



# Handlingsplan for delebilisme 2021-2025

Del 1



# Indhold

<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>Sammenfatning</b>	<b>4</b>
<b>Fire typer delebilsordninger</b>	<b>7</b>
<b>Status på delebilisme i København</b>	<b>9</b>
<b>Kommunens handlemuligheder</b>	<b>11</b>
<b>Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme</b>	<b>12</b>
<b>Bilag 1</b>	<b>17</b>
Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København 2021, Urban Creators	

## **TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN**

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

*Forsidefoto* København Kommune

*Layout/grafik* TMF MKB

# Indledning

De senere års teknologiske udvikling har muliggjort nye og smarte måder at dele bil på. Det gælder både borgere, der deler deres biler, og firmaer eller organisationer, som tilbyder forskellige delebilsordninger. Desuden er der etableret flere platforme til samkørsel, der gør det lettere at dele en tur i bil. Disse forskellige typer af delebilisme bidrager alle i større eller mindre omfang til, at københavnere undlader eller udskyder at købe bil.

Sammen med investeringer, der gør det endnu mere attraktivt at gå, cykle og benytte kollektiv trafik, kan delebilisme bidrage til, at flere københavnere får dækket deres samlede mobilitetsbehov uden at eje bil. Et lavere bilejerskab og mindre brug af bil sparer plads i byens rum, øger fremkommeligheden og reducerer CO<sub>2</sub>-udledning, luftforurening og støj. Fremme af delebilisme er derfor et redskab i arbejdet med at nå Københavns Kommunes mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Det kan også bidrage til at nå målsætningen i Kommuneplan 2019 om, at biltrafikken maksimalt må udgøre 25% af alle ture, der foretages i København i 2025.

Københavns Strategi for delebiler 2017-2020 er udløbet og omfattede kun delebiler med fast stamplads. Der er i Overførselssagen 2019-2020 (BR 4. juni 2020) (A, B, F, V, Ø og Å) afsat midler til at udvide strategien til også at omfatte delebiler uden fast stamplads. Denne handlingsplan løber frem til 2025 og indeholder udover delebiler med og uden fast stamplads også nabo-til-nabo biler og samkørsel (se figur 2, side 7). Den har til formål at fremme delebilisme bredt gennem en målrettet indsats.

## BEGREBER

### Delebilsordninger:

Forskellige forretningsmodeller for at dele en bil:

- Delebiler med fast stamplads
- Delebiler uden fast stamplads
- Nabo-til-nabo

Og ordninger, hvor selve turen deles:

- Samkørsel

### Delebilisme:

Brugen af delebilsordninger og samkørsel.

### Delebiler:

Juridisk er det kun delebiler med og uden fast stamplads, der er defineret som "delebiler" i lovgivningen. Men i denne handlingsplan benyttes begrebet for både delebiler med og uden fast stamplads og nabo-til-nabo-biler. Begrebet dækker ikke samkørsel, da kommunen pt. ikke har data for antal biler, der bliver delt til samkørsel.

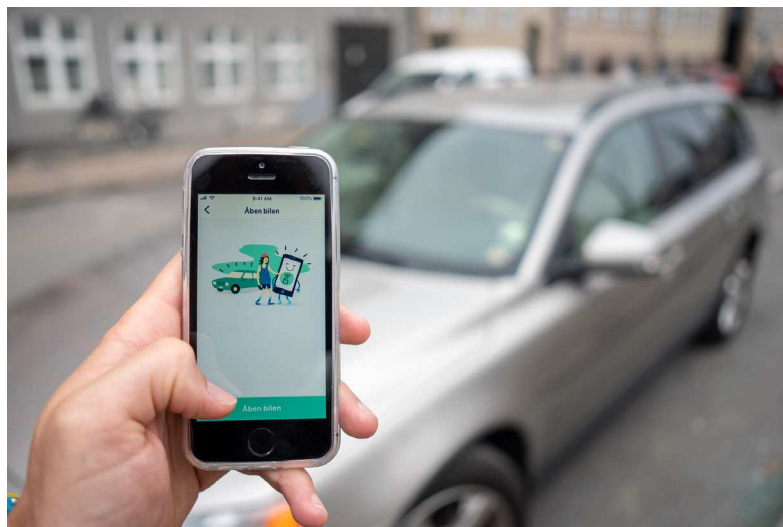


Foto GoMore

## FAKTA OM DELEBILISME



I 2020 var der ca. 4.410 delebiler i København. Heraf er 250 delebiler med fast stamplads, 980 er delebiler uden fast stamplads og 3180 er nabo-til-nabo biler. Til sammenligning er der 132.200 private biler i København.



23% af alle delebiler er elbiler.



I 2019 var der mindst 55.000 brugere af samkørsel til/fra København.



56% af de københavnske delebilsbrugere anvender mere end én type delebilsordning.



Alle delebilsordninger bidrager i større eller mindre grad til, at københavnere undlader eller udskyder at købe bil.



Under 1% af alle p-pladser på offentligt areal i Københavns Kommune er reserveret til delebiler (der reserveres i dag kun pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket er i alt 260 p-pladser).

