner og ferie/weekendture. Knap hver tiende benytter samkørsel til/fra arbejde.



Figur 4.18: Aldersfordelingen for passagerer og bilister der tilbyder samkørsel (Data: udbyder)

Hvordan påvirker ordningen bilejerskab og bilbrugen?

Online-undersøgelsen indikerer, at samkørsel kan have effekt på antal ture i egen bil. 21% af brugerne svarer i online-undersøgelsen, at de har færre ture i egen bil, efter de er begyndt at bruge samkørsel. 43% siger, at de har færre ture med kollektiv transport end før de begyndte at benytte ordningen. 25% svarer, at de har lidt flere bilture end før, men kun 3% svarer, at de har markant flere bilture.

Der er ikke mange undersøgelser af samkørsels konsekvenser for bilejerskab og bilbrug i dansk kontekst. Generelt har undersøgelser om samkørsel fokus på, hvilke incitamenter der kan få bilister til at udbyde deres tur til samkørsel, og hvad der skal til for at lykkes med at få flere bilister til at blive passagerer i samkørselsbiler [4].

I Frankrig har man skabt lovgrundlaget ”Ramevilkår for Mobilitet” (La loi d’orientation des mobilités), der integrerer samkørsel i transportsektoren. Her er der et mål om, at 9% af alle pendlerture i 2024 skal ske ved samkørsel samt opstillet en række vilkår til trafikselskaber, kommuner og virksomheder for at nå målet. Den franske model har indtil videre givet 35 samkørselstjenester, tusinder af virksomheder i samkørselsordninger og en række trafikselskaber, der inkluderer samkørsel i deres billetter og periodekort. Formålet er at give chauffører bedre incitamenter, reducere omkostningerne for passagerer og give trafikselskaber, virksomheder og kommuner mulighed for at subsidiere samkørsel, der hvor det giver mest værdi (fx i landdistrikter) på samme måde som bus, tog og flextrafik.

En undersøgelse af klimaeffekten ved samkørselsture med BlaBlaCar i 2018 [5] sammenligner turene fortaget hhv. med og uden samkørsel. Den viste, at der i gennemsnit er 1,9 personer i hver bil uden samkørsel og 3,9 personer med samkørsel – begge tal er inkl. chauffør (resultater fra 8 lande), hvilket giver en positiv effekt på CO₂-udledningen.



Foto:

Kvalitativ undersøgelse af incitamenter for samkørsel (Alexandra Instituttet)

Notatet beskriver resultaterne af en kvalitativ undersøgelse af incitamenter for samkørsel udført af Alexandra Instituttet for Aarhus Kommune. Undersøgelsen bygger på 15 kvalitative interviews med 19 personer. [4]

Erfaringer:

Fem samkørselstyper, der kan beskrives med følgende karakteristika:

- **Pendlergruppen** er en fast gruppe af 3-4 personer, der kører til og fra arbejde over en længere distance (+20 km hver vej). Alle kører ikke nødvendigvis med hver dag, men det prioriteres at fylde bilen op. Undersøgelsen pegede på faste roller i gruppen: Chaufføren er altid chauffør og stiller bilen til rådighed og de andre er altid passagerer. Incitamentet er økonomisk og socialt.
- **Makkerparret** er to kollegaer, der har en fast aftale om at køre sammen til og fra arbejde. Enten skiftes de til at køre eller så kører én fast. Organiseringen er sket uformelt på arbejdspladsen, hvorefter det praktisk løses på dagsbasis. Incitament er her nem organisering og social interaktion.
- **Pendler-passageren** har en multimodal adfærd, hvor samkørsel er én af flere måder at transportere sig til og fra arbejde. Der kan være løse aftaler med én eller flere kollegaer om at køre sammen, når det passer og eller benytte offentlig transport eller udbudte lifts (fx via Gomore), når det ikke kan lade sig gøre. Disse brugertyper har ofte ikke bil eller meget begrænset adgang til bil. Incitamentet er at spare tid og penge.
- **Liftudbyderen** udbyder lift på alle eller en stor del af sine daglige pendlerture, og har passagerer med, hvis et lift bookes. Det er typisk nye folk fra gang til gang, men der kan også være gengangere. Turene er typisk af en længere distance (+30 km hver vej). Incitamentet er primært økonomisk.
- **Børneekspressen** består af forældre, der har organiseret sig med andre forældre om på skift at køre deres børn til fritids- og sportsaktiviteter. Karakteristisk for typen er, at de er bosat i en mindre by med længere afstand til aktiviteterne, hvor børn ikke har mulighed for selv at transportere sig. Incitamentet for forældrene er tid og for børne det sociale.

Zero Empty Seats - a study into blabla-cars environmental contribution (Le Bipe)

En undersøgelse af klimaeffekten ved samkørselsture med BlaBlaCar i 2018 sammenlignet turene fortaget uden samkørsel. Den byggede på tre data-kilder: Kvantitativ datamateriale fra turene fortaget med BlaBlaCar i 22 lande, eksterne referencedata fra hvert land inkl. data om energiresourcer, samt en spørgeskemaundersøgelse.[5]

Erfaringer:

- Ifølge rapporten har samkørselstjenesten betydet, at belægningen i hver bil er dobbelt så høj med samkørsel. Resultater fra 8 lande viser, at der i gennemsnit er **1,9 personer i hver bil uden samkørsel og 3,9 personer med samkørsel** – begge tal er inkl. chauffør.
- Tjenesten har resulteret i en **klimaeffekt på 894.000 ton CO₂** for de 95,3 mio. ture i 2018, hvilket er den direkte CO₂-besparelse på hver tur. Det svarer ifølge undersøgelsen til tre måneders trafik i en by som Berlin. Her indgår også, at hver samkørselstur er mere energieffektiv, da samkørselsbilister kører med lavere hastighed og oftere tjekker bilens dæktryk sammenlignet med almindelige bilister. Hertil tilføjer undersøgelsen en indirekte CO₂-besparelse, dvs. de ture fortaget uformelt med andre medlemmer mv.
- For at forstå, hvor mange og hvilke rejser, der ellers ville være blevet fortaget, hvis ordningen ikke eksisterede, blev der i spørgeskemaet spurgt til, hvordan brugerne (chauffører og passagerer) ellers ville have transporteret sig, hvis BlaBlaCar ikke havde eksisteret. Her ville 5,2% af alle rejser ikke være fundet sted (hvilket svarer til ca. 5 mio. ture). Dette vurderes umiddelbart at indgå i beregningen af CO₂-reduktionen.
- Undersøgelser som denne, bør tages med forbehold og man bør forholde sig kritisk til resultaterne. Men ikke desto mindre giver det en indikation af samkørsels miljømæssige potentiale, som ikke er set i den skala før.



5. JURIDISK VURDERING AF HANDLEMULIGHEDER

Redegørelse af det juridiske mulighedsrum på
parkeringsområdet.



Sammenfatning af den juridiske redegørelse om delebilisme

Københavns Kommune (KK) ønsker at undersøge mulighederne for at fremme delebilisme i København. Derfor er der som del af denne analyse gennemført en juridisk redegørelse af Horten, der beskriver handlemuligheder på parkeringsområdet.

Redegørelsen fremhæver følgende:

- Parkeringsbekendtgørelsen, der er udstedt med hjemmel i vejloven, begrænser ikke i sig selv, hvilke ordninger der kan skiltes eller reserveres p-pladser til efter færdselsloven.
- Der er ikke grund til på forhånd at udelukke, at vejlovgivningen (navnlig vejlovens § 90, stk. 2 og stk. 4, samt parkeringsbekendtgørelsen) kan "rumme" andre former for delebilisme end de delebiler med og uden fast stamplads, der er defineret i bekendtgørelsens § 9. Anvendelsesområdet for bekendtgørelsens § 11 er ganske vist upræcist beskrevet, men ses ikke at udelukke fx en nabo-til-nabo licens.
- Foranstaltninger på grundlag af vejlovens § 90, stk. 2 skal have et trafikalt eller trafikadfærdsregulerende formål. Dette vurderes at være en bredere vifte af formål end det trængsels- eller fremkommelighedshensyn, der er nævnt i parkeringsbekendtgørelsen § 7, stk. 2. Afgørende for, om en delebil kan få licens, bør alene være, om den opfylder et af de overordnede trafikale eller trafikadfærdsregulerende hensyn, der kan lægges vægt på efter § 90, stk. 2.

På næste side fremgår en tabel, der opsummerer mulighederne indenfor de enkelte ordninger.

	Parkeringslicenser og betaling	Reservation af parkeringspladser*
Delebiler med fast stamplads	KK har mulighed for at udstede licenser til debiler med fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1. Det beror på en nærmere og sagligt underbygget vurdering, om KK kan prisdifferentiere mellem forskellige typer af debilsordninger under hensyn til fremkommelighed, jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 2.	Der kan lovligt reserveres bestemte parkeringspladser eller anden form for parkeringsregulering, der begunstiger debiler med fast stamplads, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.
Delebiler uden fast stamplads	KK har mulighed for at udstede licenser til debiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1. Det beror på en nærmere og sagligt underbygget vurdering, om og i hvilket omfang, der kan prisdifferentieres mellem forskellige typer af debilsordninger under hensyn til fremkommelighed, jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 2. Den omstændighed, at debiler uden fast stamplads (måske) ikke understøtter fremkommeligheden/er trafikreducerende i samme omfang som debiler med fast stamplads, vurderer vi ikke i sig selv har nogen betydning for, om disse debiler kan få en (muligvis dyrere) parkeringslicens.	Det vurderes umiddelbart, at der efter færdselslovens § 92, stk. 1, at KK kan reservere parkeringspladser til debiler uden fast stamplads. Navnlig bemærkes, at det ikke er et krav efter færdselslovens § 92, stk. 1, at der skal kunne dokumenteres en trængselsreducerende effekt af pågældende type debiler, hvis der i øvrigt varetages et eller flere af de lovlige hensyn, der kan varetages i medfør af bestemmelsen. Eksempler på sådanne almene hensyn, der forventeligt kan tilgodeses efter færdselslovens § 92, stk. 1, kunne være miljømæssige hensyn, herunder hensyn til på længere sigt at nedbringe antallet af biler i byen, og/eller udskifte dele af den samlede eksisterende bilpark med yngre og mere miljøvenlige modeller (forudsat, at sådanne krav stilles til de omfattede debiler).
Nabo-til-nabo	Hvis ordningen med nabo-til-nabo-biler varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det vores umiddelbare vurdering, at det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, formentlig er muligt at udstede licenser til en nærmere defineret nabo-til-nabo-ordning. Dette er dog - grundet manglende praksis - forbundet med en vis usikkerhed, og vi vil derfor anbefale, at spørgsmålet i givet fald forelægges for Vejdirektoratet, inden der eventuelt udstedes sådanne licenser.	Det kan umiddelbart konstateres, at ordningen med nabo-til-nabo-biler ikke opfylder definitionen af debiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Dette udelukker imidlertid efter vores vurdering ikke, at der kan reserveres parkeringspladser til de pågældende ordninger. Det vil dog kræve, at der af hensyn til håndhævelsen opstilles objektive og saglige kriterier for ordningen, og at parkeringsreguleringen til fordel for nabo-til-nabo-biler kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1. Dvs. miljøhensyn, trafikale hensyn eller andre almene, offentligretlige hensyn.
Samkørsel	Hvis ordningen med samkørsel varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det vores umiddelbare vurdering, at det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, formentlig er muligt at udstede licenser til en nærmere defineret samkørselsordning. Dette er dog - grundet manglende praksis - forbundet med en vis usikkerhed, og vi vil derfor anbefale, at spørgsmålet i givet fald forelægges for Vejdirektoratet, inden der eventuelt udstedes sådanne licenser.	Det kan umiddelbart konstateres, at samkørselsordninger ikke opfylder definitionen af debiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Dette udelukker imidlertid ikke, at der kan reserveres parkerings- eller opsamlingspladser til de pågældende ordninger, hvilket så vidt vides allerede findes i flere kommuner. Det kræver, at der kan opstilles objektive og saglige kriterier for sådanne ordninger, og at reservationen kan begrundes i de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1.

*For samtlige licensordninger omfattet af parkeringsbekendtgørelsen, det vil sige både egentlige debilsordninger, jf. § 9, og eventuelle alternative ordninger, jf. § 11, vil der kunne differentieres i betalingen under hensyn til miljøet.



6. VIRKEMIDDELKATALOG FOR FREMME AF DELEBILISME

Mulige tiltag, der generelt kan fremme delebilisme i
København.



Forslag til virkemidler

Erfaringer fra undersøgelserne i denne analyse er, at brugerne anvender forskellige typer af delebilsordninger efter behov og turformål, derfor er det vigtigt, at ordninger spiller sammen.

Dette virkemiddelkatalog viser derfor mulighederne for tiltag, der kan fremme delebilisme generelt. For brugeren handler det om hele turen; fra ruten hen til delebilen, koblingen mellem byrum, knudepunkter samt fysisk og digital infrastruktur, tiden i delebilen/samkørselsbilen og endelig parkering. Derfor indeholder kataloget tiltag, der understøtter hele delebilsturen, men også tiltag, der kan være med til at synliggøre den merværdi, som mindre parkering i byens rum kan give tilbage til borgerne.

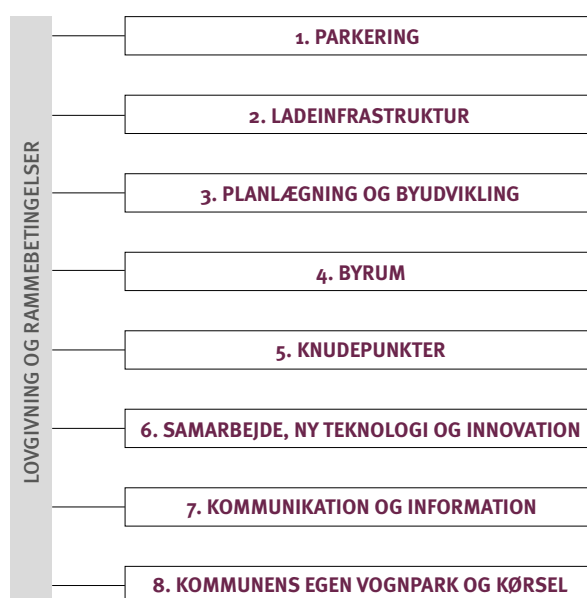
Københavns Kommune har en række strategiske indsatser, hvor det er relevant at indtænke delebilisme. Det handler bl.a. om:

- Parkeringsstrategi
- Mobilitetsanalyser
- Bilfri byudviklingsområder
- Nul-emissionszoner
- Masterplan for ladeinfrastruktur

Desuden foreslås det, at kommunen igangsætter følgende handlinger:

- Dialog med Erhvervsstyrelsen om planlovens muligheder for at stille krav om delebiler i byudviklingen.
- Dialog med staten om incitamentsstrukturer for deletransport herunder samkørsel. Fx i Frankrig har man målrettet arbejdet med at fremme samkørsel via national lovgivning. Virkemiddelkataloget indeholder enkelte tiltag, der kan understøtte samkørsel, men vores vurdering er, at der skal større ændringer til at skabe incitament for, at flere vil dele deres biltur med andre. Derfor er dialog med staten om incitamentsstrukturer for deletransport vigtig ift. at skabe rammerne for det fremtidige arbejde.

Virkemidler til fremme af delebilisme er struktureret efter nedenstående temaer og baseret på input fra kommunens fagpersoner, fokusgruppeinterviews med brugere og workshop med udbydere.



Københavns Kommune har indtil nu bl.a. arbejdet med følgende virkemidler og konkrete tiltag:

- Skiltning og reservation af parkeringspladser til køretøjer med delebillicens (p.t. kun delebiler med fast stamplads). Som udgangspunkt reserveres der en plads pr. bil.
- Regulering af betaling for parkering ved at udstede en særlig licens til delebiler med fast stamplads, der tillader gratis parkering i betalingszoner, dog ikke i rød zone mellem kl. 10-17 mandag-fredag.
- Gratis parkering for elbiler, hvilket omfatter størstedelen af delebiler uden fast stamplads i København, da disse primært er eldrevne.
- Omdannelse af gade- og byrum og integration af delebiler gennem borgerinddragelse bl.a. er der gennemført et forsøg i Krusågade på Vesterbro i 2017.

Oversigten nedenfor indeholder nye virkemidler med fokus på at fremme alle delebilsordninger. For alle virkemidler er det vurderet, om det kan implementeres indenfor gældende lovgivning og rammebetingelser.

1. PARKERING

- 1.1 Nabo-til-nabo-biler: Gratis eller reduceret beboerlicens samt nedsat betalingsparkering i andre zoner
- 1.2 Delebiler uden fast stamplads: Reduceret betaling via delebilslicens
- 1.3 Sætte beboerlicensen op for privatbilister
- 1.4 Nabo-til-nabo-biler: Skiltning og reservation af pladser
- 1.5 Delebiler med og uden fast stamplads: Samme skiltning og reservation af pladser
- 1.6 Delebiler med og uden fast stamplads: Fjerne begrænsning i rød zone fra kl. 10-17
- 1.7 Delebiler uden fast stamplads: Reservere pladser

2. LADEINFRASTRUKTUR

- 2.1 Tidsbegrænsning på ladepladser
- 2.2 Fair vilkår og lige adgang til offentligt tilgængelige ladestandere
- 2.3 Flere hurtigladdere til elbiler

3. PLANLÆGNING OG BYUDVIKLING

- 3.1 Lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri
- 3.2 Krav om ladeinfrastruktur ved nybyggeri og bygningsrenovering

4. BYRUM

- 4.1 Byrumsforbedringer i delebilsgader
- 4.2 Borgerdrevet initiativer til grønne elementer i delebilsgader

5. KNUDEPUNKTER

- 5.1 Etablering af multimodale knudepunkter
- 5.2 Dedikerede p-pladser til delebiler og samkørsel ved kollektive trafikknudepunkter
- 5.3 Skilt i form af en knudepunktmarkør til opsamlingssted for samkørsel

6. SAMARBEJDE, NY TEKNOLOGI OG INNOVATION

- 6.1 Understøtte samarbejde på tværs af delebilsudbydere og aktører
- 6.2 Samlet MaaS-plattform
- 6.3 Samarbejde med virksomheder

7. KOMMUNIKATION OG INFORMATION

- 7.1 Skriftlig kommunikation – fysisk og digital
- 7.2 Regionalt samarbejde på tværs af organisationer med samme mål: Mindske trængsel og tilbyde den bedste tur
- 7.3 Dialog med boligforeninger

8. KOMMUNENS EGEN VOGNPARK OG KØRSEL

- 8.1 Optimering af kommunens vognpark
- 8.2 Samkørselsplatform for kommunen

1. Parkering - Betalinger og licenser

VIRKEMIDDEL 1.1	Nabo-til-nabo-biler: Gratis eller reduceret beboerlicens samt nedsat betalings-parkering i andre zoner
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo
BESKRIVELSE	I dag har beboere der lejer deres bil ud som nabo-til-nabo-bil en almindelig beboerlicens. Dette virkemiddel handler om at udstede en særlig licens til nabo-til-nabo-biler (evt. nøglefri-biler) og muliggøre, at denne licens kan benyttes i flere zoner.
FORVENTET EFFEKT	Flere vil udleje deres bil som nøglefri-delebil og dermed øges tætheden af delebiler, hvilket kan gøre det attraktivt for flere at benytte ordningen. Reducere behovet for natparkering, hvis flere deler bil i stedet for at eje. Potentialet er særligt stort for de private biler, der holder parkeret hele ugen og kun benyttes i weekenden.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen skal opstille kriterier for, hvordan en nabo-til-nabo-bil kan få delebilslicens herunder, hvordan ordningen varetager trafikale hensyn. Kriterier kan evt. tage udgangspunkt i antal brugere der deler bil, sparede parkeringspladser mm.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Nabo-til-nabo-biler er ikke omfattet af de delebilsordninger, der umiddelbart kan udstedes licenser til i medfør af parkeringsbekendtgørelsen. En eventuel licens vil derfor skulle udstedes i medfør af bekendtgørelsens § 11. Det er ikke afklaret i praksis i hvilket omfang, der kan udstedes sådanne licenser. Hvis det kan lægges til grund, at ordningen reelt varetager trafikale- og mobilitetshensyn, anses det for sandsynligt, at der kan etableres en licensordning inden for gældende lovgivning. Et opmærksomhedspunkt er, at den beskrevne licensordning vil bryde med Københavns Kommunes nuværende praksis om beboerlicenser, da det vil være muligt for brugeren af en nabo-til-nabo-bil at benytte parkeringslicensen i andre zoner end "bopælszonen". Der skal derfor foreligge saglige hensyn, der begrundet en sådan forskelsbehandling af nabo-til-nabo-biler ift. almindelige beboer-biler. Dette vil afhænge af en konkret vurdering af de effekter (miljømæssige eller trafikale), der forventes opnået ved den beskrevne nabo-til-nabo-bil licensordning, afvejet ift. effekterne af den almindelige beboerlicensordning.

