

Abstract

This project has been formulated as a shared study.

The aims of the first part of the part study have been to establish an understanding of the conditions, car-sharing organisations and users are currently faced with, in terms of both level of government support, daily routines and economics.

Furthermore the study seeks to establish a number of recommendations for improving said conditions.

To make possible the quantification, of the input received from car sharing users we devised an e-questionnaire, distributed via local Copenhagen based, Car-sharing-organizations. Also the study has used the collected data to clarify demographic profile of the average car sharing organizations.

Secondly the study focuses mainly on the environmental, health and behavioural aspects and benefits related to a possible expansion of the car-sharing organisations.

The problems facing car sharing schemes and their greater possibilities, for expansion have been compiled from numerous reports, to create an overall understanding of the situation as it is. All of this, while still keeping in mind, the goal of reducing emission and congestion in the greater Copenhagen area.

Resume

Målene med dette projekt har være at kortlægge de barriere og potentialer delebilisme møder i dets forsørg på at indtræde som en del i byens moderne transportsystem.

Projektets fokus på delebilisme har haft udgangspunkt i det mobilitets krav, der eksistere i moderne samfund og de problemer det afføder.

Der er fokuseret på det Kommunales rolle i udvikling af delebilismen såvel som delebilsorganisationernes nuværende funktion og rolle i transportsystemet. Yderligere inddrages der udsagn og data fra nuværende delebilsbrugere i Region Hovedstaden, for at udnytte de erfaringer de har gjort i forbindelse med medlemskab i en delebilsordning.

Yderligere fastholdes der fokus på de incitamenter og adfærdsmønstre der bestemmer befolkningens transportvalg og hvilke konsekvenser det kan have.

Indholdsfortegnelse

Abstract	1
Resume	1
Indholdsfortegnelse	2
Problemfelt	4
<i>Definition af delebilisme</i>	6
<i>Status for delebilisme i Europa</i>	6
<i>Vores projekt</i>	7
Problemformulering:	8
Metode	9
<i>Undersøgellesdesign</i>	9
<i>E-survey</i>	9
<i>Ekspertinterviews</i>	11
<i>Desk research</i>	12
<i>Empiribehandling</i>	12
Behandling af empiri fra ekspertinterview	12
Behandling af empiri fra E-survey	13
Behandling af empiri fra desk research	13
<i>Københavns kommune som kritisk case i forhold til hovedstadsregion</i>	14
Teori	15
<i>Sociotekniske systemer i et multi-level perspektiv</i>	15
<i>Sociotekniske systemer og regimer</i>	15
<i>Multi-level modellen</i>	15
<i>Regler i sociotekniske regimer</i>	16
Analyse del 1: Delebilisters socioøkonomiske profil	18
Analyse del 2: Delebilisters motivation	21
Analyse del 3: Medlemmernes brug af delebil	23
Analyse del 4: Delebilisternes brug af kollektiv transport og cykel	25
<i>Brug af kollektiv transport</i>	25
<i>Brug af Cykel</i>	26
<i>Brug af bil</i>	27
Analyse del 5: Ændring i delebilisterne brug af kollektiv transport og cykel	29
<i>Ændring af tidligere bilejeres mobilitetsvaner efter indmeldelse</i>	30
<i>Læringsproces for nye delebilister</i>	31
<i>Analyse del 6: Delebilismes effekt på trængsel</i>	34
<i>Bilejerskab før og efter indmeldelse</i>	34
<i>Delebilshusstandens gennemsnitlige antal kørte km før og efter indmeldelse.</i>	35
Analyse del 7: CO₂ reduktion ved delebilisme	40
<i>Den fulde CO₂ effekt</i>	42
<i>Bilproduktion</i>	44
Analyse del 8: Sundhedsgevinster ved delebilisme	45
<i>Direkte skadevirkninger af biltransport - Partikelforurening</i>	45
<i>Direkte skadevirkninger af Biltransport – Støjgener</i>	46
<i>Delebilismes indvirkning på medlemmernes aktivitetsniveau</i>	47
Analyse del 9: Parkering og arealanvendelse	51
<i>Økonomiske fortjeneste for kommune?</i>	52

<i>Delkonklusion</i>	56
Analyse del 10: Barrierer for udbredelse af delebilisme	58
<i>Infrastrukturelle barrierer</i>	58
<i>Barrierer indlejret i delebilsorganisationerne</i>	60
<i>Økonomiske barrierer</i>	62
<i>Adfærd</i>	63
<i>Politiske barrierer</i>	65
Politisk fokus	65
Kommunens rolle	66
<i>Analyse del 11: Handlingsperspektiver</i>	68
<i>Delebilisme i et multilevel-perspektiv</i>	68
<i>Delebilen som niche</i>	68
<i>Initiativer i udlandet</i>	70
Idekatalog:	73
Konklusion	76
Litteraturliste	79

Problemfelt

Vi lever i en tid, hvor store forandringer skal til at ske, hvis vi stadig vil bevare den levestandard, som vi har i dag. Klimaforandringer er begyndt at vise deres skræmmende ansigt, i form af tørke, oversvømmelser, massive regnskyl og faldende biodiversitet. Disse forandringer er både en direkte og indirekte effekt, som klimaforandringer har på vores miljø. Der er ingen tvivl om, at det bliver alt afgørende for menneskets videre eksistens, hvordan vi håndterer alle disse problemer. CO₂ udledningen er den store syndebuk, som er med til at skabe drivhuseffekten og dermed klimaforandringerne. Udledningen, som kommer fra eksempelvis forbrænding af fossile brændsler; såsom kul og olie, er blandt andet en direkte konsekvens af vores massive forbrug af energi. Et forbrug, som i nogle dele af verdenen, har været eksponentielt stigende, samtidigt med stigende befolkningstilvækst, hvor flere mennesker gør krav på bedre levevilkår. Ikke nok med, at energiproduktionen er en stærkt forurenende faktor, samtidigt står vi over for en energikrise, idet lettilgængelig olie vil blive en mangelvare på kortere sigt. Olie, er i dag den mest anvendte energikilde, og er essentiel i produktions- og transportsektoren. Det moderne liv kendetegnes ved høj mobilitet, hvor mennesker og varer kan bevæge sig på tværs af kloden på kort tid. Men da 95% af alt transport er afhængig af olie som energikilde, og ca. 25% af den globale CO₂ udledning stammer fra transport, er det nødvendigt med en omstilling til et mere bæredygtigt mobilitets system, der ikke på samme måde er afhængig af fossile brændsler.

Millioner af nye indbyggere søger til verdens storbyer hvert år for at finde arbejde, og forbedre deres levevilkår, mens udkantsområderne affolkes og bliver fattigere. Storbyerne er i dag regional- og globale vækstcentrer, der trækker staters økonomi fremad. I dag lever cirka 50 procent af verdens befolkning i storbyer, men allerede i 2050 forventes det tal at være steget til 70 procent. Der er tale om en urbanisering uden fortilfælde (WHO 2010).

Med stigende befolkningstal, og flere der tager springet ud af fattigdom, forventes antal af lette køretøjer på verdensplan at stige fra ca. 0,85 milliarder i 2011 til ca. 2

milliarder i 2050. Dette vil betyde, at CO₂ udledning fra transport vil stige fra ca. 6-7 gigaton til ca. 12-13 gigaton (IPCC 2007) (Se bilag A og B).

Danmark er ingen undtagelse. I 1960 var der ca. 500.000 indregistrerede biler i Danmark. I 2010 var dette tal steget til ca. 2.200.000 indregistrerede biler, og kurven er endnu ikke knækket (Danmarks Statistik 2011) (EU 2012) (Se bilag C).