# Sammenfatning

## HANDLINGSPLANEN ER OPDELT I TO DELE

Handlingsplan for delebilisme 2021-2025 er opdelt i to dele og opstiller mål, principper og konkrete initiativer for delebilsområdet (se figur 1, side 6). Den er udarbejdet på baggrund af dialog med udbydere af delebilsordninger og en omfattende analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København (se bilag 1). Analysen indeholder både interviews med brugere og ikke-brugere af delebilsordningerne, en større online-spørgeskemaundersøgelse blandt brugere af forskellige typer delebilsordninger og en vidensopsamling på området fra ind- og udland.

De to dele vil blive skrevet sammen og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2022 som en samlet handlingsplan.

**Del 1**, som er afrapporteret i dette dokument, tager udgangspunkt i den politiske drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget 1. februar 2021 og indeholder mål og principper for fremme af delebilisme og konkrete initiativer. Disse kan implementeres nu forudsat, at der for en række af initiativerne findes finansiering i forbindelse med Københavns Kommunes kommende budgetforhandlinger.

**Del 2** vil bygge videre på del 1 og samtænke indsatserne på delebilsområdet med den politiske beslutning, der træffes om niveauet for reduktion af CO<sub>2</sub> fra vejtrafikken i forbindelse med den politiske behandling af Tillæg til RoadMap for KBH 2025 Klimaplanen. Indsatserne vil afhænge af, om:

- der sker en ændring i den nationale lovgivning, så Københavns Kommune får et større handle- rum fx ift. udbud af ladestandere og
- hvorvidt Københavns Kommune får et lovgrund- lag for at fremme nabo-til-nabo biler og samkør- sel i større udstrækning.

De to dele vil blive skrevet sammen og forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2022 som en samlet handlingsplan.

Målene i planen omsætter de overordnede mål i klimaplanen og kommuneplanen samt principperne til nogle **målbare** mål, der kan følges op på i forbindelse med kommunens årlige mobilitetsredegørelse. Målene er uddybet nedenfor.

Principperne i handlingsplanen er baseret på en drøftelse i Teknik- og Miljøudvalget den 1. februar 2021 og et udtryk for, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at fremme delebilisme.

De opstillede initiativer beskriver, **hvad** der skal sættes i gang af konkrete handlinger for at bidrage til at nå de overordnede og opstillede mål. Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Uddybning af handlingsplanen principper:

### **A At fremme en grøn omstilling af delebilsparken**

Delebiler på el har et langt mindre CO<sub>2</sub>-aftryk end debiler på fossilt brændstof og kan desuden øge sandsynligheden for, at brugerne senere investerer i en elbil. Princippet handler derfor om at fremme el-delebiler. Handlingsplanens initiativer er derfor samtænkt med initiativerne i Handlingsplan for ladeinfrastruktur.

### **B At sikre en bydækkende udbredelse**

Alle københavnere skal have adgang til debiler lige meget, hvilken bydel de bor i. Desuden skal der være flere debiler ved kollektive trafikknudepunkter. Dette princip handler også om, at debiler skal være det foretrukne valg af bil i byudviklingsområder.

### **C At fremme alle typer delebilisme og samspillet mellem disse**

De forskellige debilsordninger imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Over halvdelen af debilsbrugerne i København benytter mere end en ordning. Derfor er det vigtigt at fremme alle ordninger og sikre et godt samspil mellem disse og de øvrige transportformer.

### **D At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme**

Hvis flere deler bilerne, kan det frigive plads til byliv i de københavnske gader. Den merværdi skal synliggøres med dette initiativ. Et eksempel på et lignende initiativ er et pilotforsøg i Krusågade på Vesterbro, der blev gennemført 2017. Her muliggjorde en målrettet indsats for debiler nedlæggelse af flere p-pladser, og byrummet blev givet tilbage til københavnere i form af et byrum med plads til ophold og leg i gaden.

### **E Kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel**

Kommunen skal se på egen vognpark og vurdere, hvor den kan optimeres, og hvilke biler og ture der kan erstattes af debilsordninger.

### **F At rådgive og facilitere dialog**

Kommunen skal gå i dialog med centrale interessenter bl.a. staten og desuden rådgive aktører til at fremme delebilisme fx i forbindelse med byudvikling og lokalplanarbejde og med boligforeninger og virksomheder.



Foto LetsGo



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Figur 1: Overblik over mål, principper og initiativer i handlingsplanen. Med bogstav er det markeret, hvilket princip de enkelte initiativer understøtter. Med orange er markeret, hvilke initiativer, der også indgår i Handlingsplan for ladeinfrastruktur.