VIRKEMIDDEL 1.2	Delebiler uden fast stamplads: Reduceret betaling via delebilslicens
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Uden fast stamplads (fossildrevne)
BESKRIVELSE	Indføre en delebilslicens for debiler uden fast stamplads – i dag parkerer elbiler gratis, mens fossildrevne debiler uden fast stamplads skal betale fuld pris for gadeparkering (svarende til, hvad besøgende bilister betaler).
FORVENTET EFFEKT	Hvis licensen differentieres, så den er højere for fossildrevne end el, kan det stadig øge incitamentet for udbydere ift. at investere i elbiler. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Foretages der ikke en differentiering er der risiko for, at man fremmer brugen af de fossildrevne biler uden fast stamplads.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen skal fastsætte størrelsen af licenserne.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Københavns Kommune kan lovligt udstede særlige licenser til debiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Størrelsen af licensbetaling for debiler uden fast stamplads vil kunne differentieres under hensyn til miljøet, jf. parkeringsbekendtgørelsen § 7, stk. 1. En licens til eldebiler kan derfor gøres billigere, end en licens til fossildrevne debiler. Horten har desuden forstået, at Københavns Kommune ift. debiler med fast stamplads hidtil har vurderet, at der med sådanne ordninger varetages et hensyn til fremkommeligheden, som ikke i samme grad kan forventes varetaget ved debiler uden fast stamplads. Hvis denne vurdering fortsat gælder, vil der også kunne differentieres i betalingen for disse to typer af delebilslicenser, jf. parkeringsbekendtgørelsen § 7, stk. 2.

VIRKEMIDDEL 1.3	Sætte beboerlicensen op for privatbilister
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Øge prisen på beboerlicens for almindelige bilister.
FORVENTET EFFEKT	Effekten vil afhænge af, hvor meget licensen sættes op. Et effektivt virkemiddel til at skabe større incitament til at dele og dermed reducere bilejerskab og kørselsomfang for, dem der har et mindre kørselsbehov.
KOMMUNENS ROLLE	Dette kræver en politisk beslutning i Københavns Kommune.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Efter kommunens egen vurdering er der ikke noget til hinder for en beslutning om generelt at øge prisen for beboerlicenser. Horten er umiddelbart enig. Det bemærkes blot, at en beslutning om forøget beboerlicens selvsagt skal være sagligt begrundet i de hensyn, der kan varetages efter vejlovens § 90, stk. 2.

Parkering - Reservation af pladser, tidsbe- grænsning og skiltning

VIRKEMIDDEL 1.4	Nabo-til-nabo-biler: Skiltning og reservation af pladser
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo
BESKRIVELSE	Skilte og reservere parkeringspladser til nabo-til-nabo-biler.
FORVENTET EFFEKT	Øge incitament for at dele sin private bil og gøre det lettere for lejere af private biler at finde en plads, når de kommer retur. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Med de nøglefri nabo-til-nabo-biler benyttes delebilerne jævnlige og holder derfor ikke lige så ofte på gaden i København. Hvis man reserverer pladser, kan disse risikere at stå tomme en del af tiden, hvilket ikke giver en optimal udnyttelse af parkeringskapaciteten. Hvis antallet af nabo-til-nabo-biler kommer til at vokse hurtigt pga. fordelene ved tiltaget kan det betyde, at størstedelen af offentlige pladser med tiden bliver reserveret. Desuden er det en udfordring, hvis folk flytter.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen skal opsætte kriterier for, hvor meget delebilen bruges for at kunne få en reserveret plads, og hvordan dette kan administreres i praksis.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Reservation af bestemte parkeringspladser til nabo-til-nabo-biler skal være begrundet i et eller flere af de hensyn, der kan varetages efter færdselslovens § 92, stk. 1. Det vil sige miljøhensyn, trafikale hensyn eller andre almene, offentligretlige hensyn. Horten vurderer det sandsynligt, at dette krav vil kunne anses for opfyldt, dog afhængigt af den konkrete begrundelse. Reservationer til nabo-til-nabo-biler vil efter det oplyste kræve, at der benyttes en særlig undertavle til parkeringsskiltningen. En sådan undertavle vurderer Horten ikke kræver til-ladelse fra Vejdirektoratet, da vejafmærkningsbekendtgørelsen netop giver vejmyndigheden mulighed for at benytte undertavler med særlige definitioner. Henset til KKs tidligere erfaringer, og for at undgå misforståelser, anbefaler Horten, at spørgsmålet afklares med Vejdirektoratet, inden en sådan ordning implementeres. Det er desuden et krav, at kommunen af hensyn til håndhævelsen opstiller objektive og sag-lige kriterier for de biler, der skal kunne tilsluttes en nabo-til-nabo licensordning.

VIRKEMIDDEL 1.5	Delebiler med og uden fast stamplads: Samme skiltning og reservation af pladser
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Generelt reservation og skiltning via eksisterende tavle "Delebil – Kun køretøjer med delebilslicens", hvor debiler med og uden fast stamplads, kan parkere.
FORVENTET EFFEKT	Kan gøre det lettere for brugerne og måske mindske den p-søgende trafik. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Kan vanskeliggøre forhold for debiler med fast stamplads, hvis skiltningen erstatter de nuværende skilte, der i dag kun gælder for debiler med fast stamplads.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen skal udarbejde en nye praksis vedrørende udstedelse af debilslicenser.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Dette virkemiddel indebærer, at debiler uden fast stamplads får mulighed for at parkere på de pladser, der på nuværende tidspunkt er skiltet med "debiler med licens", og som i praksis hidtil kun har kunnet benyttes af debiler med fast stamplads, da KK ikke tidligere har udstedt licenser til debiler uden fast stamplads. I KK's hidtidige praksis har der således været en kobling mellem adgangen til at få debilslicens og adgangen til at kunne parkere på bestemte pladser. Der vurderes ikke at være noget til hinder for, at princippet i KK's hidtidige praksis kan fortsættes i en udvidet version, der også omfatter debiler uden fast stamplads. Det vil sige, at der træffes beslutning om licens til debiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2 og virkemiddel 1.2. Dette vil betyde, at denne debilstype også kan parkere på pladser reserveret til "debiler med licens". Der vurderes derfor ikke at ville være behov for ny type skiltning.

VIRKEMIDDEL 1.6	Delebiler med og uden fast stamplads: Fjerne begrænsning i rød zone fra kl. 10-17
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	I et scenarie, hvor der fremover reserveres pladser til delebiler både med og uden fast stamplads kan dette udvides til i rød zone.
FORVENTET EFFEKT	Større incitament til at benytte delebil i rød zone.
KOMMUNENS ROLLE	Dette er blot en administrativ ændring, men vil betyde et mindre provenutab.
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Dette virkemiddel vil betyde, at delebiler skal kunne parkere uden tidsmæssig begrænsning i rød zone. Hvis det kan lægges til grund, at tiltaget vil fremme et eller flere af de lovlige hensyn, jf. færdselslovens § 92, stk. 1, hvilket vi ikke har oplysninger til at bedømme og politiets samtykke kan opnås, vurderer Horten ikke, at der er noget juridisk til hinder for ordningen.

VIRKEMIDDEL 1.7	Delebiler uden fast stamplads: Reservere pladser
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Uden fast stamplads
BESKRIVELSE	I et scenarie, hvor delebiler med og uden fast stamplads ikke skal dele de samme pladser med samme skiltning, kan man arbejde med en særlig skiltning for delebiler uden fast stamplads. Det vil imødekomme de biler, der ikke er elbiler samt elbiler, der ikke kan finde plads på opladningssteder.
FORVENTET EFFEKT	Det vil blive lettere for brugeren at finde en p-plads. Dette kan øge incitament til at benytte delebil uden fast stamplads.
KOMMUNENS ROLLE	Delebiler kan evt. tænkes ind i den kommende Masterplan for ladeinfrastruktur i København
FORHOLD TIL GÆLDENDE LOVGIVNING	Det vurderes ikke, at der i vejafmærkningsbekendtgørelsen er noget til hinder for, at der benyttes en særlig undertavle for delebiler uden fast stamplads. Man bør i så fald overveje konsekvenserne for den nuværende skiltning ”delebiler med licens”. Der er principielt intet til hinder for, at skiltningen ”delebiler med licens” kan bevares og fx gælde begge typer delebiler, samtidig med, at man også indfører separat skiltning til delebiler uden fast stamplads. Dette vil dog kræve, at der kan anføres trafikale hensyn efter færdselslovens § 92, stk. 1, der begrunder en sådan særlig reservation. Desuden skal ordningen kunne håndhæves og bygge på objektive og saglige kriterier.

2. Ladeinfrastruktur

VIRKEMIDDEL 2.1	Tidsbegrænsning på ladepladser
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Rammen for elbilpladser er udvidet til 5.000, men alligevel foreslås det, at der indføres tidsbegrænset parkering på disse pladser på 3 timer i dagtimerne.
FORVENTET EFFEKT	Fremmer elbiler generelt og dermed også eldebiler. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Hvis delebiler uden fast stamplads ikke tages i brug indenfor de 3 timer, skal udbyderen flytte bilen for at undgå afgift.
KOMMUNENS ROLLE	Delebiler kan evt. tænkes ind i den kommende Masterplan for ladeinfrastruktur i København.
IMPPLEMENTERBAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 2.2	Fair vilkår og lige adgang til offentligt tilgængelige ladestandere
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Såfremt en operatør får tilladelse til opførsel af ladestandere, skal de garantere, at alle brugere og kunder kan få adgang til deres netværk på retfærdige vilkår.
FORVENTET EFFEKT	Stærkere incitament til udbredelse af elbiler samt bedre og mere gennemsigtige vilkår for brugere af delebiler uden fast stamplads.
KOMMUNENS ROLLE	Københavns Kommune bør ikke indgå aftaler med operatører, der bevidst udelukker opladning af fx delebiler uden fast stamplads. Dette kan indtænkes i Masterplan for ladeinfrastruktur.
IMPPLEMENTERBAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 2.3	Flere hurtigladere til elbiler
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Flere hurtigladere og parkering med tidsbegrænsning på 1 time.
FORVENTET EFFEKT	Stærkere incitament til at vælge elbilen både som delebil og som privatbil, ligesom parkeringstiden ved ladepladserne kan reduceres ved hurtigladere. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Hurtigladere fylder meget i gadebilledet og kan derved have negative æstetiske konsekvenser og hindre det generelle udsyn i trafikken.
KOMMUNENS ROLLE	Københavns Kommune kan ikke finansiere eller medfinansiere ladeinfrastruktur, hvorfor de vil være afhængige af, at ladeoperatørerne vil finansiere disse standere. Det kan være udfordrende at finde egnede lokationer, da hurtigladeplatforme fylder meget. Delebil kan evt. tænkes ind i den kommende Masterplan for ladeinfrastruktur i København.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

3. Planlægning og byudvikling

VIRKEMIDDEL 3.1	Lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Med fast stamplads
BESKRIVELSE	Krav om delebiler i nybyggeri og i lokalplaner for nye byudviklingsområder, hvor én delebilsplads fx erstatter flere private pladser og dermed lavere p-norm. Eller fastholde en evt. frivillig aftale om, at der skal være en delebilordning tilknyttet et givent område.
FORVENTET EFFEKT	Når delebiler er en integreret del af tilbuddene i et nyt byudviklingsområde, kan det få flere til at anvende delebil, da mobilitetsvaner er lettere at påvirke ved skift i livsomstændigheder, fx ved en flytning. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Hvis ordningen frafalder, er det svært for kommunen pt. at håndhæve kravet om etablering af flere p-pladser.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen kan gå i dialog med Erhvervsstyrelsen.
IMPPLEMTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Nej. I dag kan der ikke stilles krav, men kun indgås frivillige aftaler. Krav kræver ændringer i planloven.

VIRKEMIDDEL 3.2	Krav om ladeinfrastruktur ved nybyggeri og bygningsrenovering
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Med fast stamplads
BESKRIVELSE	Krav om dedikerede delebilspladser med ladestandere ved nybyggeri og bygningsrenovering.
FORVENTET EFFEKT	Når delebiler er en integreret del af tilbuddene i et nyt byudviklingsområde, kan det få flere til at anvende delebil, da mobilitetsvaner er lettere at påvirke ved skift i livsomstændigheder, fx ved en flytning.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunens byggesagsbehandlere skal allerede i dag stille krav om ladestandere jf. Ladestander-bekendtgørelsen, men krav om delebilspladser svarer til virkemiddel 3.1
IMPPLEMTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja, for ladeinfrastruktur, men nej ikke vedr. krav om delebilsplads.

4. Byrum

VIRKEMIDDEL 4.1	Byrumsforbedringer i delebilsgader
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Etablere byrumsforbedrende tiltag på de p-pladser, der er frigivet pga. delebilisme, fx blomsterkummer, cykelparkering, ophold eller lignende – gaden bliver ”givet tilbage” til byens borgere.
FORVENTET EFFEKT	Synliggøre sammenhængen mellem delebiler og det attraktive byrum for borgerne samt forbedre skift mellem cykel og delebil. Flere borgere kan blive opmærksomme på de positive effekter ved delebilisme, og kan blive inspireret til at benytte ordningerne.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunalt drevet initiativ til at omdanne eksisterende p-pladser – synligt at beboere får frigjort areal.
IMPPLEENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 4.2	Borgerdrevet initiativer til grønne elementer i delebilsgader
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Borgerne kan ansøge om at etablere p-pladser til delebiler og foreslå grønne elementer på de pladser der er frigivet pga. delebilisme.
FORVENTET EFFEKT	Give borgerne mulighed for at gå forrest og tage ejerskab over en dagsorden, der ikke kun handler om delebiler, men de afledte positive effekter af mindre terrænparkering og bedre, grønnere byrum.
KOMMUNENS ROLLE	Borgerdrevet initiativ til at omdanne p-pladser til grønne elementer. Kommunen stiller puljemidler til rådighed, og borgerne kan ansøge
IMPPLEENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

5. Knudepunkter

VIRKEMIDDEL 5.1	Etablering af multimodale knudepunkter
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Delebiler uden fast stamplads og samkørsel
BESKRIVELSE	Pilotprojekter for nogle udvalgte knudepunkter, som eksempler på, hvordan debiler og op-samlingssteder for samkørsel kan integreres i byrummet, og spiller sammen med de øvrige transportformer. Her handler det også om, at samle debiler, cykelparkering, informationstavler, delecycler mv., således at der kan opstå synergier, hvor der nemt kan skiftes mellem de forskellige transportformer.
FORVENTET EFFEKT	Synlighed om debilsordninger og samkørsel og en god kobling til andre transportformer kan øge incitamentet for at anvende ordningerne fremfor privatbilen. Samkørsel kan anvendes i kombination med kollektiv trafik og cykel inde i byen. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Det kræver plads og områder omkring/nær kollektive knudepunkter. En plads, der også er attraktiv til andre formål.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunens rolle er at udpege og etablere de første steder.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 5.2	Dedikerede p-pladser til delebiler og samkørsel ved kollektive trafikknudepunkter
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Delebiler uden fast stamplads og samkørsel
BESKRIVELSE	Reservere pladser til delebiler ved stationer og større busholdepladser, som kan sikre et nemt skift mellem den kollektive trafik og delebiler samt understøtte gode af- og påsætningsmulighed for samkørsel.
FORVENTET EFFEKT	Udvider brugernes muligheder for kombinationsrejser, hvor delebiler og evt. samkørsel kan indgå som en naturlig del af rejsekæden.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunens rolle er at udpege og etablere de første steder i København. Desuden samarbejde med andre kommuner, trafikselskaber, Region Hovedstaden omkring knudepunkter udenfor København.
IMPPLEMENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja

VIRKEMIDDEL 5.3	Skilt i form af en knudepunktmarkør til opsamlingssted for samkørsel
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Samkørsel
BESKRIVELSE	Interaktion mellem det fysiske byrum, hvor opsamlingssted for samkørsel vises med et skilt (en markør) og det digitale interface dvs. tydelige stedsangivelser og markører, som går igen både digitalt og fysisk.
FORVENTET EFFEKT	Det er lettere for brugerne (både bilist og passager) at finde opsamlingsstedet, og det skaber synlighed.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunens rolle er at udpege og etablere de første steder og nærmere undersøge mulighederne for skiltning. Desuden samarbejde med andre kommuner.
IMPPLEMENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja. Vejdirektoratet skal godkende skiltet, der skal fungere som knudepunktmarkør.

6. Samarbejde, teknologi og innovation

VIRKEMIDDEL 6.1	Understøtte samarbejde på tværs af delebilsudbydere og aktører
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Alle
BESKRIVELSE	Understøtte samarbejde på tværs af aktører gennem partnerskaber om konkrete projekter.
FORVENTET EFFEKT	Indblik i data og dialog med aktører kan give indblik i resultater af tests samt bidrage med slutbrugerens, delebilskundernes, perspektiv. Skabe et bedre samlet tilbud til borgerne, give bedre oplysninger om ordningerne, skabe bedre muligheder for at ordninger supplerer hinanden.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen faciliterer et netværk og indgår bindende aftaler om konkrete projekter.
IMPPLEMENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 6.2	Samlet MaaS-plattform
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Alle
BESKRIVELSE	En bedre integration af delebilsordninger og samkørsel i Rejseplanen, så der bliver etableret en samlet MaaS-plattform.
FORVENTET EFFEKT	Mulighederne bliver mere synlige på en platform som Rejseplanen, hvor det også er muligt at sammenligne priser for en bestemt tur.
KOMMUNENS ROLLE	Rejseplanen står for dette arbejde. Kommunen kan agere bindeled mellem Rejseplanen og delebilsudbydere ved at facilitere en dialogproces.
IMPPLEMENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 6.3	Samarbejde med virksomheder
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Alle
BESKRIVELSE	Dialog og vejledning af virksomheder om, hvad de kan gøre for at understøtte delebilisme.
FORVENTET EFFEKT	Flere af virksomhedernes medarbejdere kører sammen eller benytter delebiler og dermed spares der bilture. For virksomhederne kan brug af delebiler spare investering i egne biler.
KOMMUNENS ROLLE	Samarbejder med virksomheder fx kan kommunen øge samarbejdet med Klimanetværk Amager, som blev dannet ved projektet Formel M om "Mobility Management"
IMPPLEENTER-BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

7. Kommunikation og information

VIRKEMIDDEL 7.1	Skriftlig kommunikation – fysisk og digital
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Alle
BESKRIVELSE	Kommunikation direkte til borgere via E-boks, således at viden om delebiler bliver bredt ud til flere. Især egnet ved målrettet information til tilflyttere og/eller til beboere i nye boligområder, hvor der kan være flere deletilbud. Desuden omdeling, busstopreklamer, digitale kampagner osv. Evt. synliggøre, at man som delebilist er med til at skabe et bæredygtigt miljø.
FORVENTET EFFEKT	Vejledning om parkering kan reducere antal misforståelser vedr. bl.a. parkeringsregler. Øvrig kommunikation kan synliggøre tilbud. Oplysning om transportmuligheder til borgere i livsændrende situationer som fx flytning, nyt arbejde eller at få børn kan skabe nye vaner.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen står for kommunikation om de tilbudte ordninger, information og p-regler.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 7.2	Regionalt samarbejde på tværs af organisationer med samme mål: Mindske trængsel og tilbyde den bedste tur
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Alle
BESKRIVELSE	En fælles delebilskampagne på tværs af kommuner, trafikselskaberne og delebilsudbydere. Samarbejdet med kollektiv transport kunne fx bestå i, at der under kampagnen gives reklameplads i kollektiv transport til udbydere af delebiler.
FORVENTET EFFEKT	Større kendskab til forskellige typer af delebilskoncepter, og hvordan de i sammenhæng med kollektiv transport, cykel og gang kan erstatte privatbilen.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen tager initiativ til at samle parterne.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 7.3	Dialog med boligforeninger
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Med fast stamplads
BESKRIVELSE	Kommunen går i dialog med boligforeninger og indgår frivillige aftaler vedr. etablering af flere delebilspladser?
FORVENTET EFFEKT	Gennem frivillige aftaler om etablering af delebilspladser kan boligforeninger nedlægge almindelige p-pladser, og arealet kan i stedet omdannes som udvidelse af det eksisterende gårdmiljø. <i>Mulige ulemper og risici:</i> Aftalerne er frivillige og kan derfor i realiteten ikke håndhæves.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen kan fx gennemføre dialogen gennem lokale aktører evt. Områdefornyelsen
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

8. Kommunens egen vognpark og kørsel

VIRKEMIDDEL 8.1	Optimering af kommunens vognpark
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Nabo-til-nabo, med- og uden fast stamplads
BESKRIVELSE	Optimere egne køretøjer, erstatte puljebiler med debiler, der allerede er i byen.
FORVENTET EFFEKT	Det sender et godt signal, at kommunen går forrest med egen bilpark. Det øger forretningsgrundlag for debiler, og derved øges evt. udbud af biler i ordningerne.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen er i gang.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.