Den danske udledning af CO₂ fra transportsektoren ramte et nyt højdepunkt i 2008 på ca. 17 millioner ton, men siden er CO₂ udledningen faldet til ca. 16 millioner ton i 2011. Der er dog stærke indikationer på, at nedgangen primært skyldes den trængte økonomi og deraf affødte stigende arbejdsløshed (Bilag D) (Energi og olieforum 2011).

Hvis man ser på Danmarks samlede CO₂ udledning, har der også været et fald fra ca. 60 millioner ton CO₂ i 1990 til ca. 53 millioner i ton CO₂ i 2007.

Denne nedgang skyldes hovedsagligt mindre CO₂ udledning fra husholdninger, produktions-, handels- og serviceerhverv. Samtidig med at CO₂ udledningen fra disse sektorer er faldet, er CO₂ udledningen fra transportsektoren steget med 31% (Energistyrelsen 2012).

Befolkningstallet i København stiger som i andre storbyer i verden. Således forventes der at bo 140.000 flere mennesker i København i 2027 (Teknik og miljøforvaltningen 2012: 7). Samtidig stiger antallet af biler i København. I 1993 var der 80.000 privatbiler og i 2011 var det tal steget til ca. 120.000. Dette er ikke udelukkende grundet den stigende urbanisering, men også at københavnernes i dag ejer flere biler per person. I København var der således ca. 203 privatbiler pr. 1000 indbyggere i år 2000 og i år 2011 var det tal steget til ca. 223 (Ibid. 8) (Se bilag E og F).

Københavns kommune har i deres klimaplan opsat en række mål for, at kommunen i 2025 vil være CO₂ neutral (Københavns kommune 2009: 7-14).

Denne grønne profil vil kræve, tiltag inden for blandt andet transportsektoren, da den udgør 25 procent af den samlede CO₂ udledning i København (ibid.).

Et af de forslået tiltag til at nå målet, har været en trængselsafgift. Trængselsafgift bedre kendt som betalingsringen har vist i flere andre storbyer, at mindske trængsel og støj i indre by (Regeringen S-SF 2011). Forslaget mødte dog så stor modstand, at det

blev trukket tilbage. Der blev i stedet nedsat en trængselskommission, med det formål at klarlægge mulige initiativer til at reducere trængslen fremadrettet i hovedstadsområdet, en af de områder de vil undersøge er delebilisme (transportministeriet 2012).

Definition af delebilisme

En delebilsordning er et koncept hvor flere husstande via et medlemskab har adgang til en eller flere fælles biler. Forskelle på debiler og almindelige udlejningsbiler er, at man kan booke biler på timebasis, og de er placeret på parkeringspladser rundt omkring i byen. Samtidigt, vil det almindeligvis, ikke være nær så dyrt som almindelig biludlejning fordi man blandt andet kan betale på timebasis.

Delebilisme kan forestilles på flere forskellige niveauer. F.eks. kunne man forstille sig at to naboer var fælles om en bil. Hvilket ville hører til den absolut mest begrænsede form. I dette projekt vil vi dog afgrænse os til at kigge på organisationer som administreres formelt. Uformelle ordninger, som f.eks. de to naboer, vil der derfor afgrænse os fra.

I Danmark skal man skelne imellem to typer delebilsorganisationer, profit og non-profit orienteret.

Non-profit organisationer er typisk styret af ildsjæle(ulønnede entusiaster), og er meget foreningsbaseret, dvs. alt foregår på frivilligt basis.

Under non-profit organisationerne, ses også mere kommercielt baseret foreninger som LetsGo, med en professionel administration, hvilket vil sige at de er lønnet. Som modstykke til non-profit delebilsorganisationerne, er Hertz den delebilsordning der har flest medlemmer, og er et profit orienteret firma. De eksistere primært som det eneste kommercielle profit orienterede alternativ, til non-profit organisationerne.

Status for delebilisme i Europa

Der er stor interesse i EU regi for delebilssystemet. I kampen for et bedre klima er der en blevet lavet en masse tiltag, særligt på transportfronten.

Som beskrevet i indledningen er transportsektoren en af de største syndere ift. udledning af CO₂.

Delebilen kan, ifølge EU's klimakommissær Connie Hedegaard, være en af løsningerne på byernes stridspunkter. Delebilsordningen vil ifølge Connie Hedegaard tilgode både miljøet og mobiliteten i byerne. I Information den 13 januar 2012 udtaler hun følgende:

” Det handler jo om, at vi ikke alle sammen behøver at have en bil stående i garagen. Måske kunne vi gøre det på en lidt fornuftigere måde, så vi sparer på resurserne, tilgodeser miljøet og samtidig får nedbragt trafikken i de store byer” (Information 2012).

Hun åbner samtidig op for den mulighed, at delebiler kunne blive en fremtidig løsning i EU's transport – og by-strategier. Men det kræver politisk vilje og lovgivning for at blive realitet.

I Tyskland har man allerede fået øjnene op for de perspektiver, delebilen bringer.

I Schweiz og Tysklands var det i efterkrigstidende for dyrt for privatpersoner, at anskaffe sig en bil. Men der var stadig et behov for, at befolkningen havde adgang til biler. Man stiftede derfor forskellige organisationer, som folk så kunne leje biler af og på den måde komme rundt i landet (Miljøstyrelsen 2000: 26).

I nyere tid, er det også de to lande, som er førende inden for delebilisme.

I Schweiz er ca. 1 procent af befolkningen medlemmer af en delebilsordning.

Der er lavet flere forskellige undersøgelser i udlandet, som viser den positive effekt af delebilisme på samfundsøkonomien samt miljøet.

Vores projekt

Der findes kun ganske få undersøgelser af delebilisme i Danmark, og dem der findes er af ældre dato. Formålet med dette projekt er at give et helhedsbillede af delebilisme i hovedstadsregionen, samt det gamle Roskilde amt¹. Vi har således ønsket at undersøge om de positive effekter som udenlandske undersøgelser har peget på også gør i gældende her, ligesom vi har ønsket at klarlægge hvilke barrierer der findes for en videre udbredelsen

¹ Fremadrettet vil der blive refereret til dette som hovedstadsregionen.

²

Problemformulering:

- *Hvordan kan delebilisme bidrage til en forbedring af miljøet i hovedstadsregionen, og hvilke barrierer er der for en udbredelse?*

Metode

Undersøgellesdesign

I forbindelse med vores projekt, har vi indsamlet en større mængde empiri. Vi har søgt en metodetriangulering med brug af både e-surveys, ekspertinterviews og desktop research. Ved at anvende et samspil af metoder på samme genstandsfelt, mener vi at kunne komme et spadestik dybere end, hvis vi blot havde anvendt en enkelt metode. Vi er dog opmærksomme på, at vores forforståelse vil udgøre en indflydelse på denne empiriindsamlingen og den derfor aldrig kan blive fuldstændig objektiv.

Videnskabsteoretisk har vi et kritisk realistisk udgangspunkt. Vi er således grundlæggende af den ontologisk opfattelse, at der eksistere en ”virkelig verden”, og at vi kan komme tættere på de strukturer og mekanismer, der kendetegner den ved brug af en velovervejede metodik. Epistemologisk mener vi dog aldrig, at man kan få fuldstændig adgang til den ”virkelige verden”. (Buch-Hansen et al. 2008)

E-survey

Vi har valgt at udarbejde et e-survey, da vi følte, at det var nødvendigt at opnå så stor viden muligt omkring brugerne af delebilsordninger i form af demografiske oplysninger, mobilitetsvaner før og efter indmeldelse og aktivitetsniveau for derved at kunne konkludere på nogle generelle tendenser herom.