<b>OVERORDNEDE MÅL</b>	<p>KP19: At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København. Understøtte udbredelse af delebilsordninger i København, herunder arbejde for at etablere et antal delebilspadser med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilspads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro.</p> <p>Klimaplan KBH 2025: København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025</p>				
<b>MÅL 2025</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025</li> <li>• At der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025</li> <li>• 1% af alle p-pladser på offentlig vej er eldelebilspadser i 2025, svarende til 1000 pladser</li> <li>• Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilspads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel</li> </ul>				
<b>PRINCIPPER</b>	<b>A Grøn omstilling</b> At fremme en <b>grøn</b> omstilling af delebilsparken	<b>B Udbredelse</b> At sikre en <b>bydækkende udbredelse</b> Særlig fokus på: - Kollektive trafikknudepunkter - Byudviklingsområder	<b>C Typer og samspil</b> At fremme <b>alle typer</b> delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge <b>samspillet</b>		
	<b>D Merværdier</b> At <b>synliggøre</b> merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	<b>E Kommunen går forrest</b> At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	<b>F Dialog og rådgivning</b> At faciliterer dialog og dialog med aktører		
<b>INITIATIVER</b>	<b>Parkering</b>				
	<b>1</b> Etablere ramme på 1000 eldelebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads A B ●	<b>3</b> Samkørselspladser ved trafikknudepunkter B C	<b>5</b> Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler B C	<b>7</b> Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer A ●	
<b>HANDLINGSPLANEN DEL 1</b>	<b>2</b> El-delebilspadser ved trafikknudepunkter A B ●	<b>4</b> Hæve rammen for p-pladser til delebiler med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser B	<b>6</b> Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler A B	<b>8</b> Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser F	
	<b>Byudvikling og byrum</b>		<b>Dialog og rådgivning</b>		<b>Kommunens egen kørsel og vognpark</b>
	<b>9</b> Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser D		<b>12</b> Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol A B F ●		<b>14</b> Delebiler til kommunens arbejdskørsel
	<b>10</b> Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser D		<b>13</b> Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur F ●		
	<b>11</b> Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning B F				

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur


# Typer af delebilsordninger

Handlingsplanen omfatter de fire typer delebilsordninger, der er i København i dag.

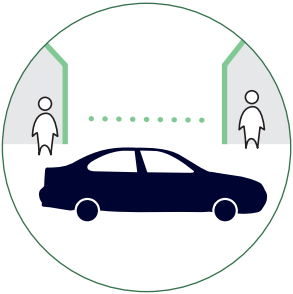
Figur 2: Fire forskellige typer af delebilsordninger.



**DELEBILER MED FAST STAMPLADS**  
Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser), hvor de både afhentes og afleveres ved lejens start- og sluttidspunkt.  
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 er de kendt som bybiler, og internationalt kaldes dette koncept "free floating car sharing"



**NABO-TIL-NABO BILER**  
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 "carpooling".

De fire typer af delebilsordninger er baseret på forskellige forretningsmodeller og imødekommer både behovet for korte og lange ture i bil (se figur 3). En typisk delebilist i København har ikke bil, men cykler, går eller tager kollektiv transport til dagligt og bruger delebilsordningen 1-3 gange om måneden. De fleste turformål med delebil er fritidsture fx til sommerhus, familiebesøg eller indkøb af store eller tunge ting.

Figur 3: Karakteristika for forskellige typer delebilsordninger.

	 <b>DELEBILER MED FAST STAMPLADS</b>	 <b>DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS</b>	 <b>NABO-TIL-NABO</b>	 <b>SAMKØRSEL</b>
<b>EJERFORHOLD AF BILER</b>	Bilerne ejes og udbydes af et firma, en forening eller en fond.	Bilerne ejes af et firma.	Privatejede biler.	Privatejede biler.
<b>BOOKING/ LÅNEFORHOLD</b>	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 afhentnings-tidspunkt. Bilerne kan kun parkeres/afleveres indenfor et afgrænset område defineret af udbyder.	Udlejningen koordineres over en platform på internettet eller en app.	Tur-udbydere kan både med kort eller lang varsel slå turen op på en platform på internettet eller en app, men uden garanti for at den vil blive booket. Ligeledes kan en aftager af turen bestilles med kort eller lang tidshorison, men ligesom med udbyderen har brugeren heller ikke garanti for, at der er en mulig tur op det ønskede tidspunkt eller sted.
<b>PRISSTRUKTURER</b>	Brugerne 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.
<b>EKSEMPLER PÅ UDBYDERE I KØBENHAVN</b>	Udbydere af delebiler med fast stamplads er bl.a. LetsGo, Kinto, Share og Bryggebilen.	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
<b>TYPISK FORMÅL</b>	Ferie og weekendture, fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Fritidsture, besøge familie/venner og indkøb af tunge ting.	Ferie og weekendture, fritidsture og besøge familie/venner.	Ferie/weekendture og besøge familie/venner.
<b>TYPISK TUR-LÆNGDE*</b>	50 - 100 km	6 - 10 km	50 - 100 km	100 - 200 km

\*baseret på online-undersøgelse fra Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København.