VIRKEMIDDEL 8.1	Samkørselsplatform for kommunen
ORDNING DER UNDERSTØTTES	Samkørsel
BESKRIVELSE	Etablere en samkørselsplatform for alle kommunens ture og for medarbejdere.
FORVENTET EFFEKT	Færre medarbejderture i bil.
KOMMUNENS ROLLE	Kommunen tager kontakt til udbydere af samkørselsplatforme. Der skal laves en aftale med en udbyder.
IMPPLEENTER- BAR INDENFOR GÆLDENDE LOVGIVNING?	Ja.



7. REFERENCELISTE

Referencer på danske og internationale undersøgelser:

1. **Tempest – Transforming household mobility practices through shared consumption**, 2017-2020, Transportøkonomisk Institut (TØI).
2. **Effekt- og brugerundersøgelse af E-biler i Region Hovedstaden**, 2017-2020, DTU.
3. **Does free-floating carsharing reduce private vehicle ownership? The case of SHARE NOW in European cities**, 2019-2020, Karlsruhe Institute of Technology (KIT).
4. **Kvalitativ undersøgelse af incitamenter for samkørsel**, 2017, Alexandra Instituttet for Aarhus Kommune.
5. **Zero Empty Seats – A study into Blabla-cars environmental contribution**, 2020, Le Bipe.
6. **Measuring the car ownership impact of free-floating car-sharing – A case study in Basel, Switzerland**, 2018, Transportation Research Part D: Transport and Environment.

urban
creators

JANUAR 2021

Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune

Rapport

Københavns Kommune



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Kolofon

Udarbejdet af:

Dato: 15. maj 2023

Kontakt

Incentive

Indholdsfortegnelse

1	INDLEDNING	6
2	SAMMENFATNING	8
2.1	De københavnske bilejere	8
2.2	Københavnernes brug af bil	9
2.3	Københavnernes behov og barrierer for bil	10
2.4	Økonomiske virkemidlers påvirkning af bilejerskab og brug af bil	12
3	DE KØBENHAVNSKE BILEJERE	14
3.1	Bilejerskab i København	14
3.2	Sammenligning af familier med og uden bil	18
3.3	Uddybet viden om familier med bil	25
3.4	Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde	26
4	KØBENHAVNERNES BRUG AF BIL	28
4.1	Årlig kørsel i bil og årlige omkostninger	28
4.2	Københavnernes ture i bil	32
4.3	Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien	34
4.4	Bilture i København fordelt på bopælskommune	35
5	VIDEN OM KØBENHAVNERNES BEHOV OG BARRIERER FOR BIL	37
5.1	Indledning	37
5.2	Livsfaseskift	38
5.3	Økonomi	39
5.4	Parkering	40
5.5	Kollektive transportmuligheder	40
5.6	Delebilisme	41
5.7	Cyklisme	42
6	ØKONOMISKE VIRKEMIDLERS EFFEKT PÅ BILEJERSKAB OG BRUG AF BIL	44
7	REFERENCER	51
8	BILAG	52

Oversigt over figurer og tabeller

Figurer i rapporten

Figur 1	Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021	15
Figur 2	Udviklingen i bilejerskabet i Københavns Kommune følger den økonomiske udvikling	16
Figur 3	Bilejerskabet er større for højere indkomster	19
Figur 4	Bilejerskabet er højest blandt de 45 til 64-årige	20
Figur 5	Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil	22
Figur 6	Andelen af voksne med adgang til bil i familien er størst i Brønshøj-Husum og mindst på Nørrebro	24
Figur 7	Hver 8. privatbil kører under 5.000 km om året	29
Figur 8	Andelen af de københavnske delebilsbrugere, der udtrykker, at delebilsordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil	41
Figur 9	Oversigt over byudviklingsområder	53

Tabeller i rapporten

Tabel 1	Bilejerskab fordelt på bydele og byudviklingsområder	17
Tabel 2	Familier med bil tjener mere og har større variation i indkomst på tværs af områder	21
Tabel 3	Antal biler fordelt på indkomst og bydele	23
Tabel 4	Der er flest familier, der har adgang til bil, blandt familier med hjemmeboende børn	25
Tabel 5	Familier med 1 bil tjener mindre end familier med mere end 1 bil	25
Tabel 6	Familier, der kun ejer elbil og plugin-hybridbiler, har højere indkomster og kører mere om året end dem, som kun ejer benzin- og dieslbiler	26
Tabel 7	Andel af familier i Københavns Kommune, som opfylder hver faktor	27
Tabel 8	Ejerskab af sommerhus og at der er børn i familien, har størst betydning for, om familien har bil	27
Tabel 9	Andel biler fordelt på årlig kørsel og geografi	30

Tabel 10	Antal biler fordelt på indkomstgrupper og årlig kørsel for bilejere på Østerbro, Nørrebro og i Indre By	31
Tabel 11	I gennemsnit betaler bilisterne i København 40.000 kr. årligt pr. bil	32
Tabel 12	Københavnerne kører mest i bil til og fra andre kommuner	33
Tabel 13	Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km	33
Tabel 14	Københavnerne kører mest i bil i forbindelse med fritidsture	34
Tabel 15	Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km	34
Tabel 16	Familier med bil cykler og går mindre	35
Tabel 17	De fleste bilture i fritiden eller på ærinder i København bliver foretaget af københavnere	36
Tabel 18	Sammenhæng mellem virkemidler og bilejerskab, trafikarbejde og CO ₂ -udledning	44
Tabel 19	Konsekvenser for bilejerskab CO ₂ -udledning i Københavns Kommune ved ændrede beboerlicenser for fossilbiler, 2025	45
Tabel 20	Priser beboerlicenser gul zone, kr./måned	46
Tabel 21	Effekt af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing og omlægge bilafgifterne	48
Tabel 22	Geografisk opdeling af effekter på kørselsomfang og CO ₂ -udledning i Incentives analyse (hovedscenarie)	48
Tabel 23	Effekt af højere variable kilometerpriser	49
Tabel 24	Passagerfremgang på lang sigt ved takstnedsættelse på 30% fordelt på transportform/selskab	49
Tabel 25	Effekter på CO ₂ -udledningen pr. år ved fuld effekt af takstnedsættelse på 30%	50
Tabel 26	Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021	52
Tabel 27	Eksempler på priser på privat parkering i byudviklingsområderne	54
Tabel 28	Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil	55
Tabel 29	Antal biler fordelt på årlig kørsel og geografi	56
Tabel 30	Familier med bil cykler og går mindre	57
Tabel 31	Oversigt over anvendt litteratur i delopgave 2	58

1 Indledning

Københavns Kommune skal i forbindelse med den kommende Klimaplan 2035 og Kommuneplan 2024 forventeligt revurdere mål, indsatser og initiativer for biltrafikken. For at have et bedre grundlag for at gøre dette ønsker Københavns Kommune at samle den eksisterende viden om de københavnske borgeres bilejerskab og brug af bilen og supplere den med ny viden.

Denne rapport skal derfor opdatere, udbygge og yderligere kvalificere den mest centrale eksisterende viden om bilejerskab og brug af bilen i et samlet overblik.

Tilgang og datagrundlag

Analysen er primært baseret på registerdata fra Danmarks Statistik, der omfatter alle personer i Københavns Kommune, samt information om bl.a. deres bilejerskab, familie, indkomster og ejerskab af sommerhus. Vi har derudover beregnet, hvor langt biler med københavnske brugere kører årligt ud fra indberetninger til Motorregisteret, hvor bilernes kilometertal indrapporteres i forbindelse med syn. Samme tilgang har tidligere været brugt af De Økonomiske Råd (2021). Den årlige kørsel er opgjort for de 43% af privatbilerne i København, der ved udgangen af 2021 har haft samme ejere ved flere efterfølgende syn.

Boks 1

Definitioner af begreber i analysen

Familier

Vi har opgjort familier ud fra Danmarks Statistiks definition af E-familier. En E-familie består af en enlig eller et par, som bor på samme adresse med eller uden børn. Her medregnes hjemmeboende børn, hvis de bor på samme adresse som en forælder, er under 25 år og er ugifte.

Privatbiler

Vi har afgrænset de privatbiler, vi kigger på i Københavns Kommune, ud fra køretøjets art, primære anvendelse og adressen for køretøjets bruger. Privatbiler er defineret som personbiler, hvis primære anvendelse ikke er rutekørsel, rustvognskørsel eller buskørsel, samt varebiler, hvis primære anvendelse er privat personkørsel eller privat godstransport.¹ Vi har identificeret privatbiler i Københavns Kommune ved at koble hvert køretøj til det personnummer, der er registreret som bruger i Motorregisteret (DMRB). Leasede biler indgår dermed. Bilbestanden er opgjort ultimo 2021.

Bilejerskab

Vi har opgjort bilejerskab som antal privatbiler pr. 1.000 indbyggere over 18 år. Befolkningen er opgjort ultimo 2021 på baggrund af BEF-registeret.

Adgang til bil

Alle personer i en familie har adgang til bil, hvis mindst én person i familien er registreret som bruger af en bil. Deleilsordninger indgår således ikke.

Indkomst

Vi har anvendt Danmarks Statistiks indkomstbegreb 'personindkomst i alt ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig'. Det dækker over summen af erhvervsindkomst, overførselsindkomst, formueindkomst (ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig) og anden ikke klassificerbar indkomst, der kan henføres direkte til den enkelte person. Beløbet er før fradrag af skat, arbejdsmarkedsbidrag og særlig pensionsbidrag, og renteudgifter er ikke fratrasket.

Note: ¹ Det er samme definition af privatbiler, som bruges i Københavns Kommunes egen statistikbank. Ved analyser med mikrodata på Danmarks Statistik forskerserver, kan der opstå mindre forskelle afhængig af hvilke registre, der skal kobles sammen.

Vi har desuden inddraget data fra Transportvaneundersøgelsen (TU) fra 2010 til 2019 til at undersøge Københavnernes valg transportmiddel, længden på Københavnernes bilture samt hvilke turformål Københavnerne bruger bilen til.

Struktur i rapporten

I kapitel 2 opsummerer vi centrale resultater fra rapporten. I kapitel 3 beskriver vi bilejerskabet i Københavns Kommune og de københavnske bilejere. Vi undersøger desuden statistisk, hvilke faktorer der betyder mest for bilejerskabet. I kapitel 4 beskriver vi københavnernes brug af bil og i kapitel 5 opsamler vi den eksisterende viden om forestillede og oplevede behov for at bruge bil, og hvad der kan understøtte, at flere vælger at undvære en bil. Endeligt giver vi i kapitel 6 et overblik over den eksisterende viden om økonomiske virkemidler til at reducere bilejerskabet og bilkørslen i Københavns Kommune.

God læselyst.

2 Sammenfatning

Vi giver i dette kapitel en sammenfatning af de centrale resultater i rapporten.

2.1 De københavnske bilejere

Bilejerskab i København

Dette kapitel beskriver bilejerskabet i København.

Ved udgangen af 2021 var der over 142.000 privatbiler i Københavns Kommune. Antallet af privatbiler har været støt stigende i København. Det skyldes både et stigende indbyggertal og stigende bilejerskab. Ved udgangen af 2021 var bilejerskabet (antal biler pr. 1.000 personer over 18 år) i Københavns Kommune 267 biler.

Bilejerskabet varierer på tværs af bydele. Højest er det i Brønshøj-Husum med 363, og lavest er det på Nørrebro med 205.

En simpel sammenligning viser, at bilejerskabet er 25-28% lavere i Ørestad end på Amager, selvom de to byområder indkomstmæssigt ligger på samme niveau. I Ørestad betaler bilejerne over 13.000 kr. om året for adgang til beboerparkering i områderne. Det indikerer, at prisen for parkering har betydning for bilejerskabet.

Det forventes, at antallet af biler i København vil stige yderligere frem mod 2035.

Sammenligning af familier med og uden bil

Dette kapitel viser, at bilejerskabet generelt vokser med indkomstniveau og alder, og at der er betydelig forskel på indkomsten blandt familier med bil og familier uden bil i København.

Medianindkomsten pr. voksen for familier med bil i Københavns kommune er 440.000 kr. om året før skat. Det er 76% højere end medianindkomsten for familier uden bil, der er på 250.000 kr. om året pr. voksen. Hvis vi kun ser på familier med bil, er der stor variation i indkomsten på tværs af bydelene. For familier uden bil er der derimod næsten ingen variation i medianindkomsten på tværs af Københavns bydele.

Antallet af biler fordelt på indkomstgrupper varierer på tværs af bydele. I bydelene Bispebjerg, Brønshøj-Husum og Nørrebro er der relativt flere biler blandt familier med en gennemsnitlig indkomst for voksne i familien på under 300.000 end for byen som helhed. Det er også disse bydele, hvor medianindkomsten blandt indbyggerne er lavest.

I gennemsnit har 40% af københavnere over 18 år adgang til bil i familien. Det varierer fra 31% på Nørrebro til 55% i Brønshøj-Husum.

61% af familier med hjemmeboende børn har bil, mens det kun er 26% af familierne uden hjemmeboende børn, der har bil.

Uddybet viden om familier med bil

Kapitlet viser, at familier med mere end en bil har en højere medianindkomst end familier, som kun har én bil. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, har en højere medianindkomst end familier, som kun ejer benzin- eller dieslbiler. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, kører flere kilometer om året, end familier, der kun ejer benzin- og dieslbiler.

Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde

Dette kapitel undersøger, hvor stor betydning udvalgte faktorer har for, om man har bil i familien. Den viser, at sandsynligheden er større, hvis familien har børn (+27%), ejer sommerhus (+34%), har høj indkomst (en personindkomst før skat på over 0,5 mio. kr. årligt) (+22%), og hvis én eller flere af arbejdspladserne ikke er stationsnære (+12%).

20% af familierne i København har hjemmeboende børn, 7% ejer et sommerhus, 22% har høj indkomst og 30% har mindst en person med en ikke-stationsnær arbejdsplads.

Analysen viser desuden, at de samme faktorer har betydning for, hvor mange kilometer familierne kører i deres bil(er). Den største betydning har det, om én eller flere arbejdspladser er stationsnære. Det medfører i gennemsnit 38% forøgelse af den årlige kørsel i familien.

2.2 Københavnernes brug af bil

På baggrund af data fra motorregisteret har vi opgjort, at 12% af de private biler i København kører under 5.000 km om året. 27% kører mellem 5.000 og 10.000 km om året, og 24% af privatbilerne kører mellem 10.000 km og 15.000 km. En typisk årlig kørselsmængde, når bilen bruges til daglig pendling, ligger på omkring 12.000-15.000 km.

I de københavnske bydele ligger andelen af biler, der kører under 5.000 km om året, i intervallet 9-12%. I byudviklingsområderne ligger andelen mellem 2% og 10% med et gennemsnit på 7%. Det kunne indikere, at beboere med et mindre behov for bil fravælger bilen i områder, hvor parkeringen er dyrere.

De københavnske bilejere betaler i gennemsnit 40.000 kr. om året i omkostninger til bil eksklusive parkering og beboerlicenser. Gennemsnitsomkostningerne for de biler, der kører under 5.000 km om året, er 7.900 kr. Det er baseret på standardnøgletal for omkostningen pr. kørt kilometer og tager ikke højde for fx bilernes alder. En beboerlicens til Københavns Kommunes licenszoner koster mellem 200 kr. og 5.530 kr. om året. For de biler, der kører under 5.000 km om året, vil de samlede udgifter (inklusive beboerlicens) ved at have en bil i de fleste tilfælde være under 1.000 kr. om måneden.

Københavnernes ture i bil

Dette kapitel undersøger, hvordan københavnernes ture i bil fordeler sig på geografi, turlængde og turformål.

Analysen viser, at 35% af københavnernes bilture foregår inden for kommunegrænsen. 91% af disse ture er under 10 km. 60% er under 5 km.

50% af københavnernes ture i bil krydser kommunegrænsen. Ture, der krydser kommunegrænsen, udgør 86% af de kilometer, københavnernes kører.

15% af københavnernes bilture starter og slutter uden for kommunen.

33% af Københavnernes samlede bilture er under 5 km, og hver tiende tur i bil er under 2 km.

24% af københavnernes bilture er mellem 5 og 10 km.

Over halvdelen af de kilometer, københavnernes kører i bil, er i forbindelse med fritidsture (56%). 15% tilbagelægges i forbindelse med ærinder. Sammenligner vi med landsgennemsnittet, kører københavnernes flere kilometer i forbindelse med ærinder og fritidsformål (71% mod landsgennemsnittet på 64%) og færre kilometer i forbindelse med arbejde (20% mod landsgennemsnittet på 27%).

De korte ture under 5 km er i højere grad ærindeture, mens fritidsture og ture til og fra arbejde udgør en større andel af de længere ture.

Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien

Dette kapitel viser, at for københavnere med adgang til bil i familien udgør cykler, gang og kollektiv trafik en mindre andel af den samlede daglige transport, hvad enten vi opgør det i kilometer eller i antal ture.

Kapitlet viser også, at afstand til arbejde har betydning for, hvor meget københavnere med adgang til bil i familien benytter bilen. Hvis en københavnere med adgang til bil i familien har en arbejdsplads, der ligger *uden for* Københavns Kommune eller omegnskommunerne, udgør ture i bil 60% af personens daglige ture. For københavnere med adgang til bil i familien, hvis arbejdsplads ligger *i* Københavns Kommune eller omegnskommunerne, udgør bilture 42% af de daglige ture.

Bilture i København fordelt på bopælskommune

Dette kapitel viser, hvor mange af de ture, der enten starter eller slutter i København, der foretages af københavnere, og hvor mange der foretages af borgere med bopæl udenfor Københavns kommune. Samlet set foretages 62 % af alle ture med start eller slut i København af københavnere. Det er særligt fritidsture og ærindeture, hvor københavnernes står for en stor andel af turene.

2.3 Københavnerne behov og barrierer for bil

Kapitlet gennemgår centrale dele af den eksisterende viden om de oplevede og forestillede behov for bil, samt hvad der kan bidrage til, at københavnernes vælger at undvære bil.

Livsfaseskift

Den eksisterende viden peger på, at personer særligt overvejer deres bilejerskab i forbindelse med livsfaseskift, fx nyt job, start på uddannelse, flytning eller ændret familiesituation som fx at få børn, eller at børnene flytter hjemmefra. I sådanne situationer er der størst mulighed for at påvirke folks valg.

Økonomi

Økonomi har betydning for anskaffelsen af bil, hvilket data om de københavnske bilejere også bekræfter, idet bilejerskabet er højest blandt københavnere med en høj indkomst. Økonomi kan også have betydning for, i hvor høj grad bilen benyttes. Fx har de høje benzinpriser som følge af inflationen fået 4 ud af 10 danskere til at køre mindre i bil i løbet af arbejdsdagen. 38% af danskerne kører således mindre i bil i arbejdstiden, mens 41% tager cyklen eller kollektiv transport til arbejdet i stedet for bilen. Udviklingen er højest blandt de 18-25-årige.

Parkering

Parkering kan være en af de største oplevede barrierer for at anskaffe eller bruge bil. Det kan både være en forventning om, at det kan være svært at finde en parkeringsplads, eller besvær i hverdagen, fordi man ikke kan parkere foran døren, der afholder borgere fra at anskaffe en bil. Men også de faste udgifter til parkering kan være afgørende for, om folk vælger at anskaffe eller afskaffe en bil. Når vi sammenligner områder med samme indkomstniveauer, fx Ørestad og Østerbro, tyder det da også på, at højere beboerlicenser medfører lavere bilejerskab.