Vores første overvejelser i denne forbindelse var på hvilke præmisser, at surveyet skulle foregå, og hvordan vi da ville sikre størst tilslutning og troværdighed omkring e-surveyet. Når man udarbejder et e-survey, er det vigtigt at holde sig sin specifikke gruppe af respondenter for øje også kaldet populationen, og derved udelukke ikke interessante respondenter, da dette bare vil forvirre undersøgelsen. Ydermere er det vigtigt at overveje, hvorvidt man vil lave en totalundersøgelse, hvor alle i populationen bliver inddraget, eller man vil lave en stikprøve og dermed kun inddrage et udsnit af den samlede population (Fuglsang m.fl. 2007: 85). I denne sammenhæng har vi valgt at foretage en stikprøve, da vi er interesseret i den generelle tendens hos delebilsbrugere i hovedstadsregionen. Vi har også erfaret igennem ældre undersøgelser, at medlemmer af delebilsorganisationer er en forholdsvis homogen gruppe, hvilket gør, at baggrunden for tilslutningen, er ret konsistent (Miljøstyrelsen 2000). Vores population var altså alle der var medlem af en delebilsordning i

hovedstadsregionen. Respondenter kommer således fra Munksøgaard-, Køge-, Albertslund, Lyngby - samt Farum- delebilsordning.

For at få et så lavt bortfald som muligt, har vi kontaktet formændene fra alle de Københavnske delebilsorganisationer. Det resulterede i et samarbejde med fem delebilsorganisationer, som har sendt det ud til deres medlemmer (Fuglsang m.fl. 2007: 85). Dette er blevet gjort ved, at de har udsendt e-mails til deres medlemmer via interne mail-lister, indeholdende web-adressen på vores online-spørgeskemaet. Derudover har Lyngby delebilsordninger opsat et link til spørgeskemaet på deres hjemmeside.

Normalt vil der lægges stor vægt på at gøre surveys meget korte. Dog da en stor del af vores population, i høj grad havde en længere videregående uddannelse og interesse for delebilsordninger mente vi, at vi kunne få besvaret mere dybdegående spørgsmål.

Vores overvejelser omkring survey-programmet, resulterede i at vi valgte ”Survey monkey”, da dette program giver god fleksibilitet i forhold til design, samt mulighed for at lave forgreningslogikker. Vi har i spørgeskemaet ved spørgsmål, hvor de ikke er muligt at præsentere fuldstændig udtømmende svarmuligheder, tilføjet en kommentarboks, hvor vi har opfordret deltagerne til at skrive deres egen tanker og ideer.

Endvidere har vi afslutningsvis i spørgeskemaet, gjort plads til at respondenter kunne skrive om hvilke oplevelser de har at være medlem af en delebilordning og hvordan det har ændret deres mobilitetsvaner.

Bookningen af delebiler sker via internettet i alle delebilsordninger, og det er hertil vores e-survey er blevet udsendt. Man må således forvente, at lang størstedelen af delebilsbrugere på en eller måde har internetadgang og har en hvis grad af computerforståelse, som vil gøre dem i stand til at gennemføre et online-spørgeskema. Et link til e-survey'en er blevet sendt direkte til brugernes privat e-mail, som de har registeret hos deres delebilsordning, og vi vil således mene, at langt de fleste har set denne e-mail.

Vi mener således umiddelbart, at hele populationen i de delebilsordningerne, hvor spørgeskemaet er blevet sendt ud, har haft mulighed for at svare. Det, at der er tale om et e-survey, burde således ikke give anledning til flere udvalgsfejl end, hvis vi havde sendt et spørgeskema ud med posten.

Endvidere kan vi se, at vores e-survey demografisk i stor udstrækning matcher tidligere undersøgelser af delebilister i Danmark og udlandet, når det kommer til kønsfordeling, alder, indkomst og uddannelsesniveau.

Ekspertinterviews

Det har været nødvendigt at få indsigt i delebilsordninger set fra flere vinkler, i og med at der kan eksistere interessekonflikter, forskellige måder at anskue problemstillinger osv. I denne sammenhæng har vi interviewet forskellige aktører, som vi har fundet relevante.

Alle vores ekspertinterview er gennemført som kvalitative semi-struktureret interviews. Denne interviewform har vi hentet inspiration til fra bogen *Interview – introduktion til et håndværk* af Steiner Kvale og Svend Brinkmann. Metoden skaber mulighed for en åben dialog mellem interviewer og informant om relevante elementer inden for emnet. Derved har vi kunne erhverve os en indsigt i felten, som vi ellers ikke ville have haft adgang til. (Kvale m.fl. 2008: 19).

I praksis har vi udarbejdet en interviewguide til hver interview, med helt overordnede spørgsmål, som vi har kunne vende tilbage til, hvis det var nødvendigt. Vi har forsøgt at gennemføre interviewene som almindelige uformelle hverdagssamtaler, da det efter vores erfaringer skaber en tryghed hos informanten, og får dem til at åbne mere for deres oplevede virkelighed.

Til hver interview har vi været to interviewer. En hovedinterviewet og en suppleanten. Hovedinterviewer har stillet spørgsmålene, og suppleanten har taget noter og bevaret det store overblik.

Vi har bestræbt os på ikke at lade vores fordomme og forforståelse styre interviewene, men vi anerkender samtidig, at objektivitet kun er en tilstræbelse. Vi har optaget alle interviewene, og de optagelser er vedlagt opgaven. For at spare tid, har vi valgt kun at transskribere de dele af interviewene, som vi direkte har tænkt os citere i projekt.

Konkret har vi gennemført to interview i forbindelse med vores projekt.

Kommune bliver repræsenteret igennem Annette Kayser, Projektleder Trafikplan, Københavns kommunes miljø og teknik forvaltning.

Knud Henrik Strømning er formand for Danske Delebilers, en paraplyorganisation for samtlige danske delebilsorganisationer. Han inddrages som ekspert på det samlede delebilsområde, samt som talsmand for delebilsorganisationernes interesser og ønsker.

Annette Kayser er projektansvarlig og Trafikplanlægger i Københavns Kommune, hun bidrager i vores opgave med et indblik i forvaltningens såvel som politikernes tanker og initiativer omkring delebilisme.

Desk research

Vi har i forbindelse med projektet researchet efter eksisterende litteratur og forskning for at danne os et overblik over den eksisterende viden inden for genstandsfeltet. Vi har søgt på internettet, universitetsdatabaser, biblioteksdatabaser, forskningsdatabaser, samt er blevet henvist til interessante undersøgelser af vejledere og andre forskere på transportområdet. Endvidere har vi flittigt benyttet os af kildehenvisninger fra de undersøgelser vi har fundet og derved fundet frem til nye rapporter.

Der findes kun en meget lille håndfuld undersøgelser af delebilisme i Danmark, og de fleste af disse er af ældre dato.² Vi har således også vendt blikket mod udlandet, hvor vi har researchet os frem til en række større undersøgelser af delebilisme i Europa og USA³.

Empiribehandling

Behandling af empiri fra ekspertinterview

For at få et overblik af vores empiri vi har samlet gennem vores kvalitative interviews, er vi blevet inspireret af affinitetsdiagrammering sådan at vi metodisk har kunne anvende den i vores analyseafsnit (Bødker m.fl. 2008: 289). I forbindelse med denne metode sikrer man derved også forskertrianglering, hvilket med fordel inddrager alle fra gruppens perspektiver på hvilke emner og udtalelser der har relevans. Dette mindsker muligheden for at der overses vigtige punkter, og styrker dermed pålideligheden og sikrer gyldigheden.

2

Evaluering af carsharing i Danmark miljøstyrelsen, 2000, Kombineret mobilitet? Hovedstadens udviklingsråd (HUR) 2005, Delebil og energiforbrug CASA 1998.

³The State of European Car-Sharing Momo EU, 2010, Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America MIT 2010, Evaluation Car-Sharing, Bundesamt für Energie BFE Schweiz 2006.