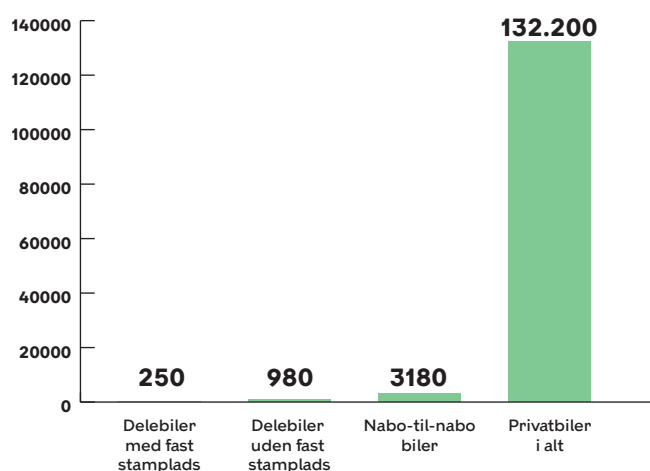


# Status på delebilisme i København

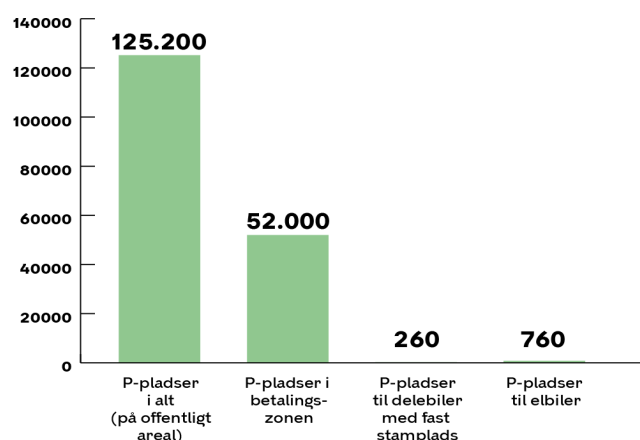
## STIGNING I DELEBILER MEN UDGØR STADIG KUN 3% AF BILBESTANDEN

De seneste år er der sket en stigning i antallet af delebiler i København. Til trods for det, så udgør delebiler fortsat kun 3% af bilbestanden i København (se figur 3). I dag er der kun reserverede p-pladser til delebiler med fast stamplads, hvilket svarer til 0,2% af alle p-pladser på offentligt areal (se figur 4).

Figur 3: Antal delebiler ift. den samlede bestand af privatbiler i København i 2020. Kilde: Udbydere af delebiler og Danmarks Statistik



Figur 4: P-pladser på offentligt areal i København i 2020 fordelt på antal pladser i betalingszonen reserveret til delebiler med fast stamplads og til elbiler. Kilde: Københavns Kommune



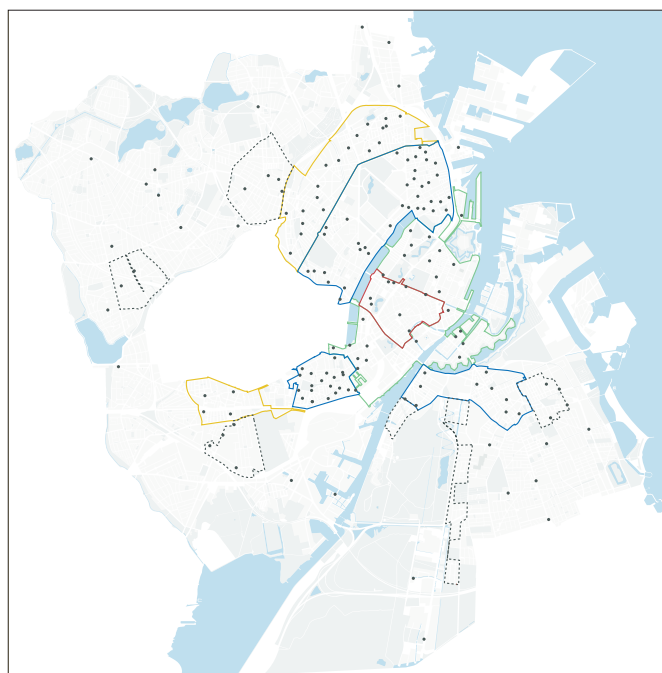
## UDBYDERE EFTERSPØRGER FLERE FASTE STAMPLADSER

I den tidligere Strategi for delebiler i København 2017-2020 var målet, at der i 2020 skulle være 750 delebiler med fast stamplads, men i 2020 var der kun ca. 260. Til gengæld ses en stigning i antal brugere og antal biler, og i 2021 er der en øget efterspørgsel efter flere faste stampladser fra udbyderne.

Figur 5: Kort over p-pladser til delebiler med fast stamplads fordelt i København i og udenfor betalingszonerne.

### Signaturforklaring

- P-pladser til delebiler
- Parkeringszone
  - Tidsbegrænset
  - Blå zone
  - Rød zone
  - Grøn zone
  - Gul zone



## STOR VÆKST I BRUGEN AF DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS OG NABO-TIL-NABO BILER

Delebiler uden fast stamplads er den ordning, hvis bilbestand er vokset mest i perioden fra 2017-2020. Desuden er brugen af nabo-til-nabo biler vokset støt de seneste år. Ny teknologi, hvor bilerne kan åbnes op med en app via mobiltelefonen, har betydet en væsentlig stigning i antal udlejninger af nabo-til-nabo biler og gør det lettere for borgere at dele bil.

De seneste år er der kommet flere samkørselstjenester, der giver brugerne muligheder for samkørsel både til pendling og fritidsture, men COVID-19 har betydet, at færre har brugt samkørsel i 2020.

Figur 6: Udviklingen i antal debiler i København. Kilde: Udbydere af debiler og Danmarks Statistik

	2020	Udvikling 2017-20
Delebiler i alt	4.410	67 %
Eldebiler i alt	995	
Delebiler med fast stamplads i alt	250	0 %
Delebiler uden fast stamplads i alt	890	23 %
Nabo-til-nabo biler	3.180	101 %
Privatbiler i alt	132.200	8 %
Privat elbiler	990	123 %

Noget tyder på, at flere københavnere bruger delebilsordninger i dag sammenlignet med for fem år siden. Men der er brug for en målrettet indsats for at udnytte denne tendens og udbrede delebilisme. Derfor har handlingsplanen fokus på at gøre det endnu mere attraktivt at bruge delebil.