Kollektive transportmuligheder

Adgang til kollektive transportmuligheder har betydning for bilejerskabet. I områder, hvor serviceniveauet af offentlig transport er højt, råder færre familier over bil, end i områder, hvor serviceniveauet er lavt. Negative erfaringer med kollektiv transport kan også øge den enkeltes oplevelse af, at bilen er en nødvendighed.

Delebilisme

Adgang til delebiler har betydning for det oplevede behov for at eje en bil. En undersøgelse gennemført for Københavns Kommune viser, at muligheden for at benytte delebil har haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af bilkøb.

Der er dog også en række barrierer for brug af delebiler. De københavnske bilejere, der ikke bruger delebil, angiver fx, at det er for dyrt med deres kørselsbehov, eller at det er for besværligt.

Parkeringsforhold for delebiler kan være en barriere for brugen af delebiler, hvis det opleves som besværligt at finde en parkeringsplads til delebilen. Her kan der dog være forskel på de erfaringsbaserede og forestillede fortællinger. Interviews med brugere af delebiler viser, at parkering ikke opleves som særlig problematisk.

Cyklisme

Cykler kan være konkurrent til bilen på de kortere ture. Behovet for bil opleves som mindre, hvis cykelforhold i et område forbedres.

Elcykler er blevet mere udbredt over det sidste årti og kan være en stor konkurrent til bilen. Det skyldes blandt andet, at der er sket et skift i de sociale normer og det offentlige image for denne transportform det seneste årti. El-ladcyklen har også fået en større plads i fortællingen om børnefamilien som alternativ til "familiebilen". Det kan dog være svært for folk at skifte bilen ud med en elcykel, blandt andet fordi prisen på en elcykel sammenlignes med prisen på en almindelig cykel.

2.4 Økonomiske virkemidlers påvirkning af bilejerskab og brug af bil

Dette kapitel gennemgår centrale dele af den eksisterende viden om, hvordan økonomiske virkemidler kan anvendes til at reducere bilejerskab og bilbrug.

Hævet prisniveau på beboerlicenser

Det generelle prisniveau for beboerlicenser har betydning for bilejerskabet. Analysen 'En grøn omstilling af trafikken' opgjorde, at bilejerskabet falder med ca. 1% ved en pris på beboerlicenser på 8.000 kr. årligt. Det virker dog lavt, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.

Differentierede beboerlicenser

En differentiering af beboerlicensen efter CO₂-emissioner, som vi ser i Københavns Kommune i dag, giver øget incitament for borgerne til at købe biler, der udleder mindre CO₂. Effekten på bilejerskab er ikke undersøgt.

Beboerlicenser i nye områder

Indføres der beboerlicenser i områder, hvor det før har været gratis at parkere, påvirker det bilejerskabet, antallet af kørte kilometer og CO₂-udledningen. Effekten på bilejerskabet af at indføre beboerlicenser i nye områder er afhængig af antallet af private parkeringspladser. Det gælder særligt for områder, hvor beboerne kan parkere på egen grund.

Korttidsparkering

Der er begrænset viden om effekterne på bilejerskab, kørte kilometer og CO₂-udledning af at hæve taksterne for korttidsparkering i Københavns Kommune. Et studie har set på effekten af, at priserne for korttidsparkering i rød parkeringszone i København blev hævet fra 18 til 35 kr./time. Studiet fandt, at 10% højere priser medfører 7,6% færre parkeringer i rød zone.

Roadpricing

Indførelse af roadpricing kan potentielt have stor effekt på bilejerskabet. Det Økonomiske Råd fandt i deres analyse fra 2021, at i områder som Københavns Kommune, hvor taksterne blev sat højest (niveauet er ikke rapporteret), blev bilejerskabet reduceret med 26%.

Lavere priser i den kollektive trafik

Landstrafikmodellen estimerer, at en takstnedsættelse på 30% medfører en passagerfremgang på ca. 26% (målt i personkilometer). Kunderne vil reagere forskelligt i bus, tog og metro.

Passagerfremgangen er således størst for DSB's fjern- og regionaltog og mindst for busser, lokalbaner og letbaner. Overflytningen til kollektiv trafik vil ske fra både bil, cykel og gang. København adskiller sig fra resten af Danmark på bl.a. på udbuddet af kollektive transportmidler, og effekterne af en takstnedsættelse i København må forventes at være forskellige fra effekterne på landsplan.

3 De københavnske bilejere

I dette kapitel undersøger vi bilejerskabet i København og beskriver karakteristika for københavnske familier med og uden bil. Desuden indeholder kapitlet en statistisk analyse af udvalgte faktorerers betydning for om en familie ejer en bil, og hvor meget den bruges.

3.1 Bilejerskab i København

Historisk udvikling

Bestanden af privatbiler i Københavns Kommune er steget støt siden 2003.¹ I perioden 2003-2021 er bestanden vokset med en gennemsnitlig årlig vækstrate på 2,8%, og ved udgangen af 2021 oversteg det samlede antal privatbiler 142.000, jf. figur 1.

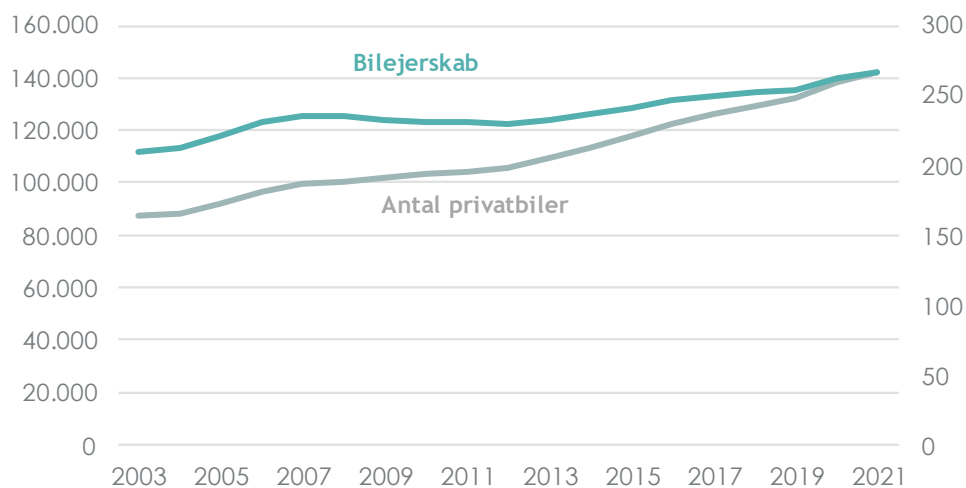
Bilejerskabet er i perioden 2003-2021 vokset med en gennemsnitlig årlig vækstrate på 1,3%. Resten af væksten i antallet af biler skyldes, at der i samme periode har været befolkningsvækst i Københavns Kommune. Bilejerskabet i Københavns Kommune var ultimo 2021 267 biler pr. 1.000 voksne indbyggere. Til sammenligning er bilejerskabet i hele landet 572, i Aarhus Kommune 449 og i Odense Kommune 496.

¹ Baseret på udtræk fra Motorregistret fra 2003 til 2021.

Figur 1

Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021

Antal privatbiler (venstre akse) og bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år (højre akse).



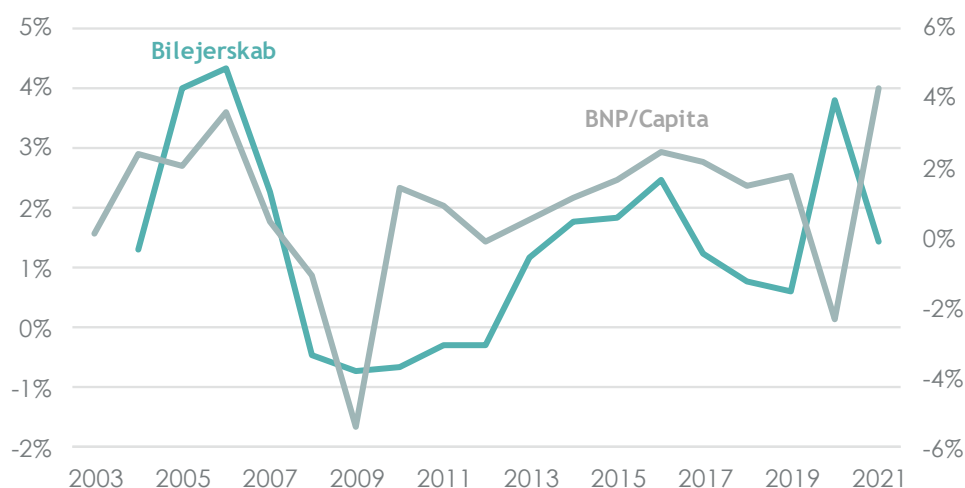
Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Bilejerskabet er ikke steget alle årene. I årene 2008-2012 faldt bilejerskabet således hvert år, jf. figur 2. Det hænger sammen med, at der i samme periode var et fald i den økonomiske vækst (målt ved BNP/capita) på baggrund af finanskrisen. COVID-19 medførte dog i 2020 en stigning i bilejerskabet samtidig med et fald i den økonomiske vækst, og i året efter var der den modsatte sammenhæng.

Figur 2

Udviklingen i bilejerskabet i Københavns Kommune følger den økonomiske udvikling

Årlig ændring i bilejerskab (venstre akse) og udvikling i BNP/capita (højre akse).



Kilde: Bilejerskab er baseret på data fra Danmarks Statistik, og BNP/capita er fra Danmarks Statistik, tabel NAN1 og FT.

Bilejerskab opdelt på bydele og byudviklingsområder

Bilejerskabet, målt som antal biler pr. 1.000 indbyggere over 18 år, varierer på tværs af bydelene. Højest er det i Brønshøj-Husum med 353, og lavest er det på Nørrebro med 205, jf. tabel 1.

Vi har desuden beskrevet bilejerskabet i nogle af de nye byudviklingsområder. Bilejerskabet varierer på tværs af de nye byudviklingsområder. Højest er det i Nordhavn med 285, og lavest i DR Byen med 151.

Tabel 1

Bilejerskab fordelt på bydele og byudviklingsområder

Bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år i 2021.

Område	Bilejerskab	Median-indkomst (kr.) ¹	Område	Bilejerskab	Median-indkomst (kr.) ¹
Hele København	267	330.000			
Bydele			Byudviklingsområder		
Brønshøj-Husum	363	320.000	Nordhavn	285	600.000
Valby	290	330.000	Carlsberg Byen	280	620.000
Østerbro	277	370.000	Sydhavn	264	430.000
Amager Øst	277	330.000	Nordøstamager	263	410.000
Amager Vest	267	330.000	Valby Syd	208	310.000
Indre By	261	370.000	Ørestad	200	330.000
Bispebjerg	251	280.000	DR Byen	151	240.000
Vesterbro-Kongens Enghave	231	350.000			
Nørrebro	205	290.000			

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Kort over byudviklingsområder fremgår af bilag.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Opgjort som medianindkomst pr. voksen i familien.

I nye byudviklingsområder med begrænset adgang til offentlig parkering betaler beboerne for adgang til privat parkering. Eksempelvis koster det i Ørestad 13.380 kr. årligt og i Nordhavn 15.576 kr. årligt (2023-priser) at parkere i bydelen. Til sammenligning koster den dyreste beboerlicens til Københavns Kommunes licensområder 5.530 kr. årligt (2023-priser). En beboerlicens giver adgang til parkering på offentlig vej i det licensområde, brugeren af bilen har adresse i.

Vi har ikke analyseret, hvorfor bilejerskabet varierer på tværs af bydele. En simpel sammenligning viser dog, at bilejerskabet er 25-28% lavere i Ørestad end på Amager (25% ift. Amager Vest og 28% ift. Amager Øst), selvom de to byområder indkomstmæssigt ligger på samme niveau, jf. tabel 1. Det indikerer, at prisen for parkering har betydning for bilejerskabet. I Nordhavn er bilejerskabet højere end på Amager på trods af højere takster. Det kan dog skyldes, at medianindkomsten er væsentligt højere i Nordhavn.

Fremtidigt bilejerskab

Københavns Kommunes trafikmodel, COMPASS, indeholder en fremskrivning af både befolkning og bilejerskab. Fra 2017 til 2035 er forudsætningerne i COMPASS, at bilejerskabet stiger med 4%, svarende til en årlig vækst på 0,2%. Det er historisk lavt. Til sammenligning er den gennemsnitlige årlige vækstrate i bilejerskabet i Københavns Kommune fra 2003 til 2021 1,3%. Den gennemsnitlige årlige vækstrate afhænger af, hvilken periode man ser på. Afhængig af

hvilket år fra 2003 vi sammenligner med 2021, ligger den gennemsnitlige årlige vækstrate dog mellem 0,9% (2008-2021) og 2,7% (2020-2021).

3.2 Sammenligning af familier med og uden bil

I dette kapitel undersøger vi forskelle på familier med og uden bil.

Forskelle i indkomst og alder

Vi viser i dette kapitel, at der er betydelig forskel på indkomsten blandt familier med bil og familier uden bil. En større del af familier uden bil har lav indkomst, og bilejerskabet vokser generelt med indkomstniveauet og alderen.

Vi har valgt at opgøre indkomsten pr. voksen i familien som et gennemsnit for at kunne sammenligne både enlige og par.² Dermed får vi for hver familie ét tal for den gennemsnitlige voksenindkomst.

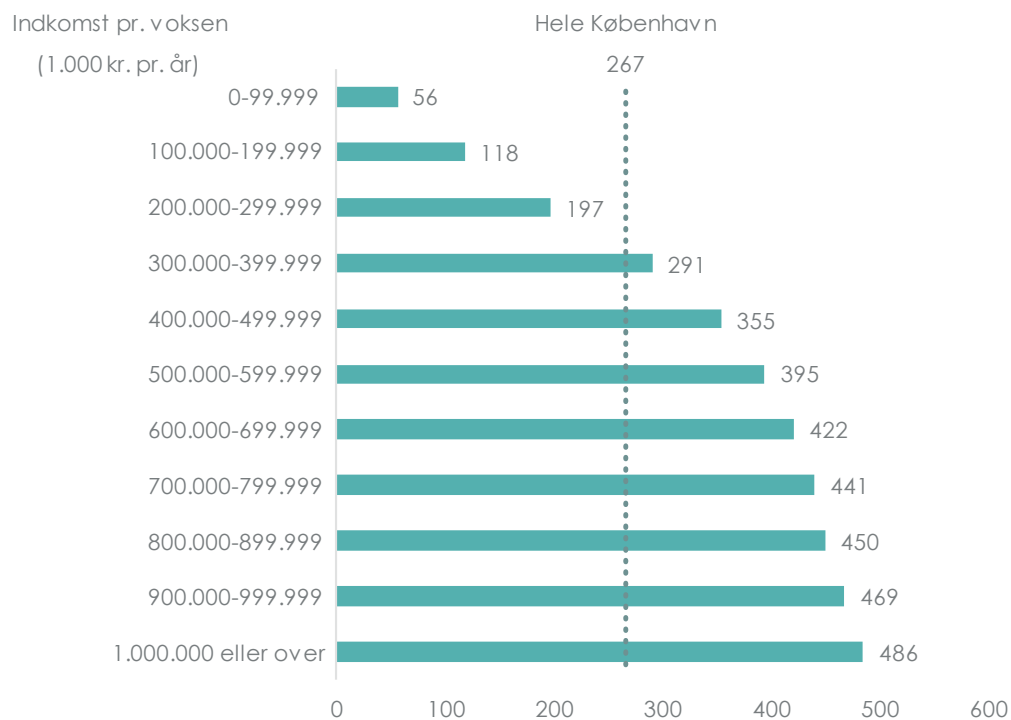
Bilejerskabet er markant mindre for de laveste indkomstgrupper jf. figur 3. For hver 1.000 indbyggere over 18 i København, som tjener under 100.000 kr. om året, er der 56 privatbiler. Det svarer til, at omkring hver syttende i indkomstgruppen ejer en bil. Det er markant lavere end bilejerskabet på tværs af alle indkomstgrupper, hvor der er 267 privatbiler for hver 1.000 indbyggere. Det svarer til, at omkring hver fjerde voksen i Københavns Kommune i gennemsnit har en bil.

² Indkomst for voksne hjemmeboende børn medregnes ikke.

Figur 3

Bilejerskabet er større for højere indkomster

Antal privatbiler pr. 1.000 indbyggere over 18 år fordelt på indkomst.



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

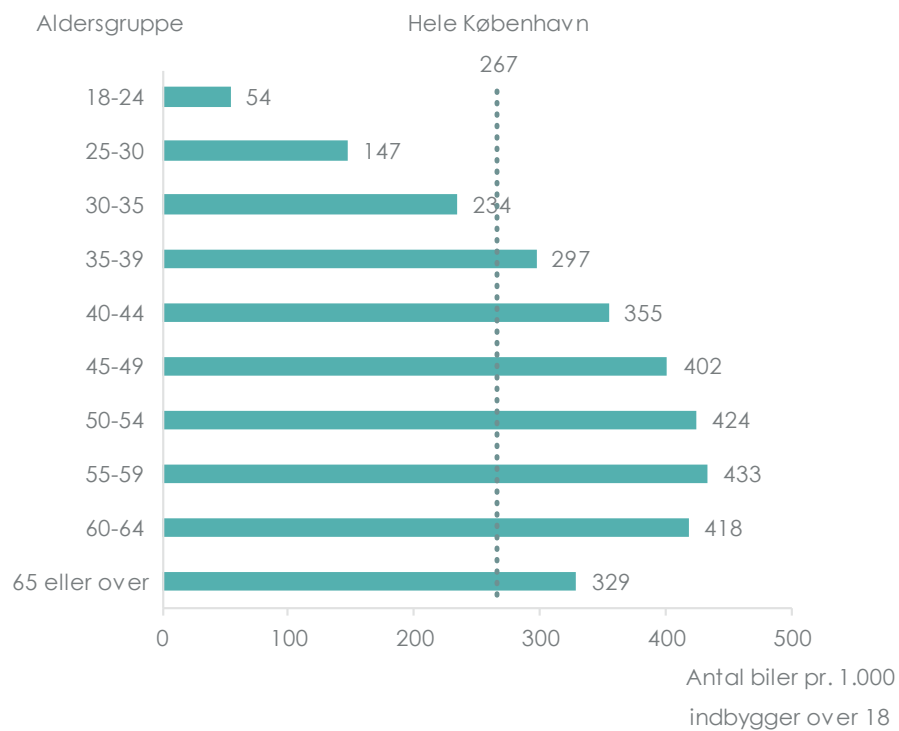
Note: Hjemmeboende børn mellem 18 og 24 er medregnet som indbygger i forældrenes indkomstgruppe.

På samme måde er bilejerskabet i Københavns Kommune lavest blandt de yngste aldersgrupper, jf. figur 4. Bilejerskabet er generelt højere for de ældre aldersgrupper, men niveauet falder igen for aldersgrupperne over 60 år.

Figur 4

Bilejerskabet er højest blandt de 45 til 64-årige

Antal privatbiler pr. 1000 indbyggere over 18 fordelt på aldersgruppe.



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Bilejerskab er her opgjort på det personummer, der er registreret som bilens bruger hos Skat.

Medianindkomsten pr. voksen for familier med bil er 440.000 kr. om året, jf. tabel 2. Det er 76% højere end medianindkomsten pr. voksen for familier uden bil, der er på 250.000 kr. om året. Hvis vi kun ser på familier med bil, er der stor variation i indkomsten på tværs af bydelene. Familier med bil, som bor i Indre By eller på Christianshavn, har en medianindkomst pr. voksen på 60.000 kr. over medianindkomsten i de resterende bydele.

Hvis vi derimod kun ser på familier uden bil, er der næsten ingen variation i medianindkomsten på tværs af Københavns bydele. Variationen er højere blandt områderne med byudvikling. Både for familier med bil og familier uden bil. Området med de højeste indkomster blandt familierne med bil er Carlsberg Byen, hvor medianindkomsten er 690.000 kr. pr. voksen.

Tabel 2

Familier med bil tjener mere og har større variation i indkomst på tværs af områder

Antal familier og medianindkomst før skat pr. voksen fordelt på område og efter, om familien ejer bil.