Vi startede med at alle fire gruppemedlemmer hørte de tre interviews igennem en ad gangen, hvor vi her skrev vigtige pointer i stikordsform ned på post-it's, hvilket repræsenterede udsagn fra interviewet (Bødker m.fl. 2008: 289). På post-it's skrev vi tidspunktet for det vi skrev ned, blev sagt i interviewet, og navnet på informanten, for derved at kunne finde det igen, og hvem der sagde hvad.

Efter at vi havde hørt interviewene igennem placerede vi alle post-it'sne tilfældigt på et bord, hvorefter vi gik i gang med at sortere dem efter hvordan vi mente de hørte sammen. Dette foregik nonverbalt eller anden form for kommunikation, sådan at alle fik lov til at have medbestemmelse og tænke individuelt. På baggrund af dette opstod nogle grupper naturligt, og dannede dermed grundlag for tematikkerne i analyseafsnittet (Bødker m.fl. 2008: 289). Da vi havde placeret alle post-it's i grupper, undtagen de vi ikke synes var relevante, gennemgik vi dem og sorterede de fra der gik igen, hvorefter vi gav grupperne nogle passende overskrifter.

Behandling af empiri fra E-survey

Behandling af empirien som vi har fået gennem vores E-survey, er blevet bearbejdet både gennem SurveyMonkey og Excel.

SurveyMonkey vi valgte at bruge, kan foretage statistiske analyser af de indsamlet svar. På den måde har vi simpelt kunne sammenligne forskellige svar, vi har fået fra respondenterne.

Endvidere gav SurveyMonkey mulig for eksport til Excel, hvor vi har kunne designe vores grafer som vi ville.

Ved beregner af det samlede antal kilometer før og efter indmeldelse i afsnit 4, har det dog været med en behandling af rådataen. Her har vi således sorteret tydelig fejl- og halv gennemførte besvarelser fra. F.eks. svarede en respondent, at han kører 10.000 km om måned i delebil, hvilket vi finder højst usandsynligt, og derfor justerede til 1.000 km.

Behandling af empiri fra desk research

Vi har hele tiden forsøgt at holde den videnskabelig redelighed for i øje igennem vores litteratursøgning. Dette er sket gennem en konkret vurdering af hver enkelt afsenders pålidelighed og integritet.

Københavns kommune som kritisk case i forhold til hovedstadsregion

I afsnittet om parkering og arealanvendelse, samt i afsnittet om barrierer for delebilisme, anvender vi Københavns kommune som kritisk case, i forhold situation kommunalt i resten af hovedstadsregionen.

Udtrykket kritisk case stammer fra trafikforskeren Bent Flyvbjerg.

Han definerer en kritisk case således: *"En kritisk case defineres derimod som en case, der har strategisk betydning i forhold til en overordnet problemstilling"* (Flyvbjerg 1991: 145-149). Ideen er altså, at man skal vælge en case, der kan tillade én at lave logiske slutninger om generelle forhold.

Vi vil således argumentere for at forhold, der gør sig glædende i Københavns kommune også vil gøre sig glædende i hel eller mindre omfang i andre kommuner i hovedstadsregionen.

Vi sammenligner endvidere enkelte steder forholdene i hovedstadsregionen med landsgennemsnittet og i et enkelt tilfælde med forholdene i Roskilde kommune. Hverken forholdene på landsplan eller i Roskilde kommune kan direkte sammenlignes med hovedstadsregionen, men kan give et billede af den generelle tendens på de områder hvor vi sammenligner med vores undersøgelse. Ideelt set havde vi selvfølgelig samtidig med vores egen undersøgelse af delebilisters mobilitet, gennemført en tilsvarende undersøgelse af de generelle forhold i hovedstadsregionen, som vi så ville kunne sammenligne med, men dette har ikke praktisk været muligt.

Teori

Sociotekniske systemer i et multi-level perspektiv

For at anskueliggøre emnets kompleksitet, har vi valgt at inddrage Frank W. Geels teorier om sociotekniske systemer, og herunder fokusere på hans multi-level model, da denne er med til at forstå de forskellige former for indflydelse, der eksisterer i og omkring en teknologi eller et system. I forlængelse af dette vil vi diskutere sporafhængighed og inkludere delebilisme i denne betragtning.

Sociotekniske systemer og regimer

Sociotekniske systemer er ifølge Geels dynamiske systemer, der eksisterer på baggrund af forskellige aktørers handlinger. Et socioteknisk system består af produktion, distribution og forbrug. Sociotekniske systemer påvirkes af forskellige aktørnetværk, der indgår i sociale grupper, der har fælles karaktertræk. Disse karaktertræk udtrykkes blandt andet i særlige normer og opfattelser, og forskellige grupper kan gennem interaktion skabe netværk på tværs af karakteristika og derved blive gensidigt afhængige af hinanden (Geels 2004: 900).

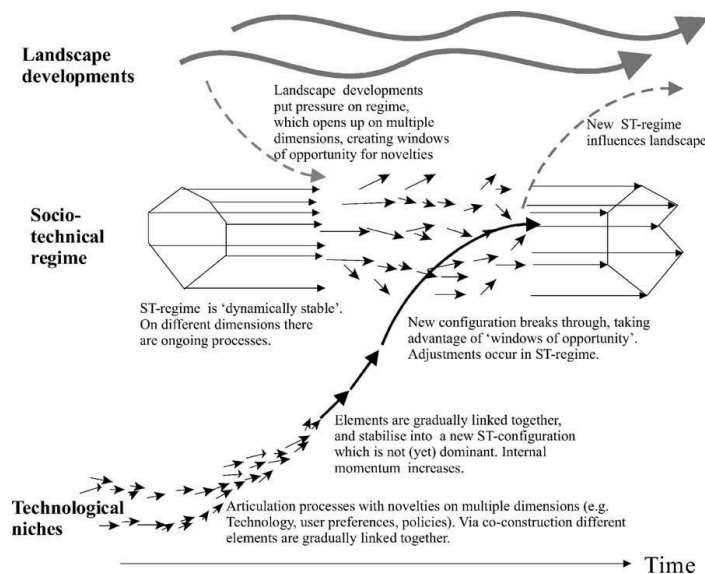
Der er flere forhold, der kan lede til sporafhængighed og lock-in, blandt andet den tidligere nævnte gensidige afhængighed aktørerne imellem. Denne afhængighed kan eksempelvis optræde som delkomponenter, procesteknologier eller produkter.

Sporafhængigheden opstår altså, da det skaber stabilitet i systemet (Søndergård m.fl. 2007: 237).

Multi-level modellen

I forhold til Frank W. Geels teori om sociotekniske systemer, beskrives nicher som systemer eller teknologier, der kan bryde med de i forvejen etablerede og dermed sociotekniske systemer (Geels 2004: 915).

Disse nicher tager som regel udgangspunkt i eksisterende problemstillinger i det sociotekniske regime (ibid.). Målsætningen for nicherne er så at konstituere eller helt udkonkurrerer systemet eller teknologien i det sociotekniske regime (Ibid.).



Multilevel modellen udtrykker de generelle forhold der eksistere imellem de udviklinger der sker inden for henholdsvis Landskabet, det sociotekniske regime og de teknologiske niches.