## ØGET SAMSPIL MELLEM DELEBILSORDNINGERNE, DEN KOLLEKTIVE TRAFIK, CYKLING OG GANG GIVER DET BEDSTE ALTERNATIV TIL PRIVATBILEN

56% af de københavnske debilsbrugere anvender mere end én type debilsordning til at dække deres kørselsbehov, og det er der en grund til, for ordningerne anvendes til forskellige typer ture.

Delebiler med fast stamplads anvendes både til kortere og længere ture, mens debiler uden fast stamplads typisk anvendes til korte ture på under 50 km. Nabo-til-nabo debiler og samkørsel anvendes typisk til lange ture. Udbydernes forretningsmodeller er tilpasset efter, om det skal kunne betale sig at køre langt i bilerne.

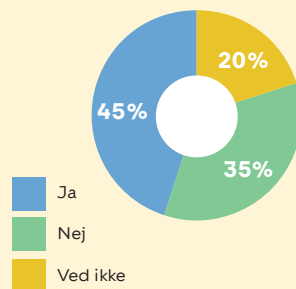


Foto Urban Creators

## IKKE ALLE DELEBILSORDNINGER HAR EGNE P-PLADSER I DAG

I dag er der reserveret 260 p-pladser i København til "delebiler med debilslicens", hvilket omfatter debiler med fast stamplads. Det er svært for mange brugere at forstå, at debiler uden fast stamplads ikke må parkere her.

Derfor har udbyderne af debiler uden fast stamplads markedsført deres biler som "bybiler" for at mindske forvirringen. En spørgeskemaundersøgelse blandt brugerne foretaget i 2020 ifm. *Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter* viser, at 55% af brugerne af debiler uden fast stamplads ikke forstår skiltets betydning.



Forskning peger på, at det særligt er de lange ture i bil, der er svære at erstatte med andre transportmidler, hvor dette er en mulighed med de kortere bilture. Derfor er det afgørende, hvis der skal være et alternativ til at eje en privatbil, at der er koncepter der muliggør de lange bilture.

# Kommunens handlemuligheder

De opstillede initiativer i handlingsplanen beskriver de konkrete handlinger, der skal sættes i gang for at bidrage til de overordnede mål. Det er ikke alle initiativer, som Københavns Kommune har lovhjemmel til at gen-

nemføre i dag, og blandt andet derfor er handlingsplanen delt op i en del 1 og del 2. Nedenfor fremgår kommunens handlemuligheder på parkeringsområdet.

Figur 7: Juridisk vurdering af kommunens handlemuligheder på parkeringsområdet.

KOMMUNENS HANDLEMULIGHEDER PÅ PARKERINGSOMRÅDET*		
	PARKERINGSLICENSER OG BETALING	RESERVATION AF PARKERINGSPLADSER
<b>DELEBILER MED FAST STAMPLADS</b>	Kommunen har i dag mulighed for at udstede licenser til delebiler med fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1. jf. bekendtgørelsens § 7, stk. 2.	Der kan lovligt reserveres bestemte parkeringspladser eller anden form for parkeringsregulering, der begunstiger delebiler med fast stamplads, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.
<b>DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS</b>	Kommunen har mulighed for at udstede licenser til delebiler uden fast stamplads, jf. parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 1.	Efter færdselslovens § 92, stk. 1 kan kommunen reservere parkeringspladser til delebiler 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 delebiler, hvis der i øvrigt varetages et eller flere af de lovlige hensyn, der kan varetages i medfør af bestemmelsen.
<b>NABO-TIL-NABO*</b>	Hvis ordningen med nabo-til-nabo biler varetager trafikale eller mobilitetshensyn er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, formentligt muligt at udstede licenser til en nærmere defineret nabo-til-nabo-ordning. Grundet manglende praksis skal spørgsmålet forelægges for Vejdirektoratet.	Nabo-til-nabo biler opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser vil derfor 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, offentligtretlige hensyn.
<b>SAMKØRSEL*</b>	Hvis ordningen med samkørsel varetager trafikale eller mobilitetshensyn, er det efter parkeringsbekendtgørelsens § 11, jf. også vejlovens § 90, stk. 2, muligt at udstede licenser til en nærmere defineret samkørselsordning. Grundet manglende praksis bør spørgsmålet forelægges for Vejdirektoratet.	Samkørselsordninger opfylder ikke definitionen af delebiler i parkeringsbekendtgørelsens § 9, stk. 2. Reservation af parkeringspladser til samkørsel, vil kræve, 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.

\*Udredning af kommunens handlerum ift. nabo-til-nabo biler og samkørsel er blevet efterspurgt fra Vejdirektoratet i marts 2021, en ny juridisk vurdering vil blive udarbejdet på baggrund af Vejdirektoratets tilbagemelding.

# Mål, principper og initiativer til fremme af delebilisme

## MÅL

Københavns Kommune har udarbejdet fire mål, som kan bruges til at monitorere og følge op på indsatsen i forbindelse med kommunens årlige mobilitetsredegørelse.