Område	Bil i familien			Uden bil i familien	
	Antal biler	Antal familier	Median-indkomst kr. pr. voksen ¹	Antal familier	Medianindkomst kr. pr. voksen ¹
Hele København	142.427	128.499	440.000	265.833	250.000
Amager Vest	18.354	16.586	440.000	33.511	240.000
Amager Øst	14.197	12.791	430.000	24.970	250.000
Bispebjerg	11.465	10.358	380.000	24.649	240.000
Brønshøj-Husum	12.279	10.571	400.000	12.619	240.000
Indre By/ Christianshavn	12.618	11.213	500.000	24.817	250.000
Nørrebro	13.581	12.640	410.000	37.427	240.000
Valby	15.171	13.571	420.000	24.735	250.000
Vanløse	11.271	10.046	440.000	13.518	260.000
Vesterbro/ Kongens Enghave	14.910	13.713	460.000	34.209	260.000
Østerbro	18.473	16.841	480.000	32.022	260.000
Udvalgte områder med byudvikling	13.827	12.518	500.000	31.082	250.000
Carlsberg Byen	444	408	690.000	549	550.000
DR Byen	500	475	500.000	2.162	180.000
Nordhavn	780	688	680.000	1.084	480.000
Nordøstamager	1.555	1.385	530.000	2.837	270.000
Sydhavn	4.826	4.274	570.000	8.781	280.000
Valby Syd	2.313	2.122	460.000	6.302	240.000
Ørestad	3.409	3.166	460.000	9.367	250.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Opgjort som medianindkomst pr. voksen i familien.

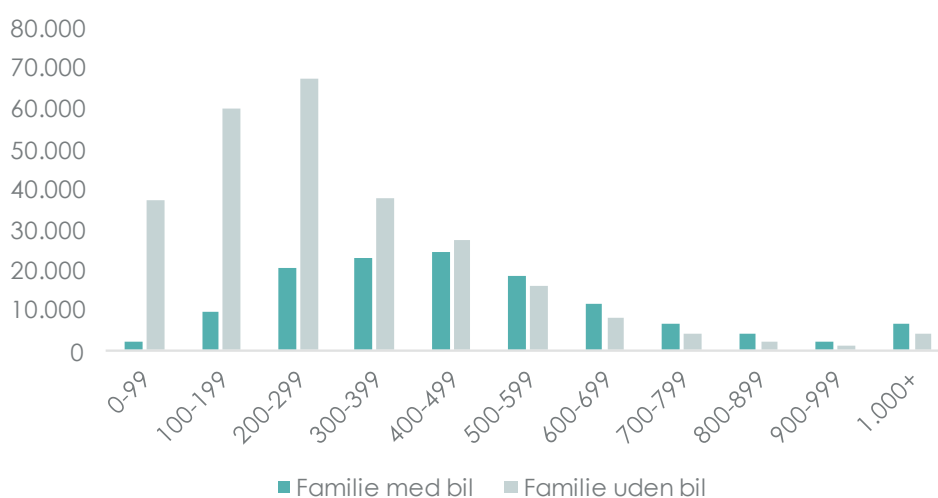
Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor der ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

Ud over at der er forskel på medianindkomsterne for familier med og uden bil, er der også forskel på selve indkomstfordelingerne jf. figur 5. Her ser vi, at der er lidt flere familier med bil end uden bil i alle indkomstniveauerne over 500.000 kr. pr. voksen om året. Til gengæld har langt størstedelen af familier med lave indkomster ikke bil. Det kan dog bl.a. skyldes, at unge og studerende typisk udgør deres egen familie.

Figur 5

Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil

Antal familier fordelt på indkomstniveau målt på årlig indkomst før skat pr. voksen i familien (1.000 kr.).



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Antallet af biler fordelt på indkomstgrupper varierer på tværs af bydelene. I bydelene Bispebjerg, Brønshøj-Husum og Nørrebro er der flere relativt flere biler de lave indkomstgrupper end for byen som helhed, jf. tabel 3.

Tabel 3 Antal biler fordelt på indkomst og bydele

	I alt (antal biler)	Gennemsnitsindkomst for voksne i familien (i 1.000 kr. før skat)										
		0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10+
Hele København	142.427	2%	7%	16%	17%	19%	14%	9%	5%	3%	2%	6%
Amager Vest	18.351	2%	7%	15%	18%	19%	15%	9%	5%	3%	2%	5%
Amager Øst	14.190	1%	7%	15%	19%	21%	14%	9%	5%	3%	2%	4%
Bispebjerg	11.464	2%	10%	21%	21%	21%	11%	6%	3%	2%	1%	2%
Brønshøj-Husum	12.279	2%	10%	19%	19%	17%	13%	8%	5%	3%	2%	3%
Indre By/ Christianshavn	12.609	2%	5%	11%	14%	15%	13%	10%	6%	5%	3%	15%
Nørrebro	13.578	2%	10%	18%	19%	21%	15%	8%	3%	2%	1%	2%
Valby	15.167	2%	7%	17%	19%	20%	14%	9%	5%	3%	2%	4%
Vanløse	11.268	1%	6%	15%	18%	19%	16%	9%	6%	3%	2%	5%
Vesterbro/ Kongens Enghave	14.879	1%	6%	13%	16%	20%	15%	10%	5%	4%	2%	6%
Østerbro	18.465	2%	6%	13%	14%	18%	15%	11%	6%	4%	2%	9%
Carlsberg	444	1%	0%	2%	6%	10%	17%	15%	11%	10%	7%	22%
DR Byen	500	2%	6%	11%	15%	15%	21%	12%	6%	4%	2%	5%
Nordhavn	780	1%	3%	4%	6%	9%	14%	12%	11%	10%	4%	26%
Nordøstamager	1.555	2%	3%	8%	13%	18%	16%	12%	8%	7%	4%	9%
Sydhavn	4.826	1%	3%	7%	11%	16%	15%	13%	9%	7%	4%	14%
Valby Syd	2.313	2%	5%	13%	17%	21%	17%	10%	6%	3%	2%	4%
Ørestad	3.409	2%	5%	12%	18%	19%	17%	11%	6%	4%	2%	4%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor der ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

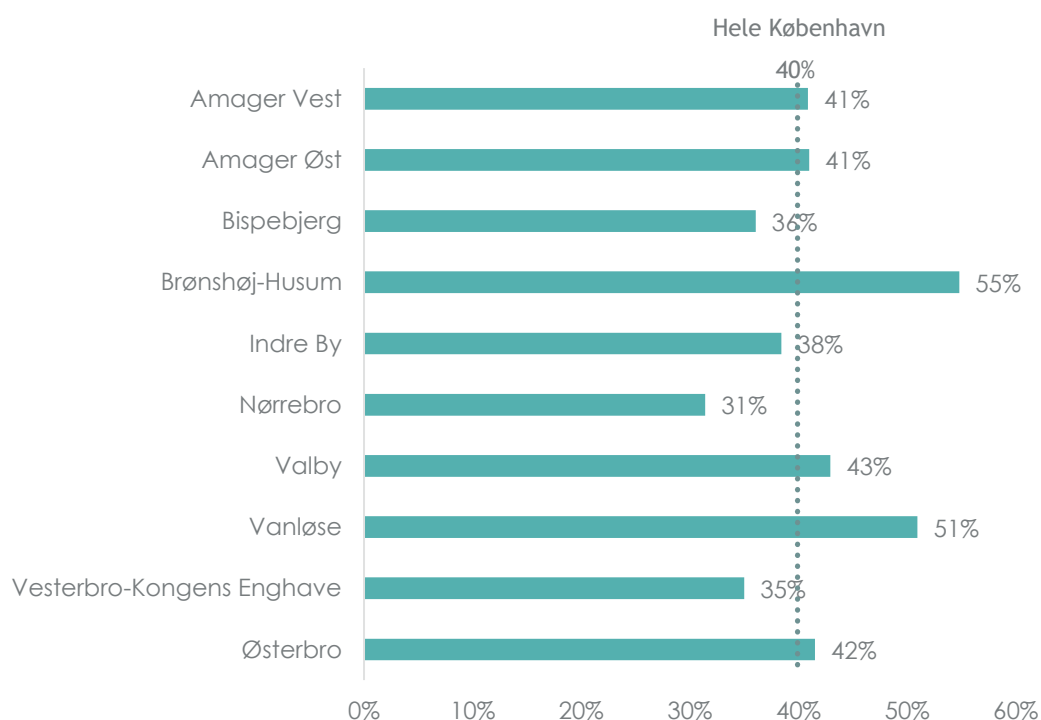
Adgang til bil i familien

Vi har også undersøgt, hvor stor en andel af voksne i København der har adgang til en bil i deres familie (der bor på samme adresse). Dvs. vi ser bort fra udeboende børn, som er fyldt 18 år, hvor mindst en forælder ejer bil. Derudover anser vi det ikke som at have adgang til bil i familien for de personer, der deler adresse med bilejere, hvis de ikke danner par. Samlet set har 40% af de

voksne indbyggere i Københavns Kommune adgang til bil i familien, jf. figur 6. Brønshøj-Husum og Vanløse er de to bydele, hvor flest voksne har adgang til bil i familien, mens Nørrebro, Bispebjerg og Vesterbro/Kongens Enghave er de bydele, hvor færrest har adgang.

Figur 6 **Andelen af voksne med adgang til bil i familien er størst i Brønshøj-Husum og mindst på Nørrebro**

Andel af personer over 18 år med adgang til bil i familien.¹



Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Vi medregner ikke udeboende børn, som er fyldt 18 år.

Familiesammensætning og bil

Der er generelt forskel på familiesammensætningen for familier med bil og familier uden bil, jf. tabel 4. Således har 61% af familierne med hjemmeboende børn bil, mens det samme kun gælder for 26% af familierne uden hjemmeboende børn. Blandt familierne uden hjemmeboende børn indgår også fx studerende, der typisk har en lavere indkomst.

Betydningen af bil understøttes også af de kvalitative undersøgelser, vi refererer til i kapitel 5.

Tabel 4

Der er flest familier, der har adgang til bil, blandt familier med hjemmeboende børn

	Hjemmeboende børn	Ingen hjemmeboende børn
Andel med adgang til bil	61%	26%
Antal	78.325	316.007

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

3.3 Uddybet viden om familier med bil

I dette kapitel ser vi kun på familier med bil. Vi sammenligner forskelle på antal biler i familien, forbrug af forskellige typer brændstof og årlig kørsel.

Antallet af biler i familien

For familier med 2 biler er medianindkomsten 50.000 kr. højere pr. voksen end blandt de familier, som kun har 1 bil, jf. tabel 5. For familier med 3 eller flere biler er medianindkomsten derimod kun 10.000 kr. højere pr. voksen end for familier med 2 biler.

Tabel 5

Familier med 1 bil tjener mindre end familier med mere end 1 bil

Antal familier og indkomst opdelt på antal biler i familien.

Antal biler i familie	Antal familier	Medianindkomst pr. voksen i kr. ¹
1	116.127	430.000
2	11.128	480.000
3 eller flere	1.244	490.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr.

Valg af brændstoftype

Dette kapitel viser, at familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, har højere medianindkomst og årlig kørsel end familier, som kun ejer benzin- eller dieslbiler.

I forhold til tabel 5, hvor vi inddelte familier efter antallet af biler, er forskellen i indkomst større, når vi inddeler familier efter den type af brændstof, deres biler bruger, jf. tabel 6. Familier, som kun ejer elbiler eller plugin-hybridbiler, kører også generelt længere om året. Det kan hænge sammen med, at ældre biler typisk bliver brugt mindre, og at størstedelen af elbilerne og plugin-hybridbilerne er relativt nye. Forskellen i indkomst kan skyldes, at elbiler og plugin-hybridbiler er dyrere at anskaffe, og derfor i højere grad købes af familier med højere indkomster.

I tabel 6 ser vi udelukkende på familier, der enten kun ejer 1 bil, eller som ejer flere biler med samme type forbrug af brændstof. Det har vi valgt for bedre at kunne sammenholde forskelle på indkomst og kørsel med valg af brændstof.

Tabel 6

Familier, der kun ejer elbil og plugin-hybridbiler, har højere indkomster og kører mere om året end dem, som kun ejer benzin- og dieslbiler

Antal familier, indkomst, antal biler og kørsel opdelt på type af brændstof for familiens biler.

Brændstof	Antal familier	Medianindkomst pr. voksen i kr. ¹	Antal biler	Årlig kørsel pr. bil i km ²
Kun benzin/diesel	120.858	430.000	132.821	14.800
Kun plugin-hybrid	2.786	550.000	2.802	23.000
Kun el	3.263	600.000	3.335	19.100

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note. Tabellen inkluderer ikke de 1.590 familier, der enten ejer bil, der bruger anden type brændstof, eller både har fossil- og elbiler. Note: ¹ Afrundet til nærmeste 10.000 kr. Note: ² Afrundet til nærmeste 100 km.

3.4 Vigtige faktorer for bilejerskab og trafikarbejde

Den statistiske analyse i dette kapitel viser bl.a., at det er 34% mere sandsynligt, at familier med sommerhus ejer bil, i forhold til familier uden sommerhus, og at familier med hjemmeboende børn generelt kører 20% længere årligt end andre familier.

Vi har undersøgt, hvad følgende fire faktorer har af betydning for, om familien har bil og for den samlede årlige kørsel i familien:

- Om der er hjemmeboende børn i familien
- Om familien ejer et sommerhus
- Om mindst en af arbejdspladserne blandt de voksne i familien ikke er stationsnær³
- Om gennemsnitsindkomsten pr. voksen i familien er høj (over 0,5 mio. kr. pr. voksen)⁴

³ Defineret som, at arbejdsadressen ligger over 1 km fra nærmeste letbane, jernbane-, S-togs- eller metrostation.

⁴ Det svarer til, at familien har en gennemsnitlig indkomst pr. voksen, der er blandt de 22% højeste.

Analysen er baseret på alle familier i Københavns Kommune ultimo 2021. Tabel 7 viser andelen af familier i København, som opfylder hver af de fire faktorer.

Tabel 7

Andel af familier i Københavns Kommune, som opfylder hver faktor

Faktor	Andel af familier
Børn i familien ¹	20%
Ejer sommerhus ²	7%
Høj indkomst	22%
Arbejdsplads er ikke stationsnær ³	30%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Hjemmeboende børn. Note: ² Fleksbolig medregnes ikke. Note: ³ Andelen er beregnet ud af de familier, hvor mindst en person har et arbejde.

Analysen viser, at det er 34% mere sandsynligt, at familier med sommerhus har bil end familier uden sommerhus, jf. tabel 8. Hvis familien har hjemmeboende børn, er det 27% mere sandsynligt, at den har bil. Og der er 22% større sandsynlighed for, at familier med høj indkomst har bil. Har en eller flere af de voksne i familien et arbejde, der ikke er stationsnært, er der 12% større sandsynlighed for, at familien har bil. En familie, der således har sommerhus og børn, har 61% større sandsynlighed for at have bil end familier, der hverken har sommerhus eller børn.

Når vi ser på familiens årlige kørsel, er faktoren med den største effekt, om mindst en af de voksne i familien har en arbejdsplads, der ikke er stationsnær. Hvis det er tilfældet, kører familien i gennemsnit 38% længere om året end familier, hvor alle arbejdspladserne er stationsnære. Børn i familien medfører i gennemsnit, at familien kører 17% mere i bil, mens det har lige stor effekt på den årlige kørsel, om familien ejer sommerhus, eller om familien har høj indkomst. I begge tilfælde forøger hver af faktorerne den samlede årlige kørsel med ca. 10% sammenlignet med familier, der ikke har sommerhus eller høj indkomst.

Tabel 8

Ejerskab af sommerhus og at der er børn i familien, har størst betydning for, om familien har bil

Resultat af regressionsanalyser på bilejerskab og årlig kørsel i familien.

Faktor	Forøgelse af sandsynlighed for, at familien har bil	Forøgelse af årlig kørsel i familien
Børn i familien	27%	17%
Ejer sommerhus	34%	11%
Høj indkomst	22%	10%
Arbejdsplads er ikke stationsnær	12%	38%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Resultaterne ovenfor er baseret på to separate regressionsmodeller. Forøgelsen af sandsynligheden for, at familien har bil, er estimeret ud fra en lineær sandsynlighedsmodel. Forøgelsen af årlig kørsel i familien er estimeret ud fra en lineær model for log-transformeret årlig kørsel.

4 Københavnernes brug af bil

I dette kapitel beskriver vi, hvordan københavnere bruger deres biler.

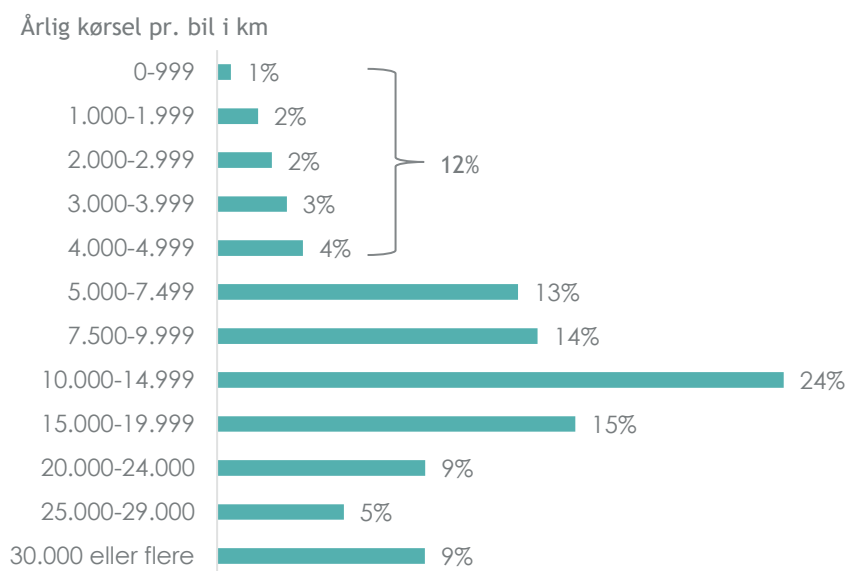
4.1 Årlig kørsel i bil og årlige omkostninger

Årlig kørsel

På baggrund af data fra Motorregisteret har vi opgjort, at 12% af de private biler i København kører under 5.000 km om året, jf. figur 7. 27% kører mellem 5.000 og 10.000 km om året, og 24% af privatbilerne kører årligt mellem 10.000 km og 15.000 km. 9% af privatbilerne i København kører over 30.000 km om året. En typisk årlig kørsel, når bilen bruges til daglig pendling, ligger på omkring 12.000-15.000 km. 12.000 km svarer til fx 200 pendlerdage på et år med en afstand til arbejde på 30 km. Hvis der er yderligere 15 ture årligt i fx sommerhus med en afstand på 100 km, giver det yderligere 3.000 km på et år.

Personbilerne, der anvendes af familierne i København, kører i gennemsnit 14.800 km om året. Til sammenligning er det gennemsnitlige kørte kilometertal på landsplan ca. 15.300 i 2020, jf. Skat 2021.

Figur 7

Hver 8. privatbil kører under 5.000 km om året

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Vi har undersøgt, hvor stor en andel af bilerne i de københavnske bydele og i områder med ny byudvikling der kører under 5.000 km om året. I de københavnske bydele ligger andelen i intervallet 9-13%. I byudviklingsområderne ligger andelen mellem 2% og 10% med et gennemsnit på 7%, jf. tabel 9. Antallet af privatbiler opdelt på årlig kørsel for hver bydel og byudviklingsområde fremgår af bilag, kapitel 8.

Tabel 9 Andel biler fordelt på årlig kørsel og geografi

	Årlig kørsel pr. bil (1.000 km)							
	Under 5	5-7,5	7,5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30 +
Hele København	12%	13%	14%	24%	15%	9%	5%	9%
Amager Vest	11%	13%	13%	24%	15%	9%	5%	10%
Amager Øst	12%	13%	13%	25%	15%	9%	5%	8%
Bispebjerg	11%	12%	13%	23%	16%	9%	6%	9%
Brønshøj-Husum	12%	13%	15%	24%	15%	9%	5%	8%
Indre By/ Christianshavn	12%	14%	14%	24%	15%	8%	5%	8%
Nørrebro	10%	12%	13%	24%	15%	10%	6%	9%
Valby	11%	12%	13%	24%	16%	9%	6%	9%
Vanløse	13%	14%	16%	24%	14%	8%	5%	7%
Vesterbro/Kongens Enghave	9%	12%	13%	24%	16%	10%	6%	11%
Østerbro	12%	13%	14%	24%	15%	9%	5%	8%
Udvalgte områder med byudvikling	7%	10%	12%	24%	17%	12%	7%	13%
Nordhavn	4%	12%	16%	27%	13%	9%	6%	12%
Nordøstamager	10%	15%	13%	23%	18%	7%	5%	9%
Ørestad	2%	12%	14%	26%	16%	11%	8%	10%
Sydhavn	9%	12%	13%	25%	13%	13%	6%	10%
Valby Syd	6%	9%	11%	24%	18%	13%	7%	12%
Carlsberg Byen	10%	12%	10%	23%	17%	11%	6%	11%
DR Byen	6%	9%	11%	23%	16%	11%	7%	16%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Fordelingen af biler på kørselsomfang er estimeret ud fra 43% af privatbilerne i Københavns Kommune.