Kigger man på multi-level modellen, beskrives en niches kamp for at vinde indpas i det sociotekniske regime. Øverst ses *landskabet*, der igennem sit pres diktere, hvorvidt en *niche* kan vinde indpas i det *sociotekniske regime* (Ibid. 914). Landskabet skal forstås som de faktorer, der ikke direkte kan ændres, som eksempelvis religiøse overbevisninger, kulturelle forestillinger, klimaforandringer eller tørlægning af naturressourcer (Ibid. 913). Det tidligere nævnte sociotekniske regime, der ses i midten, holdes stabilt af de iboende aktører, der er afhængige af hinanden og derved gør regimet stabilt. Nederst ses de førnævnte niches, der endnu ikke er en del af det sociotekniske regime, hvilket er målet. Nichen venter på, at landskabet skaber en mulighed for at kunne trænge ind og blive en del af det- eller overtage regimet. Mulighederne, landskabet skaber for at nichen kan vinde indpas i regimet, kaldes ”windows of opportunity”, men også andre faktorer kan skabe disse muligheder. Dette kan eksempelvis være negative eksternaliteter, som f.eks. NGO’er, der taler dårligt om et givent system eller en teknologi.

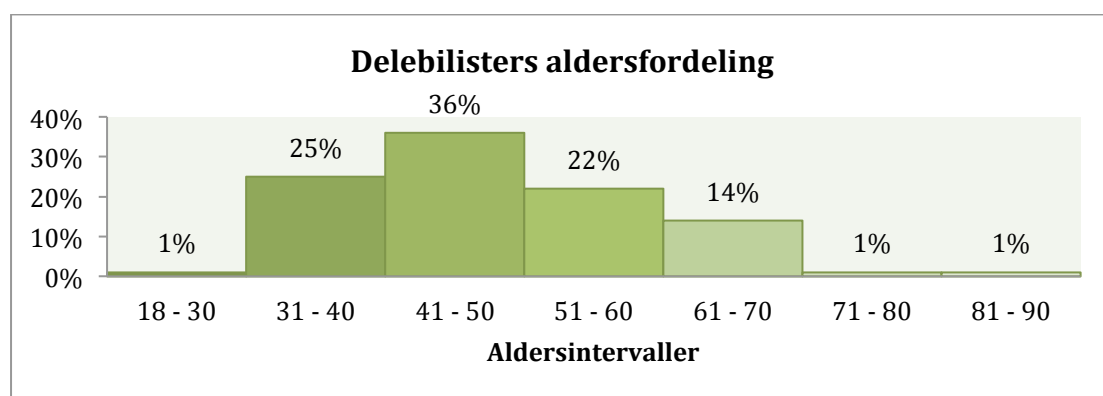
Regler i sociotekniske regimer

Et socioteknisk system består af fælles regler, og her skelner Geels mellem tre forskellige; nemlig de regulative, normative og kognitive. Regulative regler skal forstås som egentlige regelsæt, hvilket eksempelvis kan være lovkrav. De grupper, der eksistere i samfundet, skal rette sig efter disse, hvilket skaber begrænsninger, men også orden i samfundet (Geels 2004: 914). Normative regler udtrykkes i menneskers

værdier, normer, pligter og forventninger, hvilket er forskelligt fra subjekt til subjekt, men er normalt bygget op igennem fælles interaktion i samfundet (Ibid.). Kognitive regler defineres som den indlæring og forståelse, vi har af genstande og situationer (Ibid.). De kognitive regler er blandt andet influeret af vores religion og kultur og er således indlejret i samfundet (Ibid. 905).

Analyse del 1: Delebilister socioøkonomiske profil

Indledningsvis vil vi via vores e-survey, klarlægge den socioøkonomiske profil af delebilisterne i hovedstadsregionen. Ifølge vores e-survey er lidt flere mænd end kvinder medlem af en delebilsordning (56 procent mænd og 44 procent kvinder). Aldersmæssigt er aldersgruppen fra 41 år til 50 år den største med 36 procent, mens der er 25 procent i aldersgruppen fra 31 år til 40 år og 21 procent i aldersgruppen fra 51 år til 60 år. Kun 1 procent af delebilister er ifølge vores undersøgelse under 30 år, mens hele 16 procent er over 61.



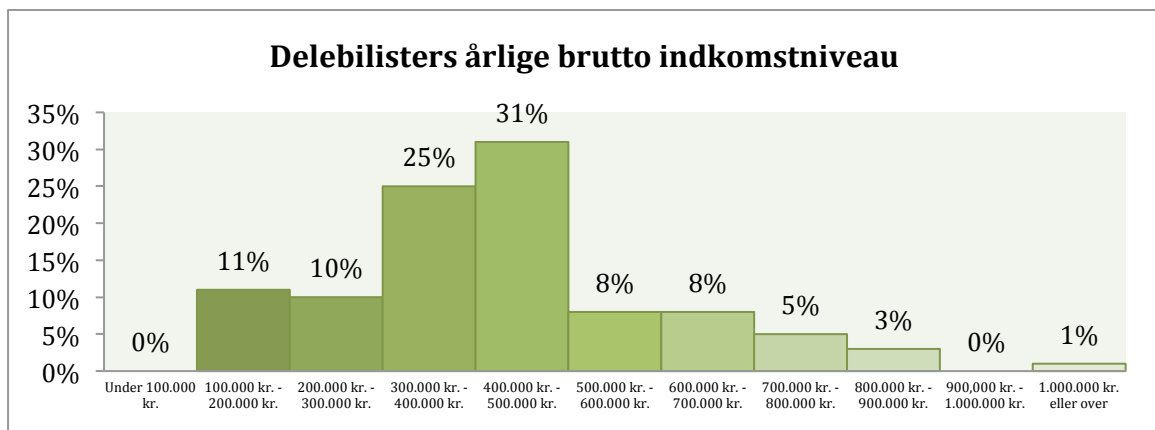
(Data fra eget e-survey. 213 besvarelser af 240 total. Grafen viser aldersfordeling af vores respondenter)

86 procent af delebilister er ifølge vores e-survey tilknyttet arbejdsmarked på en eller anden måde (fuldtidsarbejde, selvstændig, deltidsarbejde og flexjob), 3 procent er arbejdssøgende og 9 procent er ikke tilknyttet arbejdsmarkedet (Folkepensionister, efterlønnere, førtidspensionister og langtidssygemeldte). Til sammenligning kan det tilføjes at 71,8 procent af befolkning i den arbejdsdygtige alder i Danmark er i beskæftigelse og 4,1 er ledige. På det punkt lader delebilisterne altså til at minde om gennemsnitsbefolkningen (Danmarks Statistik 2012).



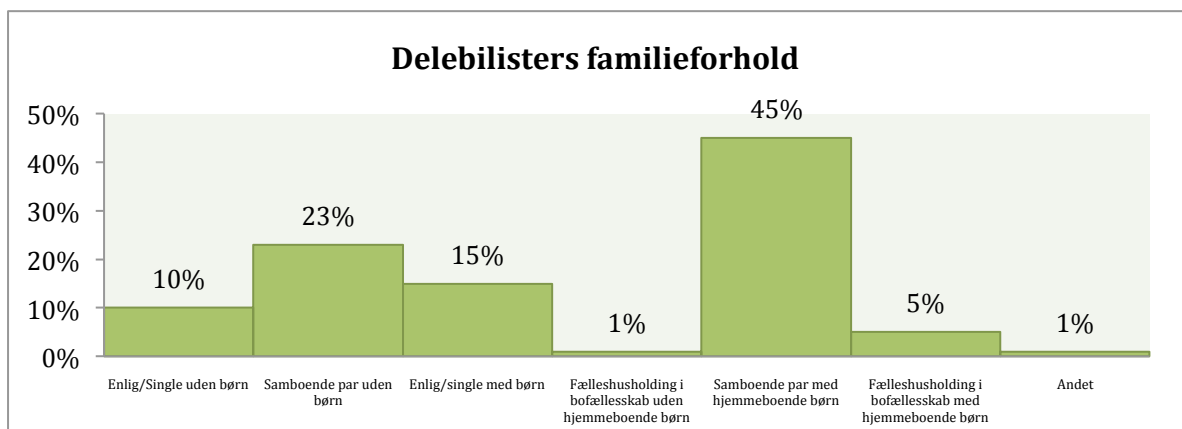
(Data fra eget e-survey. 209 besvarelser af 240 total. Grafen viser respondenternes tilknytning til arbejdsmarkedet)

Der er 79 procent af delebilister der tjener over 300.000 kr. brutto om året og af dem hele 25 procent der tjener over 500.000 brutto om året. Hvis man ser på den resterende gruppe, er der 10 procent der tjener mellem 200.000 og 300.000 kr. årligt og 11 procent der tjener mellem 100.000 kr. og 200.000 kr. Ingen af de adspurgte i vores e-survey tjener under 100.000 kr. brutto årligt På baggrund af disse tal må det formodes at flertallet af delebilister ville have råd til egen bil, hvis de ønskede det. Til sammenligning kan de nævnes at gennemsnitsindkomsten i hovedstadsregion er ca. 295.000 kr. årligt (Region hovedstaden 2012).