<b>MÅL 2025</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Alle delebiler med og uden fast stamplads er elbiler i 2025</li><li>• Der er etableret eldelebilshubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025</li><li>• 1 % af alle p-pladser på offentlig vej er eldebilspladser i 2025, svarende til 1000 pladser</li><li>• Der etableres pladser til delebiler med fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads per gade i Indre By og brokvartererne inkl. Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel</li></ul>
-----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## PRINCIPPER

Principperne nedenfor beskriver, **hvordan** Københavns Kommune ønsker at udbrede antal pladser og fremme delebilisme.

<b>PRINCIPPER</b>	<b>A Grøn omstilling</b> At fremme en <b>grøn</b> omstilling af delebilsparken	<b>B Udbredelse</b> At sikre en <b>bydækkende udbredelse</b> Særlig fokus på: <ul style="list-style-type: none"><li>• Kollektive trafikknudepunkter</li><li>• Byudviklingsområder</li></ul>	<b>C Typer og samspil</b> At fremme <b>alle typer</b> delebilisme (delebiler med og uden fast stamplads, nabo-til-nabo-biler og samkørsel) øge <b>samspillet</b>
	<b>D Merværdier</b> At <b>synliggøre</b> merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme	<b>E Kommunen går forrest</b> At kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel	<b>F Dialog og rådgivning</b> At faciliterer dialog og vejledning med aktører

### 1. At fremme en grøn omstilling af delebilsparken

Delebiler på el har et langt mindre CO<sub>2</sub>-aftryk end delebiler på fossilt brændsel og kan desuden øge sandsynligheden for, at brugerne senere investerer i en elbil, såfremt de køber egen bil. Klimabevidsthed og bæredygtighed er en motivation for københavnernes til at bruge delebil, og 1/3 af delebilsbrugerne udtrykker, at delebiler ville være mere attraktive, hvis der var flere el-delebiler og ladestandere.

Princippet handler derfor om at fremme el-delebiler. Denne handlingsplans initiativer er derfor samtænk med *Handlingsplan for ladeinfrastruktur*.

### 2. At fremme alle typer delebilsordninger og samspillet mellem disse

De forskellige delebilsordninger imødekommer forskellige mobilitetsbehov. Over halvdelen af delebilsbrugerne benytter mere end en ordning. Derfor er det vigtigt at fremme alle typer delebilsordninger og sikre et godt samspil mellem disse.

### 3. At sikre en bydækkende udbredelse

Alle københavnernes skal have adgang til delebiler lige meget, hvilken bydel de bor i. Desuden skal udbredelsen af delebiler tænkes sammen med den kollektive

transport og bør derfor også udbredes ved trafikknudepunkter. Delebiler skal desuden være det foretrukne valg for beboere i nye byudviklingsområder.

### 4. At synliggøre merværdier i byrummet ved udbredelse af delebilisme

Hvis flere deler bilerne, kan det frigive plads til byliv i de københavnske gader. Et eksempel på et lignende initiativ er et pilotforsøg i Krusågade på Vesterbro, der blev gennemført 2017. Her muliggjorde en målrettet indsats for delebiler ned-læggelse af flere p-pladser, og byrummet blev givet tilbage til københavnernes i form af et byrum med plads til ophold og leg i gaden.

### 5. Kommunen går forrest med egen vognpark og arbejdskørsel

Kommunen skal se på egen vognpark og vurdere, hvor den kan optimeres, og hvilke ture der evt. kan erstattes af delebilsordninger.

### 6. At rådgive og facilitere dialog

Kommunen skal gå i dialog med centrale interessenter bl.a. staten og vil desuden rådgive i forbindelse med byudvikling og lokalplansarbejde.

## INITIATIVER

Initiativerne i del 1 er opdelt i fire temaer: Parkering, byudvikling og byrum, dialog og rådgivning samt kommunens egen kørsel og vognpark. Alle initiativer løber frem til 2025 og er uddybet nedenfor. Nogle initiativer kan kommunen gennemføre med det samme, mens andre vil afhænge af, at der er en efterspørgsel fra markedet.

INITIATIVER HANDLINGS- PLANEN DEL 1	Parkering			
	<b>1</b> Etablere ramme på 1000 eldelebilspadser for både delebiler med og uden fast stamplads <b>A B</b> ●	<b>3</b> Samkørselspladser ved trafikknudepunkter <b>B C</b>	<b>5</b> Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler <b>B C</b>	<b>7</b> Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer <b>A</b> ●
<b>2</b> El-delebilspadser ved trafikknudepunkter <b>A B</b> ●	<b>4</b> Hæve rammen for p-pladser til delebiler med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser <b>B</b>	<b>6</b> Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler <b>A B</b>	<b>8</b> Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspadser <b>F</b>	
	Byudvikling og byrum	Dialog og rådgivning	Kommunens egen kørsel og vognpark	
<b>9</b> Byrumsforbedringer i gader med delebilspadser <b>D</b>	<b>12</b> Dialog med staten om samkørsel, højere p-afgift og delebilssymbol <b>A B F</b> ●	<b>14</b> Delelejer til kommunens arbejdskørsel <b>E</b>		
<b>10</b> Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilspadser <b>D</b>	<b>13</b> Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur <b>F</b> ●			
<b>11</b> Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning <b>B F</b>				