Vi har også undersøgt, hvor mange biler på Østerbro, Nørrebro og i Indre By der har en kørsel på over 10.000 km årligt, og som er ejet af familier med en lav indkomst, jf. tabel 10.

Ser vi på biler, der kører over 10.000 km om året i de tre bydele, viser data, at knap 5.400 af bilerne, som kører over 10.000 km om året, tilhører familier med en lav indkomst. En lav indkomst defineres som en gennemsnitlig årlig indkomst for voksne i familien på under 300.000 kr. I alt er der knap 45.000 familier i de tre bydele. Ca. 70% af familierne har bil, jf. tabel 2.

38 % af bilerne i de tre bydele - svarende til knap 17.000 biler - kører under 10.000 km om året, hvilket indikerer, at bilerne ikke bruges dagligt, eller kun bruges til korte ture.

Tabel 10

Antal biler fordelt på indkomstgrupper og årlig kørsel for bilejere på Østerbro, Nørrebro og i Indre By

Gennemsnitsindkomst for voksne i familien	Antal biler i alt	Antal biler, der kører over 10.000 km årligt	Antal biler, der kører under 10.000 km årligt
0-99.999	841	462	379
100.000-199.999	3.015	1.603	1.412
200.000-299.999	6.258	3.358	2.900
300.000-399.999	6.927	4.161	2.766
400.000-499.999	7.933	5.223	2.710
500.000-599.999	6.548	4.519	2.029
600.000-699.999	2.439	1.577	862
700.000-799.999	4.284	2.838	1.446
800.000-899.999	1.571	1.003	568
900.000-999.999	977	690	287
1.000.000 eller over	3.859	2.440	1.419
I alt	44.652	27.874	16.778

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: I 'Hele København' indgår et mindre antal biler, hvor det ikke er oplyst, hvilken bydel de tilhører.

Note: Fordelingen af biler på kørselsomfang er estimeret på baggrund af et udvalg af 43% af privatbilerne i Københavns Kommune.

Omkostninger ved kørsel

Vi har estimeret, hvor meget bilejerne betaler for deres brug af bil om året eksklusive beboerlicens og andre parkeringsomkostninger. Vi har taget udgangspunkt i en gennemsnitspris pr. km kørt i bil på 2,7 kr. (2022-priser), jf. Transportøkonomiske Enhedspriser v2.0.

Gennemsnitsprisen er et gennemsnit over drivmidler, bilmærker og alder og indeholder alle omkostninger ekskl. parkering og beboerlicenser, dvs. afskrivning af anskaffelsesprisen, reparation og vedligeholdelse, dæk, drivmidler, ejerafgift og forsikring. Prisen er baseret på standardnøgletal for omkostningen pr. kørt kilometer og tager ikke højde for fx bilernes alder.

Gennemsnitsprisen er derefter sammenholdt med de enkelte bilers årlige kørsel. Privatbiler i København kører i gennemsnit 14.800 km om året. Det svarer til en årlig betaling på 40.000 kr., jf. tabel 11.

Tabel 11

I gennemsnit betaler bilisterne i København 40.000 kr. årligt pr. bil

Gennemsnitlige årlige udgifter til bil ekskl. beboerlicens og andre parkeringsomkostninger.

Årlig kørsel i km	Kr. pr. bil ¹
0-999	1.200
1.000-1.999	3.300
2.000-2.999	6.100
3.000-3.999	8.800
4.000-4.999	11.500
5.000-7.499	16.400
7.500-9.999	22.900
10.000-14.999	32.600
15.000-19.999	45.800
20.000-24.000	59.100
25.000-29.000	72.600
30.000 eller flere	113.500
Gennemsnit	40.000

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Afrundet til nærmeste 100 kr.

Gennemsnitsomkostningerne for de biler, der kører under 5.000 km om året, er 7.900 kr. årligt. En beboerlicens til Københavns Kommunes licenszoner koster mellem 200 kr. og 5.530 kr. om året. For de biler, der kører under 5.000 km om året, vil de samlede omkostninger (inklusive beboerlicens) ved at have en bil i de fleste tilfælde være under 1.000 kr. om måneden.

4.2 Københavnernes ture i bil

Turlængde

Halvdelen af de ture, københavnere kører i bil, krydser kommunegrænsen. 35% er ture inden for kommunegrænsen, og resten er ture, der starter og slutter uden for Københavns Kommune, jf. tabel 12. Ture inden for Københavns Kommune er oftere kortere. Opgør vi i stedet fordelingen af det samlede antal kørte km, bliver langt de fleste, 86%, kørt på ture, der krydser kommunegrænsen.

Tabel 12

Københavnernes kører mest i bil til og fra andre kommuner

Fordeling af københavnernes samlede kørsel i bil og gennemsnitlig turlængde

	Ture i bil	Kilometer i bil
Inden for Københavns Kommune	35%	9%
Krydser kommunegrænse	50%	86%
Uden for Københavns Kommune	15%	5%
I alt	100%	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.

Note: Ture, som fx starter i Københavns Kommune og slutter i Frederiksberg Kommune, tæller også med i opgørelsen som en tur, der krydser en kommunegrænse.

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km, jf. tabel 13. Ture inden for kommunegrænsen er typisk under 10 km, mens der er langt flere lange ture blandt ture, der krydser kommunegrænsen.

Tabel 13

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km

Fordeling af københavnernes ture i bil på turlængde

Kilometer	0-2	2-5	5-10	10-20	20-30	Over 30
Inden for Københavns Kommune	24%	36%	31%	8%	1%	0%
Krydser kommunegrænse	1%	11%	21%	28%	12%	27%
Uden for Københavns Kommune	10%	26%	19%	19%	8%	18%
I alt	11%	22%	24%	19%	7%	16%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.

Note: Ture, som fx starter i Københavns Kommune og slutter i Frederiksberg Kommune, tæller også med i opgørelsen som en tur, der krydser en kommunegrænse.

Turformål

Over halvdelen af de kilometer, københavnernes kører i bil, er i forbindelse med fritidsture, jf. tabel 14. Sammenligner vi med landsgennemsnittet, kører københavnernes flere kilometer i forbindelse med ærinder og fritidsformål og færre kilometer i forbindelse med arbejde og uddannelse.

Tabel 14

Københavnerne kører mest i bil i forbindelse med fritidsture

Fordeling af københavnernes samlede kørsel i bil (kilometer) på turformål

Turformål	Arbejde	Ærinde	Fritid	Erhverv
Københavns Kommune (antal km)	5.646.000	4.796.000	20.416.000	2.252.000
Københavns Kommune (andele)	20%	15%	56%	9%
Lands gennemsnit bilister (andel)	27%	-----	64% -----	10%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune. Lands gennemsnit: Transportøkonomiske Enhedspriser v2.0 (baseret på Transportvaneundersøgelsen 2016-2018).

Note: Uddannelse indgår under arbejde.

Note: Afrundet til nærmeste 1.000.

I tabellen nedenfor fremgår det, hvordan københavnernes ture fordeler sig på turformål og afstand. Størstedelen (39%) af turene er fritidsture, efterfulgt af 34% ærindeture og 21% ture til og fra arbejde og uddannelse. De resterende 6% er erhvervsture. De korte ture under 5 km er i højere grad ærindeture, mens fritidsture og ture til og fra arbejde udgør en større andel af de længere ture.

Tabel 15

Størstedelen af københavnernes bilture er under 10 km

Fordeling af københavnernes ture i bil på turlængde

Kilometer	0-2	2-5	5-10	10-20	20-30	Over 30	I alt
Arbejde	7%	13%	22%	32%	34%	23%	21%
Ærinde	70%	50%	35%	22%	10%	9%	34%
Fritid	20%	32%	38%	39%	47%	58%	39%
Erhverv	3%	4%	5%	8%	8%	9%	6%
Alle turformål	11%	22%	24%	19%	7%	16%	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer bosiddende i Københavns Kommune.

Note: Uddannelse indgår under arbejde.

4.3 Transportmiddelvalg for københavnere med og uden adgang til bil i familien

Vi har også undersøgt københavnernes valg af transportmiddel ud fra besvarelser i Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019. Her har vi fordelt respondenterne på, om deres

familie ejer bil, og på, om deres arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller en omegnskommune⁵, eller om den ikke gør.

Generelt finder vi, at for familier med bil udgør cykler, gang og kollektiv trafik en mindre andel af den samlede transport, hvad enten vi opgør det i kilometer eller i antal ture. Det bekræfter, at bilejere oftere tager bilen sammenlignet med københavnere uden adgang til bil.

Ture i bil udgør 60% af de daglige ture for københavnere med adgang til bil i familien, hvis deres arbejdsplads ligger uden for Københavns Kommune eller omegnskommunerne, jf. tabel 16. For københavnere med adgang til bil i familien, hvis arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller omegnskommunerne udgør bilture 42% af de daglige ture. Det indikerer, at en stor andel af de københavnere, der har adgang til bil i familien, oftere vælger andre transportmidler til pendling, hvis deres arbejdsplads ligger i Københavns Kommune eller omegnskommunerne.

Det stemmer godt overens med vores viden om, at københavnere kører færre kilometer i forbindelse med pendling sammenlignet med landsgennemsnittet, og at 39% af de københavnske biler kører under 10.000 km om året og derfor næppe bruges dagligt.

Tabel 16

Familier med bil cykler og går mindre

Fordeling af ture og kilometer på transportmiddel for alle københavnere.

		Arbejdsplads i Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹		Arbejdsplads uden for Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹	
		Bil i familien	Uden bil i familien	Bil i familien	Uden bil i familien
Ture	Gang	21%	27%	17%	24%
	Cykel	30%	49%	15%	30%
	Bil	42%	9%	60%	12%
	Kollektiv	7%	15%	7%	34%
Kilometer	Gang	3%	5%	1%	2%
	Cykel	13%	25%	4%	11%
	Bil	77%	28%	81%	22%
	Kollektiv	8%	42%	13%	65%

Kilde: Egne beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019.

Note: ¹ Omegnskommuner er her Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre kommuner.

4.4 Bilture i København fordelt på bopælskommune

Når vi ser på bilturene, der starter eller slutter i Københavns Kommune, er det samlet set 62% af turene, der foretages af personer, der bor i Københavns Kommune, jf. tabel 17. Ser vi på de

⁵ Omegnskommuner refererer her til Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre.

enkelte turformål er det særligt fritidsture og ærindeture, hvor københavnere udgør en stor andel, mens erhvervsture i højere grad udgøres af personer, der bor uden for Københavns Kommune.

Tabel 17

De fleste bilture i fritiden eller på ærinder i København bliver foretaget af københavnere

Fordeling af bilture, som starter eller slutter i København, på turformål og bopælskommune

	Bor i Københavns Kommune	Bor uden for Københavns kommune
Arbejdsplads	53%	47%
Ærinde	74%	26%
Fritid	63%	37%
Erhverv	36%	64%
I alt	62%	38%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen 2016-2019. Baseret på personer, hvis biltur starter eller slutter i København.

Note: Borgere med bopæl i Frederiksberg Kommune indgår i gruppen "Bor uden for København".

5 Viden om københavnernes behov og barrierer for bil

I dette kapitel gennemgår vi centrale dele af den eksisterende viden om de oplevede og forestillede behov for bil, samt hvad der kan bidrage til, at københavnere vælger at undvære bil.

5.1 Indledning

Gennemgang af eksisterende viden

Hvor der findes mange danske undersøgelser om transportadfærd, findes der relativt få danske undersøgelser, som belyser bilejeres behov og barrierer for at undvære bil. Vi har fokuseret på litteratur, der belyser forhold i Københavns Kommune, men vi har også inddraget relevante studier fra resten af Danmark. En oversigt over studierne fremgår i bilaget (kapitel 8). Vi har suppleret litteraturgennemgangen med to interviews:

- Malene Freudendal-Pedersen, professor i byplanlægning ved Aalborg Universitet
- Marie Kåstrup, bystrategisk rådgiver hos Urban Creators, og tidligere programchef på cykelområdet i Københavns Kommune.

Baseret på gennemgangen af den ovenstående litteratur har vi samlet de vigtigste bevæggrunde for bilejerskab, og hvilke barrierer og potentialer der er for, at flere københavnere vælger at undvære bil, i 6 temaer:

- Livsfaseskift
- Økonomi
- Parkering
- Kollektive transportmuligheder
- Delebilisme
- Cyklisme.

Listen er ikke rangeret, og mange af temaerne virker naturligvis i samspil og overlapper delvist.

Erfaringsbaserede versus forestillede oplevelser

I gennemgangen af den eksisterende viden på området erfarede vi, at respondenternes beskrivelser af behov og barrierer for at undvære bil er præget af erfarede såvel som forestillede oplevelser og fortællinger om bilejerskab. Nogle af respondenternes fortællinger er baseret på konkrete erfaringer, de har gjort sig, men der findes ligeledes fortællinger, som udelukkende er baseret på forestillinger om det at have en bil.

I flere dele af litteraturen har det dog ikke været muligt at tyde, om behovet eller barrieren er baseret på en erfaringsbaseret eller en forestillet oplevelse. I de følgende kapitel har vi nævnt det de steder, hvor det fremgår af litteraturen.

5.2 Livsfaseskift

Livsfaseskift er et af de centrale temaer, der har betydning for folks oplevede behov for bil. Bl.a. konkluderer studiet af lokalområderne i SIMS-projektet (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021), at livsfaseskift typisk udfordrer eller bryder med eksisterende transportvaner og derfor rummer et handlerum for enten at købe bil eller skille sig af med bil. Flere familier fremhæver i studiets kvalitative interviews, at det at få børn er et livsfaseskift, der i høj grad ændrer husstandens behov for bil. Familierne oplever et voksende behov for at købe egen bil, så snart de får små børn, og der er derfor tale om en erfaringsbaseret oplevelse. Familierne begrundet det stigende behov med en mindre grad af tidsfleksibilitet i hverdagen, og at de derfor er mindre villige til at gå på kompromis med transporttiden.

Livsfaseskift kan desuden være af central betydning for oplevelse af bilbehovet. Eksempler på livsfaseskift er fx, at folk flytter eller får børn og derfor i forvejen er i gang med en omstrukturering af hverdagslivet. Fremfor et reelt voksende behov kan det i højere grad skyldes de forestillinger, mange mennesker har om børnefamilien. Der florerer således forestillinger om, at bilen er den del af den samlede pakke, man bør anskaffe sig, når man får børn. Disse kulturelle historiefortællinger om det gode liv styrer familiernes valg og kan lede til, at de bagefter efterrationaliserer med argumenter om, hvorfor de har behov for bilen.

”

Bilen er en del af den samlede pakke for børnefamilien, sammen med huset, barnevognen og skiftebordet.

professor, byplanlægning Aalborg Universitet

I Is it a bird's undersøgelse af transportadfærd i København (Is it a Bird, 2013) beskriver børnefamilierne også bilen som en "børnecontainer", der er nødvendig for at få hverdagen med børn til at hænge sammen. Bilen beskrives her som værende på lige fod med huset og hunden, og den sætter rammen for det fede og fuldendte liv i børnefamilien. Flere børnefamilier angiver bilen som et statussymbol, da den gør familien stolt over deres egen situation.

Nye livssituationer kan også være af betydning for, hvorvidt folk anskaffer sig biler. Der kan desuden være forskellige narrativer i kulturen, der er knyttet til disse livssituationer, fx køb af "karrierebilen", "familiebilen" og "otiumbilen." Disse bilkøb er ofte baseret på argumenter om, at det er nødvendigt for at få logistikken i hverdagen til at gå op, men det kan i lige så høj grad

handle om forestillinger, der er forbundet med disse livssituationer. Når folk først har anskaffet sig bilen, er den meget svær at skille sig af med, da folk indretter deres hverdag efter den. Den kan for nogle nærmest blive "det femte familiemedlem". Dette bekræfter en undersøgelse af Wilke på vegne af Vejdirektoratet (Wilke, 2017). Pludselig kan hverdagen ikke hænge sammen uden bil. Her svarer 46%, at mens bilen starter som en bekvemmelighed, er den nu en nødvendighed.

Nye livssituationer udgør også det tidspunkt, hvor det er mest oplagt at ændre transportvaner og få folk til at overveje at udskifte deres bilejerskab med andre transportformer såsom cyklen (Ørestad Innovation City Copenhagen, 2020).

”

Netop Ørestad er særlig interessant, fordi det er en bydel i rivende udvikling. De næste år flytter rigtig mange nye beboere ind, men også nye ansatte og nye studerende. Her er der virkelig potentiale for at hjælpe med at gøre cyklen til det oplagte valg, når man skal starte sine nye transportvaner op.

bystategisk rådgiver hos Urban Creators

Kilde: Ørestad Innovation City Copenhagen (2020).

SIMS-studiet (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021) beskriver også, at andre ændringer i familiemønstre, såsom at børnene flytter hjemmefra, muliggør afskaffelse af en eller flere biler og kan derfor også have betydning for respondenternes oplevede behov for bil.

Et studie af Wilke på vegne af Vejdirektoratet (Wilke, 2017) peger også på, at cyklen typisk ryger ud til fordel for bilen ved større skift i livet. Her nævnes også nyt job eller ny uddannelse, som ligger længere væk. Det kan også være, at behovet for bil opstår i forbindelse med udførelsen af selve jobbet. Derudover nævnes det også som et livsfaseskift, at man får dårligere helbred og derfor føler sig nødsaget til at købe bil.

5.3 Økonomi

Litteraturen peger på, at økonomi er af betydning for den enkeltes oplevede behov og barrierer for bil. SIMS-studiet nævner kort, at respondenternes personlige økonomiske situation har betydning for, hvorvidt de anskaffer sig en bil eller ej (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021). Hvis økonomien mangler, opleves det ikke overraskende som en barriere for at købe bil. Det samme fremgik af figur 3, hvor særligt de laveste indkomstgrupper har væsentligt lavere bilejerskab.

Økonomi har også betydning for, i hvor høj grad bilen benyttes, når den først er anskaffet. En undersøgelse, som Kantar Gallup har udført for parkeringsappen EasyPark (Ritzau, 2022), viser, at de høje benzinpriser som følge af inflationen har fået 4 ud af 10 danskerne til at køre mindre i bil

i løbet af arbejdsdagen. 38% af danskerne kører således mindre i bil i arbejdstiden, mens 41% tager cyklen eller kollektiv transport til arbejdet i stedet for bilen. Knap hver fjerde tager cyklen mere, og knap hver femte svarer, at de oftere har brugt offentlig transport til og fra arbejde. Udviklingen er højst blandt de 18-25-årige, hvor 57% har øget deres brug af enten cykel eller offentlig transport.

Bilejere tager ofte ikke højde for de samlede omkostninger, når de vurderer, hvor dyrt det er at have en bil. Det går også igen, når bilister skal vurdere omkostninger ved at køre en (ekstra) tur. Her tages sjældent de samlede marginale omkostninger (fx værditab på bilen) med, men ofte alene omkostningerne til brændstof.

5.4 Parkering

Is it a bird's undersøgelse af transportadfærd i København (Is it a bird, 2013) beskriver, at parkering er det område, hvor respondenterne angiver, at bilen kan føles som den største begrænsning og er derfor en barriere for at bruge bilen. Folk, der ikke har bil til rådighed, forestiller sig også, at dette er den største udfordring for bilejerne. Dog fremgår det ikke, i hvilket omfang disse forestillinger reelt har betydning for, om folk anskaffer sig bil eller ej.