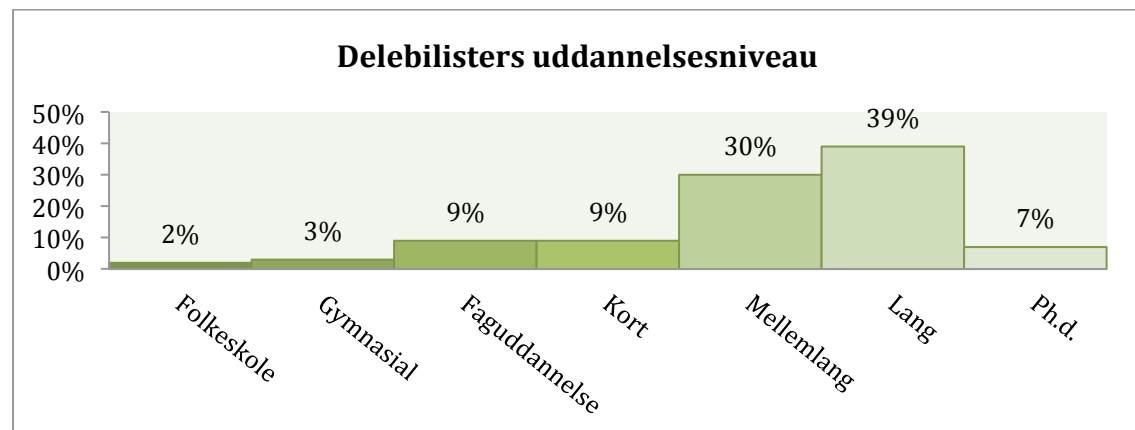
(Data fra eget e-survey. 179 besvarelser af 240 total. Grafen viser respondenternes årlige indkomstniveau)

Vores e-survey viser endvidere at hele 65 procent af delebilister har hjemmeboende børn, mens 23 procent er i et parhold uden børn. 10 procent er singler og de sidste 2 procent har enten valgt kategorien ”andet” eller lever i bofællesskab uden børn.



(Data fra eget e-survey. 184 besvarelser af 240 total. Grafen viser respondenternes familief forhold)

Det fremgår af vores e-survey at 68 procent lever i et fast samboende parforhold. De sidste 32 procent bor enten i bofællesskab eller er singler med eller uden børn. Hele 85 procent af delebilister har kort videregående uddannelse eller derover, og heraf er der 46 procent der har en lang videregående uddannelse/kandidatuddannelse eller derover. Til sammenligning kan det tilføjes at 32 procent har en videregående uddannelse i hovedstadsregionen (Danske Regioner 2010).



(Data fra eget e-survey. 209 besvarelser af 240 total. Grafen viser respondenternes uddannelsesniveau)

Vores e-survey viser de samme tendenser i demografien, som tidligere undersøgelser af delebilister har vist (MoMo 2010) (Miljøstyrelse, 2000)

Det lader altså til at delebilister tilhører en særdeles veluddannet og ressourcestærk gruppe, der oftest befinder sig i en livsfase, hvor de har etableret sig, altså har fast arbejde og lever i et samlevende forhold med eller uden børn. Delebilister har en forholdsvis høj personindkomst, og det virker rimeligt at antage at de fleste godt vil have råd til en personbil, hvis de ønskede det.

Analyse del 2: Delebilisters motivation

Overordnet kan folk der indmelder sig i en delebilsordning opdeles i to grupper: tidligere bilejere og personer der ikke har haft bil. I forhold til indmeldelse har disse to grupper ofte forskellige begrundelser. Gruppen, som aldrig har haft bil, har generelt et ønske om større bevægelsesfrihed og fleksibilitet i hverdagen, og for dem er delebilsmedlemskabet ofte forbundet med en forøget frihedsfølelse.

”Ønsket var at have adgang til den fleksibilitet og mobilitet som en bil har, uden at behøve at skulle betale dyrt for at have sin egen bil...”

12-11-2012 9:40

”Jeg havde brug for at kunne disponere over en bil ved særlige lejligheder, men havde ikke noget dagligt behov”. 27-11-2012 12:00

”Udvidet familiens mulighed for at komme rundt i landet (weekend og ferie) har betydet flere ture og flere oplevelser. Fordele: Øget mobilitet ift ikke at have bil. Meget begrænset arbejde med vedligeholdelse af bilen. Meget overskuelig økonomisk forpligtelse (lav indgangsudgift ~ indmeldelsesgebyr).” 23-11-2012 10:22

For gruppen som aldrig har ejet bil, åbner medlemskabet altså op for muligheder, som før har været svært tilgængelig med offentlig transport, såsom f.eks. at tage på landet, hente og bringe børn eller storindkøb.

For gruppen af tidligere bilejere, lader det økonomiske aspekt til at være vigtigere, kombineret med en bibeholdelse af fleksibilitet. For mange i den gruppe er beslutningen om indmeldelse, sket fordi deres gamle bil skulle skrotes. For andre er indmeldelsen sket som led i erkendelsesproces af, at deres kørselsforbrug var for lille i forhold til deres udgifter ved personbil, og for andre igen er indmeldelsen sket i stedet for at købe bil nummer to.

"Min bil kunne ikke komme igennem syn. Bilen var 13 år gammel og havde kun kørt 93000 km, så det var alt for dyrt at have egen bil med dette forbrug."

16-11-2012 10:19

"Besluttede at skifte bilen ud med cykel og delebil. Jeg har sjældent brug for bil" 21-11-2012 10:54

"Blev i sin tid medlem, fordi vi ikke havde lyst til at bruge ca. 5000 kr hver måned på at have en nyere bil (økonomi). Ved at blive medlem, tvang vi osselv til at være mere bevidste om, hvornår vi havde brug for en bil (magelighed)."

23-11-2012 10:02

Overordnet for de to grupper er at indmeldelsen i en delebilsordning, har fundet sted pga. af en ændringer i deres livssituation, hvor deres behov for mobilitet har ændret sig, og de har taget deres valg af transportmiddel op til revision. Endvidere syntes fraværet af ansvar for bilens drift og miljøaspekt til at være en tillokkende faktorer.