● Initiativ indgår også i Handlingsplan for ladeinfrastruktur

## PARKERING

### 1. Etablere ramme på 1.000 el-delebilspladser for både delebiler med og uden fast stamplads

Københavns Kommune ønsker at prioritere el-delebiler, og derfor skal de sikres en p-plads, fx når elbilpladserne er optaget af private elbiler. Pladserne skal findes indenfor betalingszonen. Pladserne kan udrulles i to trin. I trin 1 i 2021-2022 etableres ca. 100 pladser ved trafikale knudepunkter, og deres brug, placering og brugernes forståelse af skiltningen evalueres. I trin 2 fra 2023 til 2025 udrulles alle pladser på baggrund af erfaringer fra trin 1. Den øvre ramme på 1.000 pladser er en vurdering foretaget i dialog med delebilsudbydere om det forventede behov frem mod 2025. Der vil i videst muligt omfang etableres ladestandere på pladserne.

**Effekt:** At kunne finde en parkeringsplads er afgørende for at fremme brugen af delebiler, og ved at etablere el-delebilspladser, vil det gøre det lettere, for både delebilister med og uden fast stamplads at finde en parkeringsplads. Desuden vil det øge udbydernes incitament til at tilbyde elbiler.

**Økonomi:** 1,7 mio. kr. ekskl. provenutab.

### 2. Eldelebilspladser ved trafikknudepunkter

Københavns Kommune ønsker at fremme brugen af delebiler og samspillet til øvrige transportformer. Derfor er det afgørende at sikre adgangen til delebiler ved byens trafikale knudepunkter, hvor der allerede i dag er parkeringspladser. Her etableres minimum 100 el-delebilspladser i hubs. Et eksempel på et trafikknudepunkt er Østerport Station, Hans Knudens Plads eller Flintholm Station.

**Effekt:** Dette initiativ vil gøre det lettere at kombinere delebiler med den kollektive transport, og gøre det mere fleksibelt for brugerne.

**Økonomi:** 315.000 kr. ekskl. provenutab (den fulde økonomi er inkluderet i ovenstående initiativ).

### 3. Samkørselspladser ved trafikknudepunkter

Initiativet handler om at etablere afsætningspladser med tidsbegrænsning på 15 minutter ved trafikale knudepunkter i København. Pladserne markeres med almindelige tavler samt en knudepunktsskiltning.

**Effekt:** Dette initiativ vil gøre det lettere for bilister at tilbyde samkørsel fx som 'last mile'-løsning fra stationen til bolig, arbejdsplads eller anden destination. Initiativet vil desuden synliggøre samkørselspladser.

**Økonomi:** 180.000 kr. ekskl. eventuelt provenutab.

### 4. Hæve rammen for antal delebilspladser med fast stamplads fra 300 til 1200 pladser

Rammen for antal delebilspladser med fast stamplads hæves, så den svarer til visionen i KP19 om én p-plads



Foto Københavns Kommune

til delebiler med fast stamplads per gade i Indre By og brokvartererne, hvilket udgør ca. 1200 pladser. Forvaltningen skal kunne følge med i efterspørgslen og vil med dette initiativ have mulighed for at reservere et større antal pladser, når og hvis en udbyder efterspørger det. Dette initiativ udrulles kun på baggrund af efterspørgsel fra delebilsudbydere.

**Effekt:** Flere reserverede pladser til delebil med fast stamplads vil give en kortere gangafstand til en delebil, og dermed gøre den mere attraktiv.

**Økonomi:** 4,5 mio. kr. ekskl. provenutab.

### 5. Konzeptudvikling for ensartet skiltning til alle typer delebiler

Delebiler med fast stamplads ofte oplever, at der er ulovligt parkerede biler på deres pladser og de skal søge andetsteds, mens brugere af delebiler uden fast stamplads (eller nabo-til-nabo biler) vil få bøder for at parkere på disse pladser. Derfor vil forvaltningen arbejde for et set-up, der gør delebils p-området mere brugervenligt og ensformigt for alle delebilsbrugerne.

**Effekt:** Såfremt et ændret koncept skal udrulles, bør det være ifm. at beboerlicens øges. Hermed kan effekten være en medlemsvækst i delebilsordningerne og et mindre pres på de eksisterende p-pladser.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme. Ved en eventuel udrulning af konceptet, bør der afsættes midler til nye skilte og evt. en kommunikations- og evalueringsindsats.

### 6. Kortlægning af sammenhæng mellem øget beboerlicens og fremme af brugen af delebiler

Dette initiativ handler om undersøge sammenhængen mellem at hæve prisen på en beboerlicens og fremme brugen af delebiler. Initiativet vil udarbejdes ifm. en kommende parkeringsstrategi.

**Effekt:** De samlede månedlige omkostninger ved at have fx en mindre, ældre bil i København, 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. En højere beboerlicens er derfor et afgørende virkemiddel til at få flere til at benytte delebilsordninger og kan bidrage til at frigive plads i gaderummet.

**Økonomi:** 0,15 mio. kr.

### 7. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer

Pilotforsøg i mikro-/børnelivs-/parkeringszone, hvor alle p-pladser i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilpladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil vil være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå.