SIMS-studiet peger dog på, at parkering har betydning for til- og fravalg af bilen. Respondenterne i Nordhavn angiver, at de høje parkeringsudgifter (1.200 kr./md.) er en direkte årsag til, at respondenterne undlader at anskaffe en bil. Her er der derfor tale om en oplevet barriere. Derudover angiver respondenterne i SIMS-studiet, at det kan være svært at huske, hvor bilen er parkeret, og at det skaber besvær i hverdagen, at bilen ikke kan holde parkeret foran døren (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

Bilejerskabet varierer på tværs af København, jf. 3.1. Det skyldes bl.a. forskelle i aldersprofilen, indkomster og priser på beboerlicenser. Det er ikke muligt direkte at udlede, hvad prisen på beboerlicenser betyder for bilejerskabet uden at kontrollere for disse forhold. Når vi sammenligner områder med samme indkomstniveauer, fx Ørestad og Østerbro, tyder det på, at højere beboerlicenser medfører lavere bilejerskab.

5.5 Kollektive transportmuligheder

Adgang til kollektive transportmuligheder viser sig også at have betydning for de oplevede behov og barrierer for at undvære bil. Respondenter fra Nordhavn i SIMS-studiet oplever at have god adgang til andre transportmidler end privatbilen, såsom offentlig transport og deleløsninger, hvorfor behovet for egen bil bliver mindre (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021). En kvalitativ undersøgelse af københavnske parkanter (Pluss Epinion, 2013) indikerer også, at flere respondenter ville overveje at afskaffe deres bil, hvis de offentlige transportmuligheder var bedre og billigere.

En analyse fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik, 2021), der har undersøgt danskernes kørevaner, tyder også på, at danskerne vælger ikke at eje en bil, hvis der er gode alternativer med

kollektiv transport. Analysen viser, at mere end 80% af familierne i områder med det laveste serviceniveau af offentlig transport ejer minimum 1 bil, men at i områder, hvor serviceniveauet af offentlig transport er højest, råder kun 39% af familierne over 1 eller flere biler. Denne sammenhæng er også gældende, når der tages højde for bystørrelse, økonomi, alder og andre faktorer.

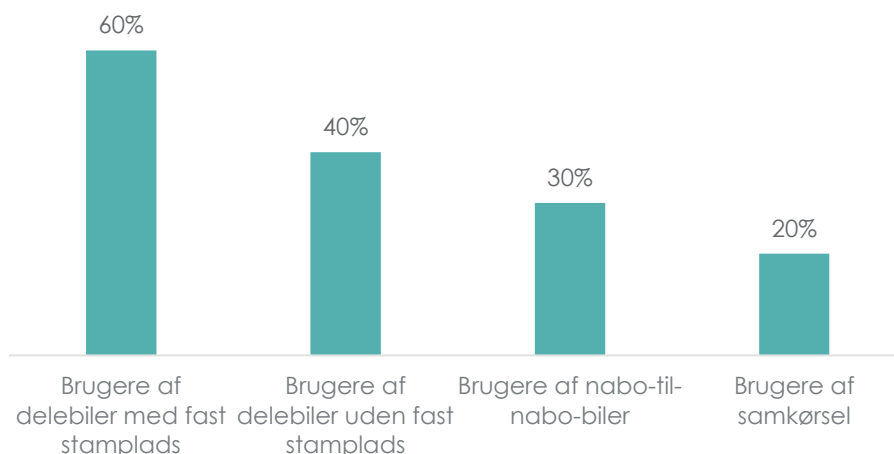
Negative erfaringer med kollektiv trafik er derfor ikke overraskende forbundet med et større behov for at anskaffe sig en bil. Respondenter i SIMS-studiet, der oplever frustration med skift på tværs af bus- og togruter, herunder lange ventetider, angiver at opleve bilen som en nødvendighed (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

5.6 Delebilisme

Adgangen til delebiler har betydning for, i hvilken grad folk oplever behovet for privatbil. En undersøgelse af delebilisme i København (Urban Creators, 2021) viser således, at blandt 594 respondenter i København uden adgang til egen bil har muligheden for at benytte delebil haft indflydelse på udskydelse eller undladelse af bilkøb, jf. figur 8. Undersøgelsen refererer også til andre analyser, der angiver, at ca. 5-6% har solgt deres bil pga. delebilsordning uden fast stamplads. Ligeledes refererer de til, at tidligere undersøgelser har vist, at en delebil med fast stamplads erstatter i størrelsesordenen 5-10 private biler.

Figur 8

Andelen af de københavnske delebilsbrugere, der udtrykker, at delebilsordningen i høj grad har haft indflydelse på, at de har udskudt eller undladt at købe bil



Kilde: Urban Creators (2021).

Der er dog også en række behov og barrierer, der er særlig knyttet til selve brugen af delebilisme. I en undersøgelse af COWI på vegne af København Kommune (COWI, 2017) blev københavnske bilejere spurgt ind til, hvorfor de ikke har overvejet delebils løsninger. Hertil angiver 30%, at de

kører for meget til, at det kan betale sig, 25%, at det er for besværligt, mens 38% angiver andre årsager.

Andre dele af litteraturen peger også på, at et stort kørselsbehov bliver en barriere for at gøre brug af delebil. I en analyse af Urban Creators oplever respondenterne det generelt som værende billigere at bruge delebil fremfor at have egen bil, men at delebil opleves som dyrere i 3 situationer: I myldretiden, ved hyppig brug og ved lange ture (Urban Creators, 2021). Derudover er det frustrerende for brugerne, at man ved booking af en længere periode er nødsaget til at betale for bilen, selvom man ikke skal køre i den. Delebiler er typisk billigere ved et lavt årligt kørselsforbrug. Politiken (2021) har peget på, at de er billigere ved et kørselsforbrug under 12.000 kilometer årligt. Det afhænger dog i praksis af, hvilken biltype og alder der sammenlignes.

Parkeringsproblematikken har ikke kun betydning for anskaffelsen af privatbiler, men også for brug af debiler. Urban Creators' analyse viser eksempelvis, at en barriere for at anvende debilen er, at det kan opleves som besværligt, da det ofte er svært at finde parkeringsplads (Urban Creators, 2021). SIMS-studiet viser dog, at der på dette område er forskel på de erfaringsbaserede og på de forestillede fortællinger. De erfaringsbaserede fortællinger om debilerne er i studiet generelt positive, mens de forestillede er mere negative. Der florerer fx negative forestillede fortællinger om de deleordninger, der opleves som ufleksible, fordi bilerne holder på faste holdepladser, hvorimod de, der faktisk benytter sig af deleordningerne, ikke oplever parkering som særlig problematisk (Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021).

5.7 Cyklisme

Cykler kan være en konkurrent til bilen på de kortere ture og har derfor ikke overraskende betydning for, hvorvidt danskerne oplever behovet for bil. En evaluering af supercykelstier i Hovedstadsregionen (Sekretariatet for Supercykelstier, 2019) viser, at indførelsen af de på daværende tidspunkt 8 supercykelstier medførte en stigning på 23% i antallet af cyklister på disse ruter. Af disse nye cyklister kørte 14% tidligere i bil. Studiet indikerer derfor, at behovet for bil kan opleves som mindre, hvis cykelforholdene i et område forbedres.

Særligt elcyklen er blevet mere udbredt over det sidste årti og er sandsynligvis en af de største konkurrenter til bilen. I en undersøgelse, som KANTAR har lavet for Vejdirektoratet (KANTAR, 2019), svarer 47% af 500 adspurgte elcykelbrugere, at deres elcykel har erstattet ture med bilen. De svarer også, at de fået en mere effektiv hverdag, fordi det er muligt at transportere sig fra dør til dør uden at tænke på trafik, myldretid og parkeringsmuligheder. Dog vælges bilen fortsat, når afstanden er meget stor, når flere skal følges, og når der skal transporteres mange eller tunge varer.

Stigningen i brug af elcykler skyldes til dels, at der er sket et skift i de sociale normer og det offentlige image af denne transportform det seneste årti. For eksempel har el-ladcyklen fået en større plads i fortællingen om børnefamilien og kan derfor være i direkte konkurrence med 'familiebilen'.

Elcyklen er dog ikke konkurrencedygtig, når transportafstanden bliver for lang. Her oplever folk stadig at have behov for bilen. Det fremgår ikke, hvornår afstanden bliver for lang. Det kan desuden være svært for folk at skifte bilen ud med en elcykel. Dette skyldes, at folk ofte sammenligner prisen for en elcykel med prisen på en almindelig cykel. Flere steder har man ladet folk afprøve elcykler gratis i en vis periode. Dermed har man kunnet erstattet de forestillede barrierer ved at bruge elcykler med de oplevede. Det har mange steder betydet, at folk efterfølgende har anskaffet sig deres egen elcykel og erstattet nogle af deres bilture med denne.

6 Økonomiske virkemidlers effekt på bilejerskab og brug af bil

I dette kapitel redegør vi for den eksisterende viden om, hvordan økonomiske virkemidler kan anvendes til at reducere bilejerskabet, antallet af kørte kilometer i bil og CO₂-udledningen i Københavns Kommune. De forskellige virkemidler påvirker alle CO₂-udledningen; alle på nær differentierede beboerlicenser påvirker trafikarbejde, og primært prisen på beboerlicenser og roadpricing påvirker bilejerskabet, jf. tabel 18.

Der findes herudover en række reguleringsmæssige virkemidler, fx fastsættelse af p-norm, grønne trafikveje og (hvis loven vedtages) mulighed for nul-emissionszoner. De er ikke inkluderet her, da de ikke er økonomiske virkemidler.

Effekterne af at introducere de økonomiske virkemidler er her beskrevet enkeltvis. Hvis flere virkemidler tages i brug samtidig, kan det give større eller mindre effekter.

Tabel 18

Sammenhæng mellem virkemidler og bilejerskab, trafikarbejde og CO₂-udledning

Virkemiddel	Bilejerskab	Trafikarbejde	CO ₂ -udledning
Prisniveau på beboerlicenser	✓	✓	✓
Differentierede beboerlicenser	-	-	✓
Beboerlicenser i nye områder	✓ ¹	✓	✓
Pris, korttidsparkering	-	✓	✓
Roadpricing	✓ ²	✓	✓
Lavere priser i den kollektive trafik	-	✓	✓

Kilde: Incentive.

Note: ¹ Gratis beboerlicenser, som der fx indføres i områder med tidsbegrænset parkering, vil dog ikke reducere bilejerskabet. ² Roadpricing vil i mange tilfælde reducere bilejerskabet i Københavns Kommune, hvis taksterne sættes ud fra trængslen, som netop er høj i Københavns Kommune.

Fakta

Hvad er en elasticitet?

I dette kapitel nævner refererer vi flere steder til elasticiteter. En elasticitet viser, hvor meget en variabel ændrer sig i %, når man ændrer en anden variabel 10%. En elasticitet på -0,28, der viser, hvor meget antallet af biler ændrer sig, når man ændrer prisen på brændstof, betyder således, at en 10% stigning i prisen på brændstof medfører et fald i antallet af biler på 2,8%.

Hævet prisniveau på beboerlicenser

Det generelle prisniveau for beboerlicenser har betydning for bilejerskabet og dermed også for trafikarbejdet og CO₂-udledningen.

Vi har i notatet 'Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje' (Incentive 2021a) set på konsekvenserne af en ændret pris for beboerlicens uden andre ændringer. Samlet set finder vi, at bilejerskabet falder med ca. 1% ved en pris på 8.000 kr. årligt. Effekten på CO₂-udledningen følger prisen, så højere priser på beboerlicenser medfører en større reduktion i CO₂-udledningen.

Effekten er baseret på ændringen i bilejerskab, der blev fundet i analysen 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021), og alene justeret ift. andre prisniveauer. Der er væsentlig usikkerhed om effekten. Effekten på bilejerskab i 'En grøn omstilling af trafikken' virker dog lav, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.⁶

Tabel 19

Konsekvenser for bilejerskab CO₂-udledning i Københavns Kommune ved ændrede beboerlicenser for fossilbiler, 2025

(- angiver et lavere bilejerskab og mindre CO₂-udledning)

Beboerlicens fossilbiler, kr./årligt	Bilejerskab	Ton CO ₂
4.000	-0,4%	-2.000
6.000	-0,7%	-4.000
8.000	-1,0%	-6.000
10.000	-1,3%	-8.000
12.000	-1,6%	-10.000

Kilde: Incentive (2021a).

Differentierede beboerlicenser

Prisen på beboerlicenser har betydning for folks valg. Det samlede niveau har betydning for bilejerskabet, men differentieringen efter CO₂-emissioner giver øget incitament for borgerne til at købe biler, der udleder mindre CO₂.

I analysen 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021), som udgør den ene af mobilitetsanalyserne, er det beregnet med COMPASS-modellen, at en stigning i pris på beboerlicenser til 24.000 kr. om året for fossilbiler forventes at medføre en reduktion i antallet af hjemmehørende privatejede biler på 4% i Københavns Kommune.

⁶ Således er der i Skatteøkonomisk Redegørelse fra 2018 anvendt en egenpriselasticitet for den gennemsnitlige bilpris på -0,55 ved beregning af ændring i antallet af købte biler.

Som også nævnt ovenfor virker effekten på bilejerskab i 'En grøn omstilling af trafikken' (Via Trafik 2021) dog lav, når vi sammenligner med elasticiteter for bilejerskab anvendt af Skatteministeriet.⁷

Analysen 'En grøn omstilling af trafikken' har ikke taget højde for et øget incitament til at købe elbiler. Københavns Kommune bad os derfor i analysen 'Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje' (Incentive 2021a) om at fastholde effekten på de 4%, men justere for det øgede incitament til at købe elbiler. Når vi justerede for incitamentet til at købe elbiler blev effekten på bilejerskabet reduceret fra 4% til 1-3% afhængig af scenariet.

Vi har i Incentive (2022) undersøgt konsekvenserne for bilsammensætningen af, at prisdifferentieringen blev øget for beboerlicenserne i gul zone (Nørrebro, Østerbro og Valby), jf. tabel 20. Vi konkluderede, at den øgede prisdifferentiering samlet set havde reduceret CO₂-udledningen fra biltrafikken med 10%, når vi samtidig tog højde for, at den løbende udskiftning af biler i samme periode også bidrog til en lavere CO₂-udledning. Vi undersøgte ikke effekterne på bilejerskabet af de ændrede priser. Effekten er målt inden for relativt få år. Nogle beboere vil kun lade prisdifferentieringen på beboerlicenser påvirke deres valg af bil, når de af andre grunde udskifter deres bil. Det kan trække i retning af større effekt, hvis man måler effekten over en længere årrække. Lignende effekter vil sandsynligvis kunne opnås i andre områder af København.

Tabel 20

Priser beboerlicenser gul zone, kr./måned

Brændstofforbrug (km/l), benzin	Brændstofforbrug (km/l), diesel	2021	2017
min. 20,0	min. 22,5	1.015	100
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.030	730
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.030	730
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.060	1.150
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.030	730
Elbil, brintbil og elmotorcykel		205	100

Kilde: Oplyst af Københavns Kommune ifm. udarbejdelsen af Incentive (2022).
Note: Priserne er de faktiske priser, som københavnere betalte i 2017 og 2021.

Beboerlicenser i nye områder

Indføres der beboerlicenser i områder, hvor det før har været gratis at parkere, påvirker det bilejerskabet, antallet af kørte kilometer og CO₂-udledningen.

I Incentive (2022) vurderede vi med nogen usikkerhed og med det daværende prisniveau⁸ for beboerlicenser, at bilejerskabet falder med 0,3%, hvis man indfører betalingsparkering i

⁷ Således er der i Skatteøkonomisk Redegørelse fra 2018 anvendt en egenpriselasticitet for den gennemsnitlige bilpris på -0,55 ved beregning af ændring i antallet af købte biler.

⁸ Prisniveauet for beboerlicenser i 2022 var henholdsvis 205 kr., 1.035 kr., 2.075 kr. og 4.145 kr. pr. licens for de samme kategorier som i Tabel 20.

randområderne til de eksisterende parkeringszoner, dvs. de områder der ligger lige op til de eksisterende parkeringszoner. Effekten på bilejerskabet af at indføre beboerlicenser i nye områder er afhængig af antallet af private parkeringspladser. Det gælder særligt for områder, hvor beboerne kan parkere på egen grund. Effekten er således specifik for disse områder og kan ikke generaliseres til hele København.

Vi vurderede desuden, at indførelsen af betalingsparkering vil medføre, at antallet af udefrakommende biler reduceres med 33%. På gadeplan vil faldet være ca. 10 %-point større, men vi regnede med en mindre effekt, da nogle i stedet vil vælge at parkere på private parkeringspladser eller stille bilen uden for parkeringszonen.

Vi vurderede, at effekten af at indføre betalingsparkering i 15 nye områder i Københavns Kommune ville give en reduktion i CO₂-udledningen på 3.800 ton CO₂ årligt i 2025. Heraf tilfaldt de 15% Københavns Kommune svarende til 1.100 ton CO₂ årligt. Andelen, der tilfalder Københavns Kommune, er ikke større, fordi en stor del af turene går til andre kommuner.

Vi vurderede ligeledes – med betydelig usikkerhed – at effekten af at indføre betalingsparkering i alle de områder af København, hvor der på daværende tidspunkt ikke var parkeringszoner, ville give en samlet reduktion på 23.000 ton CO₂ i 2025, heraf 3.000 ton i København Kommune.

Korttidsparkering

Der er begrænset viden om effekterne på bilejerskab, kørte kilometer og CO₂-udledning af at hæve taksterne for korttidsparkering i Københavns Kommune.

Gragera et. al (2021) har undersøgt effekten af, at priserne i rød parkeringszone i København blev hævet fra 18 til 35 kr./time, og finder en priselasticitet på -0,76, dvs., at 10% højere priser medfører 7,6% færre parkeringer i rød zone. Studiet undersøger ikke, hvorvidt faldet i antallet af parkeringer skyldes, at bilisterne i stedet har valgt at parkere på private parkeringspladser eller i de billigere nærliggende zoner.

Elasticiteten er generelt højere, end hvad der ellers findes i litteraturen. Det skyldes, at de i studiet inkluderer søgetid efter parkeringsplads. Når antallet af parkeringer falder, reduceres søgetiden og dermed den samlede ændring i omkostningerne. Elasticiteten kan derfor primært bruges i områder, hvor det er svært at finde en parkeringsplads.

Roadpricing

Roadpricing, hvor bilisterne betaler efter deres kørsel, kan etableres i mange forskellige former. I dette kapitel ser vi på effekterne ved at etablere landsdækkende roadpricing, hvor bilisterne betaler en takst for hver kilometer, de kører, som varierer afhængig af tid og sted.

Effekterne er baseret på De Økonomiske Råd (2021) og Incentives analyse for Københavns Kommune, jf. Incentive (2020) og Incentive (2020b). Begge analyser tager udgangspunkt i, at bilafgifterne samtidig omlægges, så det bliver billigere at eje en bil, men dyrere at køre i den. Analyserne adskiller sig på en række områder og kan derfor ikke direkte sammenlignes. Forskellen består bl.a. i, at DØRS etablerer et langt mere finmasket roadpricingsystem, hvor

taksterne varierer væsentligt mere og ikke kun efter tid og sted, men også efter fx køretøjstype. Dertil modellerer DØRS effekten på bilejerskabet direkte. Til gengæld opgøres trængselseffekterne mere præcist i Incentive (2020).

På trods af forskellene kan resultaterne dog give en idé om størrelsesordenen på effekterne. Antallet af biler falder med 1% i DØRS' analyse, jf. tabel 21. Kørselsomfanget falder med 5% i DØRS' analyse, mens det falder 8,5% i Incentives analyse. Endelig falder CO₂-udledningen med 2% i DØRS' analyse, mens det i Incentives analyse falder med det samme som trafikarbejdet, dvs. 8,5%.

I DØRS' analyse blev konsekvenserne for bilejerskabet modelleret. I områder som København, hvor taksterne blev sat højest (niveauet er ikke rapporteret), fandt de, at bilejerskabet blev reduceret med 26%.

Tabel 21

Effekt af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing og omlægge bilafgifterne

	DØRS 2030	Incentive 2035
Antal biler	-25.000 (-1%)	.. ¹
Kørselsomfang, mia. km	-2,8 (-5%)	-4,8 (-8,5%)
CO ₂ -udledning, ton	-100.000 (-2%)	-1,0 ² (-8,5%)

Kilde: De Økonomiske Råd (2021) og Incentive (2020b).

Note: ¹ I Incentives analyse blev bilejerskabet ikke modelleret. I stedet blev det forudsat, at bilejerskabet på landsplan steg med 20% svarende til ca. 600.000 biler. ² Den absolutte ændring i CO₂-udledningen er overvurderet, da der er anvendt en mindre stigning i andelen af elbiler i bilflåden.