"Fantastisk ordning. Fordelen er en billig bil der altid er vedligeholdet og køreklar med de rette dæk mm., samt at jeg ikke skal vedligeholde en bil. Endvidere er der ikke uforudsete udgifter." 27-11-2012 11:06

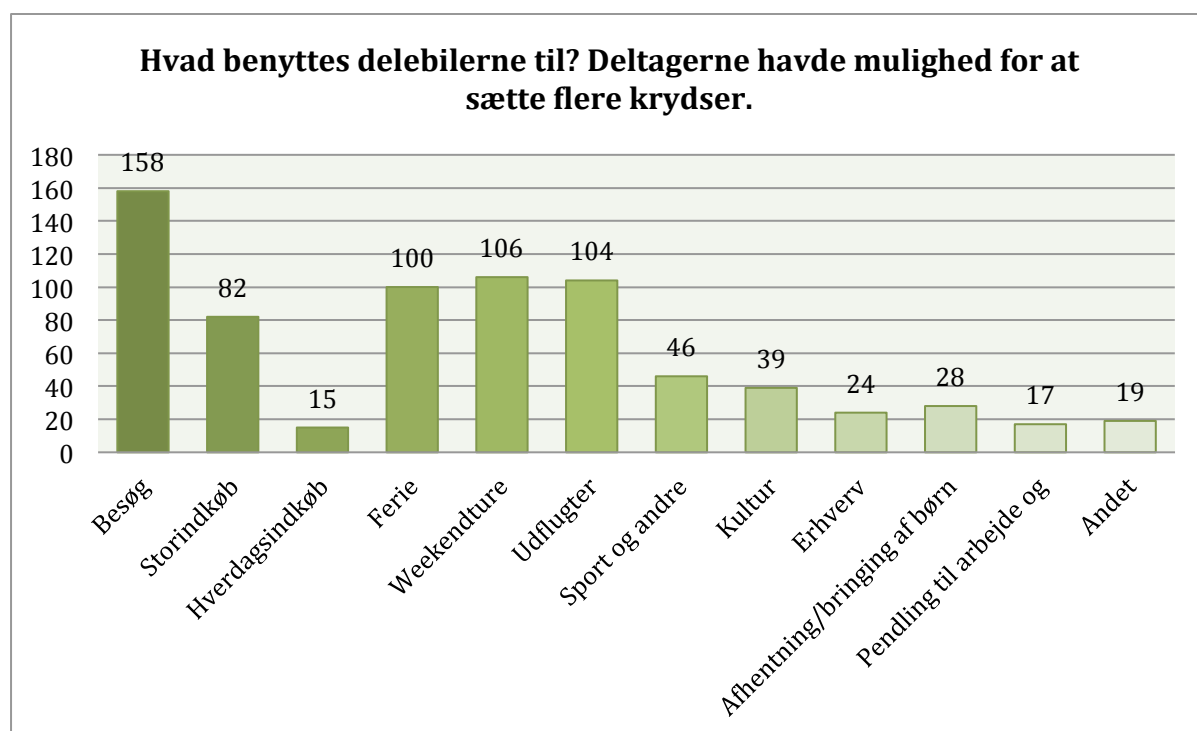
"Har større frihedsfølelse. Fri for bilbekymringer. Mere motion. Støtter bedre klima. Mindre stress. Mindre biltransportforbrug." 23-11-2012 3:09

"Vi er en stor familie, som ikke både kan sidde komfortabelt og sikkert alle sammen, køre langt på literen OG ikke skulle bruge for mange penge på bilen. Uanset hvad vil det blive en dyr affære". 23-11-2012 2:57 PM

Delebilister lader altså generelt til at være motiveret af ønske om fleksibilitet og mulighed for hurtig omstilling ligesom økonomiske overvejelser lader til at vægt højt. Endvidere lader miljøaspekt og bedre sundhed til at være værdsat sidegevinst hos flere, ligesom fraværet af ansvar for vedligeholdelse af bilen.

Analyse del 3: Medlemmernes brug af delebil

I følgende afsnit vil vi komme ind på delebilisterne brug af delebil. Igennem vores e-survey forekommer det tydeligt, at delebilen hovedsaglig benyttes i forbindelse med besøg, udflugter, weekendture, storindkøb og ferie. Dele bilen benyttes kun i mindre opfang til erhverv, pendling, hverdagsindløb og fritidsaktiviteter.



(Data fra eget e-survey. 192 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser hvilke aktiviteter delebilerne anvendes til)

Det forekommer tydeligt at delebilen først og fremmest benyttes til de lidt længere ture, mens de små ture i hverdagen bliver klaret på anden vis.

“... Det har været en stor fornøjelse at selv bestemme Danmarkskortet og ruterne rundt i landet i stedet for, at skulle følge bus og tog ruter. Det giver en meget stor frihedsfølelse...” 12-11-2012 3:37

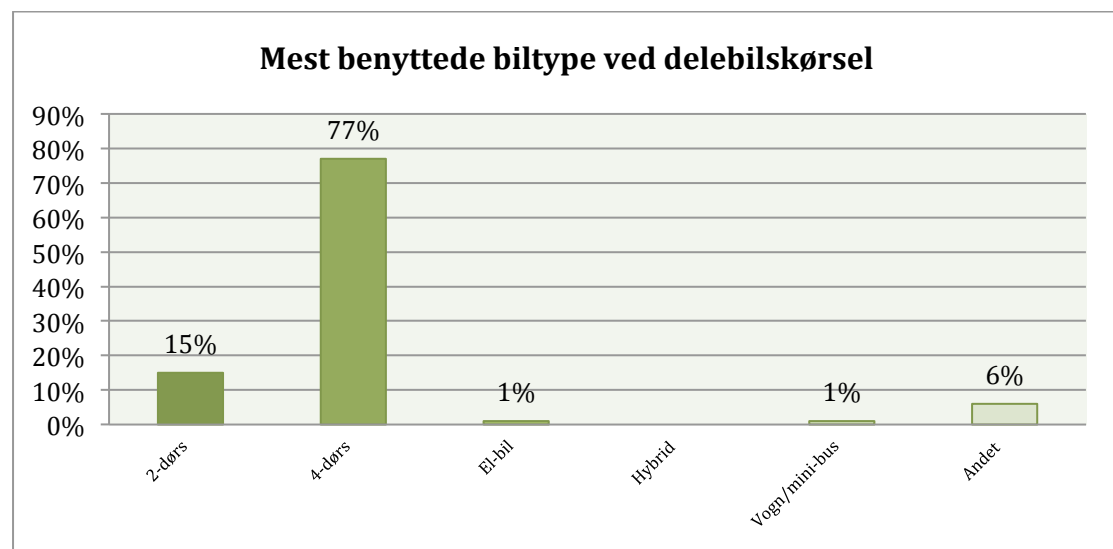
”Det er først og fremmest en bekvemmelighed i de få tilfælde, hvor cykel eller kollektiv trafik ikke er godt nok. Jeg bor tæt ved station og har nærmest alt indenfor cykelafstand, så vores bilbehov knytter sig til flytning af ting og til fx. besøg på tider/steder hvor den kollektive er besværlig.” 14-11-2012 11:11

“Nemmere at komme på besøg folk der bor ved dårlig adgang fra kollektiv trafik, godt ved storindkøb i weekenden...” 13-11-2012 7:38

Ifølge vores e-survey foretager delebilisterne i gennemsnit fem reservation og kører i gennemsnit 301,5 kilometer per måned (E-survey, 2012). Den gennemsnitlige tur med delebil er altså på omkring 60 kilometer. Hvis man ser på hvilke biltyper delebilisterne primært benytter sig af, kan man se at de mellem store 4-dørs biler benyttes oftest. Dette hænger godt sammen med, at delebilerne primært bliver brugt til lidt længere ture uden for byen, hvor der som beskrevet, ofte er flere personer i bilen og dermed behov for ekstra plads:

”Delebler giver stor fleksibilitet, så man kan tilpasse bilypen efter det konkrete behov. Nogle gange er en lille, miljøvenlig (el)bil helt perfekt, andre gange skal der trækkrog eller mere plads til...” 13-11-2012 10:26

I modsætning til privat bil, kan man vælge den bil, der bedst passer til ens behov. Hvis man kun er en person kan man således vælge en lille bil, mens man kan vælge en større bil, hvis hele familien skal af sted. Dette er således med til at understøtte den miljøgavnige effekt af delebilisme, da mindre biler udleder mindre CO₂.