**Effekt:** Øget fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt en reduktion af den lokale luftforurening

**Økonomi:** 0,85 mio. kr. ekskl. provenutab

### 8. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilpladser

At parkeringsvagterne bliver særligt opmærksomme på at håndhæve p-afgift på delebilpladser og elbilpladser (se også initiativ nr. 12).

**Effekt:** Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

**Økonomi:** 7,25 mio. kr.

## BYUDVIKLING OG BYRUM

### 9. Byrumsforbedringer i gader med delebilpladser

Etablering af en delebilplads kan reducere behovet for p-pladser til privatejede biler over tid, og dette kan udnyttes og synliggøres ved at omdanne p-pladser til nye byrum i gader med delebiler. P-pladserne kan omdannes ved at etablere fx træer, cykelparkering, bænke eller lign. til ophold, og på den måde give gaden og byens rum tilbage til beboerne.

**Effekt:** En synliggørelse af de gevinster, som delebiler bidrager med, kan give et incitament til, at endnu flere borgere og virksomheder vil dele biler.

**Økonomi:** 6,5 mio. kr.

### 10. Pulje til borgerdrevne byrumsforbedringer i gader med delebilpladser

Der er meget, borgere og boligforeninger selv kan gøre for at fremme delebiler i deres område. Ved at nedsætte en kommunal pulje til omdannelse af p-pladser til nye byrum, kan kommunen understøtte en borgerdrevet udvikling til at fremme delebiler. Borgere kan ansøge



Foto Urban Creators

puljen om støtte til at omdanne p-pladser til byrum med byrumsforbedrende tiltag såsom cykelparkering, bænke, inventar til ophold og leg, træer eller lign.

**Effekt:** At borgerne selv står for projektet i deres gade, er med til at skabe forankring og opbakning til initiativet.

**Økonomi:** 6,4 mio. kr.

### 11. Krav om delebiler i lokalplaner og byplanlægning

Kommuner har i dag ikke lov hjemmel til at stille krav om etablering af delebilpladser i lokalplaner eller ved nybyggeri, jf. Planloven. Derfor vil Københavns Kommune fortsat gå i dialog med staten med henblik på at kunne udstede lavere p-normer og krav om delebiler i lokalplaner og ved nybyggeri.

**Effekt:** Dette initiativ kan sikre, at delebilsordninger er til rådighed til virksomheder eller borgere i nye byområder og dermed reducere bilejerskabet.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

## DIALOG OG RÅDGIVNING

### 12. Dialog med staten

#### Indføre incitamenter til samkørsel

I Frankrig har man målrettet arbejdet med at fremme samkørsel via national lovgivning. Dette initiativ handler om at gå i dialog med staten om mulige incitamentsstrukturer, der kan fremme samkørsel, fx skattemæssige fordele, kørsels-fradrag. Det kan også være ordninger målrettet virksomheder fx udarbejdelse af mobilitetsplaner eller oprettelse af en mobilitetskonto eller bruttolønsordning, som kan anvendes til grønne transportmidler.

**Effekt:** Initiativet kan skabe opmærksomhed i staten omkring effekterne ved samkørsel og skabe grobund for en lovændring på området og større incitament til samkørsel.

#### Højere p-afgift for ulovlig parkering på el- og delebilspladser

Dette initiativ handler om at kontakte staten med henblik på at få lov til at øge afgiften for ulovlig parkering på el- og delebilspladser.

**Effekt:** Effekten forventes at være mindre ulovlig parkering.

#### Godkende delebilssymbol til afmærkningsbekendtgørelsen

Første del af initiativer kan være at gennemføre forsøg med delebilssymbol som afmærkning på p-pladser. Københavns Kommune har tidligere prøvet at igangsætte forsøget, men fik afslag af Vejdirektoratet. Kommunen vil rette henvendelse til Transportministeriet med henblik for at få en godkendelse.

**Effekt:** Kan skabe et synligt element og dermed opmærksomhed omkring delebilsordningerne.

**Økonomi:** Alle henvendelser til staten kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.

### 13. Dialog og rådgivning med borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur

Der er stor efterspørgsel efter information og hjælp til at komme i gang med delebiler og elbiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme delebiler ved at give information og gå i dialog med udbydere, boligforeninger, virksomheder og borgere. Derudover er der yderligere muligheder for at fremme delebiler, samkørsel og ladeinfrastruktur ved at gå sammen med omegnskommuner om et regionalt samarbejde for at mindske bilkørslen ind over kommunegrænsen.

**Effekt:** Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme delebilisme, og kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer synergi mellem projekter og ordninger.

**Økonomi:** 1,75 mio. kr.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

## KOMMUNENS EGEN KØRSEL OG VOGNPARK

### 14. Delebiler til kommunens arbejdskørsel

Københavns Kommunes egen kørsel kan i et vist omfang foregå i en delebil fremfor, at kommunen og de enkelte forvaltninger skal eje deres egne biler. Derfor gennemføres et udbud, der gælder hele Københavns Kommunes arbejdskørsel, hvor den, i det omfang det giver mening, omlægges til delebiler.

**Effekt:** Potentielt kan kommunen spare materiel og penge.

**Økonomi:** Kan håndteres indenfor forvaltningens eksisterende driftsramme.



# Bilag 1

**Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter  
i København 2021, Urban Creators**