I Incentives analyse blev effekterne desuden opdelt geografisk, jf. tabel 22. Ca. 8% af effekterne på trafikarbejde og CO₂-udledning på landsplan blev vurderet til at ske inden for Københavns Kommune. I Incentives analyse blev andre takstniveauer også undersøgt.

Tabel 22

Geografisk opdeling af effekter på kørselsomfang og CO₂-udledning i Incentives analyse (hovedscenarie)

	Københavns Kommune	Hovedstadsområdet	Hele landet
Ændring i kørselsomfang, mio. km	-400	-3.400	-4.800
Ændring i CO ₂ -udledning, tusinde ton CO ₂	-80	-700	-1.000

Kilde: Incentive (2020b).

DØRS (2021) opgjorde desuden elasticiteten ved højere variable omkostninger, dvs. omkostninger til brændstof og kilometertakster. De fandt i deres model en elasticitet for kørselsomfanget på -0,61, jf. tabel 23. Dvs. at når prisen på de variable omkostninger stiger med 10%, falder kørselsomfanget med 6,1% på landsplan. Elasticiteten er muligvis højere i Københavns Kommune, hvor alternativerne i form af kollektiv trafik generelt er bedre. Effekten på CO₂-udledningen er

lidt mindre, fordi kørselsomfanget med elbiler har mindre betydning for CO₂-udledningen. Endelig finder DØRS, at effekten på bilejerskab er ca. det halve, dvs. at en 10% stigning i de variable omkostninger reducerer bilejerskabet med 2,8% på landsplan.

Tabel 23

Effekt af højere variable kilometerpriser

Variable kilometerpriser er her brændstof (benzin, diesel og el) og kilometertakster

	Elasticitet
Kørselsomfang, km	-0,61
Udledt CO ₂	-0,55
Antal biler (bilejerskab)	-0,28

Kilde: De Økonomiske Råd (2021).

Note: Lang sigt er her en situation, hvor husholdningerne ud over kørsel også kan tilpasse type og antal biler.

Lavere priser i den kollektive trafik

Vi har tidligere vurderet de langsigtede adfærdseffekter af en takstnedsættelse i den kollektive trafik i hele Danmark, jf. Incentive (2019). Effekterne har vi opgjort med Landstrafikmodellen (version 1.2). DTU, der har udviklet Landstrafikmodellen, oplyser, at langsigtet svarer til, hvad der kan forventes at blive realiseret efter omkring 10 år. Vi vurderer dog, at langt hovedparten af effekterne indtræder hurtigere, så man efter fx 3 år har realiseret 75% af passagerfremgangen på lang sigt.

Landstrafikmodellen estimerer, at en takstnedsættelse på 30% medfører en passagerfremgang på ca. 26% (målt i personkilometer). Kunderne vil reagere forskelligt i bus, tog og metro, jf. tabel 24. Passagerfremgangen er således størst for DSB's fjern- og regionaltog og mindst for busser, lokalbaner og letbaner. Det må forventes, at effekterne af en takstnedsættelse vil være anderledes i København end i resten af landet, bl.a. fordi udbuddet af kollektive transportmidler er forskelligt.

Tabel 24

Passagerfremgang på lang sigt ved takstnedsættelse på 30% fordelt på transportform/selskab

Transportform/selskab	%-vækst
Busser	20%
DSB, F&R	29%
DSB, S-tog	22%
Regionaltog (Arriva)	26%
Metro	21%
Lokalbane, letbane m.m.	20%
I alt	26%

Kilde: Incentive (2019).

Når taksterne i den kollektive trafik reduceres, vil nogle bilister erstatte nogle bilture med kollektiv trafik. Samlet estimerer vi, at antal bilkilometer i Danmark reduceres med ca. 340 mio. km, jf. tabel 25. Vi har ikke kendskab til konsekvenserne for bilejerskabet.

Færre kørte kilometer i bil vil bidrage til at reducere CO₂-udledningen fra biltrafikken. Derudover vil takstnedsættelsen overflytte ture fra cykel og gang til kollektiv trafik samt generere nye kollektive ture, hvilket bidrager til at øge udledningerne fra den kollektive trafik i det omfang, at der ikke er ledig kapacitet i systemet.

Vi estimerede, at netto-CO₂-udledningen fra biler og busser reduceres med 35.000 til 45.000 ton om året, jf. tabel 25. Intervallet afspejler, at det er usikkert, hvor stor en andel af passagerstigningen i bustrafikken der skal håndteres ved at indsætte ekstra busser, og hvor stor en andel der er plads til i de busser, der kører i dag. Vi har ikke opgørelser for, hvor mange ekstra togkilometer man eventuelt skal køre med tog.

Tabel 25

Effekter på CO₂-udledningen pr. år ved fuld effekt af takstnedsættelse på 30%

Transportmiddel	Køretøjskilometer (mio.)	Emissionsfaktorer (kg CO ₂ /køretøjskm)	Emissioner (tons CO ₂)
Biler	-340	0,14	-48.000
Busser	4 ¹ til 19 ²	0,69	3.000 ¹ til 13.000 ²
Tog og metro	Ikke opgjort	Ikke opgjort	Ikke opgjort
I alt			-45.000 til -35.000

Kilde: Incentive (2019).

7 Referencer

Aalborg Universitet og Roskilde Universitet (2021). Rapport. Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden.

COWI (2017). Hvordan bruges parkeringspladserne?

COWI (2017). Parkeringsanalyse før og efter etablering af gul P-zone.

Danmarks Statistik (2021). Har adgang til offentlig transport betydning for, om man har bil?

De Økonomiske Råd (2021). Økonomi og Miljø 2021.

Epinion (2018). Erhvervslivets holdning til effekt af parkeringsrestriktioner i København.

Gragera et.al (2021). A model for estimation of the demand for on-street parking. Journal: Economics of Transportation.

Incentive (2019). Rapport. Effekter af en takstnedsættelse på 30% i den kollektive trafik.

Incentive (2020). Rapport. Screening af et landsdækkende km-baseret roadpricingsystem.

Incentive (2020b). Notat. Konsekvenser for klima og luftforurening af at indføre landsdækkende kilometerbaseret roadpricing.

Incentive (2021a). Notat. Konsekvenser af differentierede beboerlicenser og grønne trafikveje.

Incentive (2021b). Notat. Privatøkonomiske og sociale effekter ved Grøn Omstilling.

Incentive (2022). Notat. Klimaeffekter af parkeringsinitiativer.

Is it a bird (2013). Transportadfærd København.

Kantar (2019). Rapport. Elcykling i Danmark.

Pluss Epinion (2013). Rapport. Københavnske parkanters viden, adfærd og holdninger.

Politiken (2021). Artikel. FDM-bilbudget afslører, at mange bilister smider penge ud af vinduet til deres egen bil. 24. april 2021.

Ritzau (2022). Artikel. Stigende priser får danskerne til at køre mindre i bil og tage cykel og bus til arbejdet. 11. oktober 2022.

Sekretariatet for Supercykelstier (2019). Rapport. Supercykelsti cykelregnskab 2019.

Skat (2021). Notat. Stor stigning i antal biler på vejene. Juni 2021.

Urban Creators (2021). Rapport. Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København.

Via Trafik (2021). Rapport. En grøn omstilling af trafikken.

Wilke (2017). Rapport. Hvorfor stiller vi cyklen?

Ørestad Innovation City Copenhagen (2020). <https://oicc.dk/artikeldb/supercykelsti-p-vej-i-restad>

8 Bilag

Bilejerskab

Antal biler og bilejerskab fremgår af tabellen herunder. Det er de samme tal, der er anvendt i figur 1.

Tabel 26

Udvikling i antal privatbiler og bilejerskab i Københavns Kommune 2003-2021

Antal privatbiler og bilejerskab pr. 1.000 indbyggere over 18 år.

År	Indbyggere over 18 år	Antal biler	Bilejerskab
2003	416.046	87.305	210
2004	415.795	88.380	213
2005	414.731	91.674	221
2006	417.315	96.241	231
2007	422.210	99.582	236
2008	429.041	100.731	235
2009	436.335	101.671	233
2010	445.189	103.037	231
2011	452.147	104.321	231
2012	460.519	105.928	230
2013	469.114	109.166	233
2014	477.936	113.166	237
2015	487.901	117.626	241
2016	496.590	122.665	247
2017	505.514	126.398	250
2018	514.064	129.518	252
2019	521.516	132.165	253
2020	527.184	138.646	263
2021	533.912	142.427	267

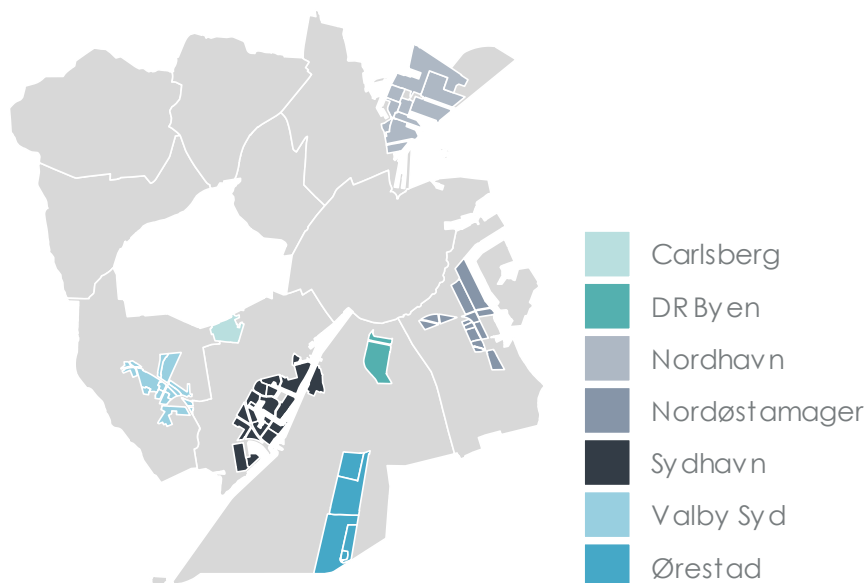
Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Kort over byudviklingsområder

Herunder vises afgrænsningen på de byudviklingsområder, der er anvendt i denne rapport.

Figur 9

Oversigt over byudviklingsområder



Kilde: Københavns Kommune.

Københavns Kommune har udvalgt områderne. Områderne, som indgår i analysen, er medtaget på baggrund af en vurdering af, om området er tilstrækkeligt udviklet. Vurderingen af, om et område er tilstrækkeligt udviklet, er sket på baggrund af befolkningstal og i dialog med Lokalplansteamet i Klima og Byudvikling, Teknik- og Miljøforvaltningen.

Parkeringsforholdene i byudviklingsområderne adskiller sig lidt fra byområde til byområde.

For byudviklingsområderne Ørestad, Valby Syd, Carlsberg og Nordhavn findes der ikke offentlige parkeringspladser. Al parkering foregår på private parkeringsarealer, som beboere i områderne kan betale for at få adgang til.

For DR Byen og dele af Nordøstamager er der etableret tidsbegrænsede zoner med mulighed for at få en gratis beboerlicens til området, men der er også private parkeringsanlæg med adgang for beboere mod betaling.

For Sydhavn og dele af Nordøstamager er det gratis at parkere på offentlig vej, og beboerne har også adgang til privat parkering mod betaling.

På [Københavnerkortet \(kk.dk\)](http://kk.dk) under 'Parkering' kan man se offentlige parkeringspladser og licenszoner i Københavns Kommune.

Priserne for privat parkering varierer fra område til område. Nedenfor fremgår priseksempler på beboerparkering fra udvalgte parkeringsanlæg i byområderne.

Tabel 27

Eksempler på priser på privat parkering i byudviklingsområderne

Område	Pris pr md	Pris pr år	Kilde
Carlsberg	1.250 kr.	15.000 kr.	Humletorvet P-kælder - APCOA PARKING Danmark A/S
Nordhavn (primo 2023)	1.298 kr.	15.576 kr.	Døgnparkering Nordhavn
Ørestad (primo 2023)	1.115 kr.	13.380 kr.	Døgnparkering Ørestad
Sydhavn	662 kr.	7.944 kr.	Teglmønstergade - APCOA PARKING Danmark A/S
	1.463 kr.	17.556 kr.	Linus Paulings Vej - APCOA PARKING Danmark A/S
Valby Syd	812 kr.	9.744 kr.	Valby Maskinfabrik, P-kælder - APCOA PARKING Danmark A/S

Kilde: Københavns Kommune.

Parkeringsnormer er ikke en parameter, der er blevet undersøgt i denne analyse. Fælles for de byudviklingsområder, som indgår i analysen, er, at parkeringsnormerne i de udbyggede dele af områderne stammer fra Kommuneplan '11 og '15. I Kommuneplan 15 var parkeringsnormen sat til 1 parkeringsplads pr. 150 kvadratmeter bolig i byudviklingsområder. I Kommuneplan 19 er der vedtaget en lavere p-norm på 1 parkeringsplads pr. 250 kvadratmeter bolig i byudviklingsområder. Denne p-norm er ikke implementeret i hele byområder endnu, og vi vurderer ikke, at effekten af den lavere p-norm kan aflæses i denne analyse.

Sammenligning af familier med og uden bil

Antal biler, bilejerskab og antal familier i forskellige indkomstintervaller fremgår af tabellen herunder. Det er de samme tal, der er anvendt i figur 5 og figur 3.

Tabel 28

Familier med bil har højere indkomst end familier uden bil

Antal familier fordelt på indkomstniveau målt på årlig indkomst før skat pr. voksen i familien (1.000 kr.).

Gennemsnits- indkomst for voksne i familien	Antal biler	Bilejerskab	Familier med bil		Familier uden bil	
			Antal familier	Andel	Antal familier	Andel
0-99.999	2.399	56	2.203	2%	37.166	14%
100.000-199.999	10.165	118	9.351	7%	59.836	23%
200.000-299.999	22.110	197	20.419	16%	67.701	26%
300.000-399.999	24.854	291	22.663	18%	37.758	14%
400.000-499.999	26.977	355	24.572	19%	27.578	10%
500.000-599.999	20.457	395	18.554	14%	15.791	6%
600.000-699.999	12.694	422	11.429	9%	7.869	3%
700.000-799.999	7.243	441	6.364	5%	4.014	2%
800.000-899.999	4.442	450	3.875	3%	2.277	1%
900.000-999.999	2.741	469	2.324	2%	1.366	1%
1.000.000 eller over	8.094	486	6.528	5%	3.931	1%
Ingen indkomstdata	251	867	217	0%	546	0%
I alt	142.427	267¹	128.499	100%	265.833	100%

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: ¹ Gennemsnit.

Biler fordelt på årlig kørsel

I tabellen herunder har vi opgjort antallet af biler fordelt på bydele og hvor langt hver bil kører.

Tallene er de samme, som benyttes i Figur 7, Tabel 9, og tabel 10.

Tabel 29 Antal biler fordelt på årlig kørsel og geografi

	Årlig kørsel pr. bil (1.000 km)												I alt
	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-7,5	7,5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30 +	
Hele København	838	2.486	3.305	4.222	5.199	18.208	19.395	34.275	21.664	12.595	7.669	12.571	142.427
Amager Vest	106	259	384	502	650	2.278	2.275	4.201	2.632	1.597	968	1.771	17.623
Amager Øst	67	296	329	421	583	1.847	1.775	3.391	2.086	1.178	685	1.137	13.795
Bispebjerg	69	215	310	333	389	1.417	1.516	2.641	1.812	1.062	669	1.028	11.461
Brønshøj-Husum	69	215	331	444	516	1.692	1.933	3.197	2.000	1.139	637	1.065	13.238
Indre By/ Christianshavn	100	229	340	398	558	1.873	1.836	3.236	2.005	1.072	687	1.030	13.364
Nørrebro	60	211	287	387	454	1.634	1.755	3.315	2.095	1.301	812	1.225	13.536
Valby	76	250	387	417	484	1.775	1.965	3.530	2.273	1.315	812	1.324	14.608
Vanløse	76	282	271	370	447	1.616	1.792	2.729	1.634	898	572	843	11.530
Vesterbro/ Kongens Enghave	74	215	252	382	375	1.678	1.898	3.472	2.248	1.366	845	1.542	14.347
Østerbro	139	310	407	565	738	2.384	2.639	4.525	2.852	1.657	975	1.581	18.772
Områder med byudvikling i alt	-----878-----					1.323	1.554	3.187	2.249	1.609	920	1.741	1.323
Carlsberg	-----15-----					47	62	101	50	33	24	45	47
DR Byen	-----59-----					89	77	136	107	45	33	56	89
Nordhavn	-----18-----					89	107	190	122	83	56	77	89
Nordøstamager	-----136-----					181	190	371	187	193	83	154	181
Sydhavn	-----309-----					424	540	1202	872	626	353	611	424
Valby Syd	-----160-----					199	234	460	392	270	148	282	199
Ørestad	-----181-----					294	344	727	519	359	223	516	294

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Note: Fordelingen af biler er estimeret på baggrund af et udvalg af 43% af privatbilerne i Københavns Kommune.

Antal ture og kilometer fordelt på transportmiddel, om der er bil i familien og arbejdspladsens placering

I tabellen herunder har vi opgjort antallet af ture og antal kørte kilometer pr. årsdøgn pr. person alt efter transportmiddel, hvorvidt familien har bil eller ej, og om personen arbejder i Københavns Kommune eller omegnskommuner eller uden for. Tallene er de samme, som benyttes i tabel 16.

Tabel 30

Familier med bil cykler og går mindre

Antal ture og kilometer pr. årsdøgn pr. person for alle københavnere.

		Arbejdsplads i Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹		Arbejdsplads uden for Københavns Kommune eller omegnskommuner ¹	
		Bil i familien	Uden bil i familien	Bil i familien	Uden bil i familien
Ture	Gang	0,5	0,6	0,4	0,5
	Cykel	0,8	1,1	0,4	0,6
	Bil	1,1	0,2	1,5	0,3
	Kollektiv	0,2	0,4	0,2	0,7
Kilometer	Gang	0,7	0,7	0,4	0,5
	Cykel	3,0	3,8	1,9	3,3
	Bil	18,4	4,4	35,4	6,4
	Kollektiv	1,9	6,6	5,6	18,9

Kilde: Egne beregninger baseret på Transportvaneundersøgelsen fra 2010 til 2019.

Note: ¹ Omegnskommuner er her Frederiksberg, Tårnby, Gentofte, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre og Rødovre kommuner.

Litteratur anvendt i kapitel 5

I tabellen herunder har vi lavet en oversigt over den litteratur, der indgår som baggrund for kapitel 5.

Tabel 31

Oversigt over anvendt litteratur i delopgave 2

Titel	Forfatter og årstal	Datagrundlag
"Forstudie af lokalområderne i SIMS: Områdebeskrivelser, aktører og mobilitetsmønstre i Folehaven, Nordhavn og Nærheden"	Aalborg Universitet og Roskilde Universitet, 2021	Kvalitative interviews og fokusgrupper med beboere og tilflyttere fra de 3 lokalområder.
"Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København"	Urban Creators, 2021	2 fokusgruppeinterviews med 5 deltagere og 977 besvarelser af online spørgeskema.
"Københavnske parkanter - viden, adfærd og holdninger"	PLUSS på vegne af Københavns Kommune, 2013	1.172 spørgeskemabesvarelser blandt personer med beboerlicens i Københavns Kommune og 5 fokusgruppeinterviews.
"Hvordan bruges p-pladserne i København?"	COWI på vegne af Københavns Kommune, 2017	300 spørgeskemabesvarelser.
"Hvorfor stiller vi cyklen?"	Wilke på vegne af Vejdirektoratet, 2017	12 kvalitative interviews og en 2.087 spørgeskemabesvarelser.
"El-cykling i Danmark"	Kantar på vegne af Vejdirektoratet, 2019	Kvalitative interviews med 26 elcykelbrugere og en spørgeskemaanalyse af 1000 danskere.
"Har adgang til offentlig transport betydning for, om man har bil?"	Danmarks Statistik, 2021	Registerdata på alle bopælsadresser i Danmark.
"Supercykelsti cykelregnskab 2019 - Nøgletal fra supercykelstierne i hovedstadsregionen"	Sekretariatet for Supercykelstier, 2019	Cykeltællinger med slanger, statustællinger, stopinterviews, rejsetidsmålinger, komfortmålinger og ulykkesscreening. Antal respondenter fremgår ikke.
"Stigende priser får danskerne til at køre mindre i bil og tage cykel og bus til arbejdet"	Kantar Gallup på vegne af EasyPark, 2021	Datagrundlag fremgår ikke.

Kilde: Incentive.