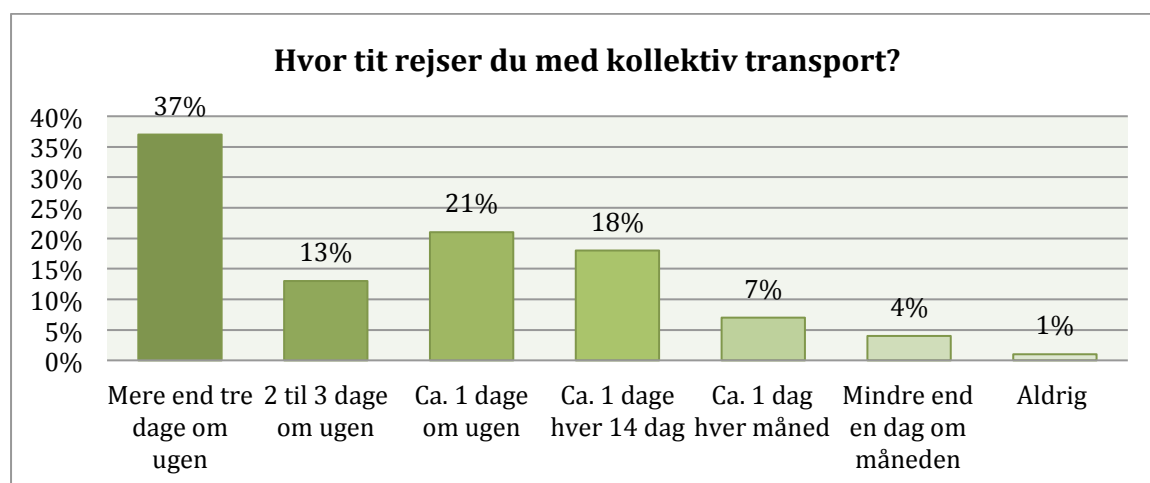


(Data fra eget e-survey. 214 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser delebilsbrugernes procentuelle anvendelsesfordeling af forskellige typer af delebiler.)

Analyse del 4: Delebilisternes brug af kollektiv transport og cykel

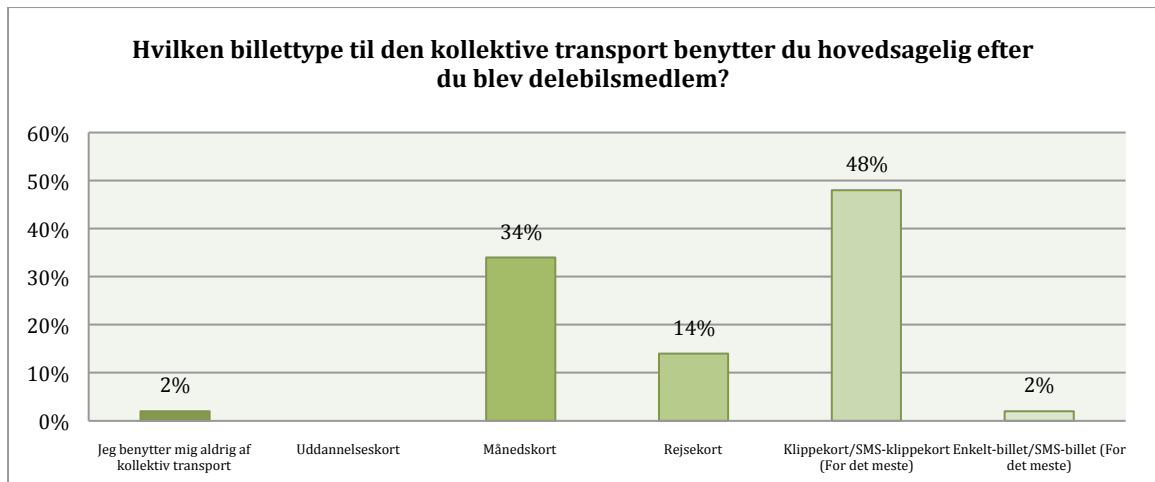
Brug af kollektiv transport

Da vi spurgte til hvor tit at delebilsmedlemmerne benytter sig af kollektiv transport, svarede 37 procent, at de bruger det mere end tre dage om ugen, mens 71% svarede at de bruger kollektiv transport mindst en gang om ugen, og hele 95 procent svarede at de bruger kollektiv transport mindst en gang om måneden.



(Data fra eget e-survey. 186 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser hyppigheden ift. delebilsbrugernes anvendelser af kollektiv transport)

Rambøll lavede i november 2011 en internetundersøgelsen om brugen af kollektiv transport i Danmark. Her svarede 27 procent af danskerne at de brugere kollektiv transport mere end en gang om ugen, 45% svarede at de bruger 1-3 gange om måneden og 55% procent svarede at de aldrig bruger kollektiv transport (DSB, 2011, s. 2). Sammenlignet her med, syntes det rimeligt at sige at delebilisterne er storforbrugere af kollektiv transport. Vi spurgte endvidere indtil hvilken billettype delebilisterne normalt benytter sig af, når de anvender kollektiv transport. Hertil svarede 34 procent at de benytter sig af månedskort, 14 procent svarede at de benytter sig af rejsekort og svarede at de normalt benytter sig af klippekort.

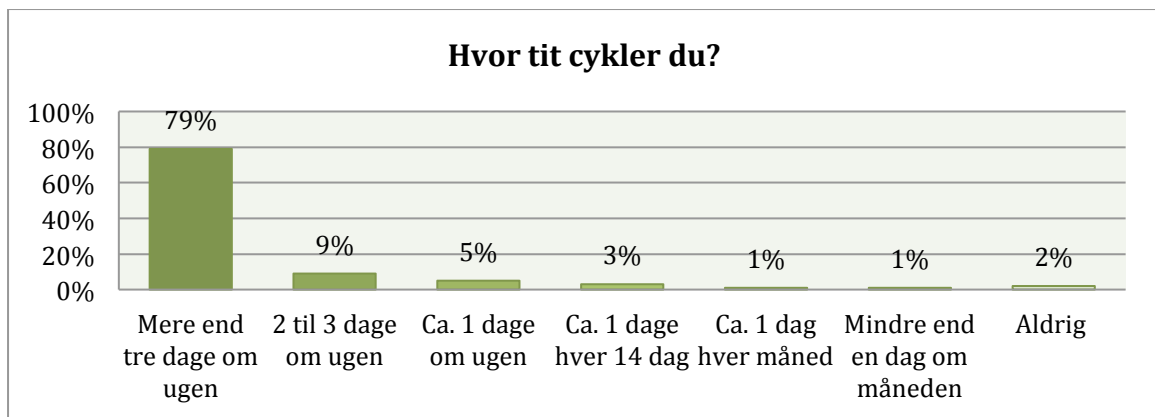


(Data fra eget e-survey. 216 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser hvilken billettype delebilisterne normalt anvender ved brug af kollektiv transport)

Sammenlignet med samme Rambøll undersøgelse, hvor 45 procent svarede at de normalt benytter sig af klippekort og 14% procent svarede at de normalt benytter sig af periodekort og 3 at de normalt benytter sig af rejsekort (Rambøll 2011: 2). Det må igen siges at delebilister lader til at være hyppige og trofaste brugere af kollektiv transport især lader når det kommer til brug af periodekort og rejsekort. Når man sammenligner gruppen af tidligere bilejere og gruppen som aldrig har haft bil, ser der her ikke ud til at være den store forskel, bortset fra at de tidligere bilejere benytter periodekort og rejsekort en smule mindre.

Brug af Cykel

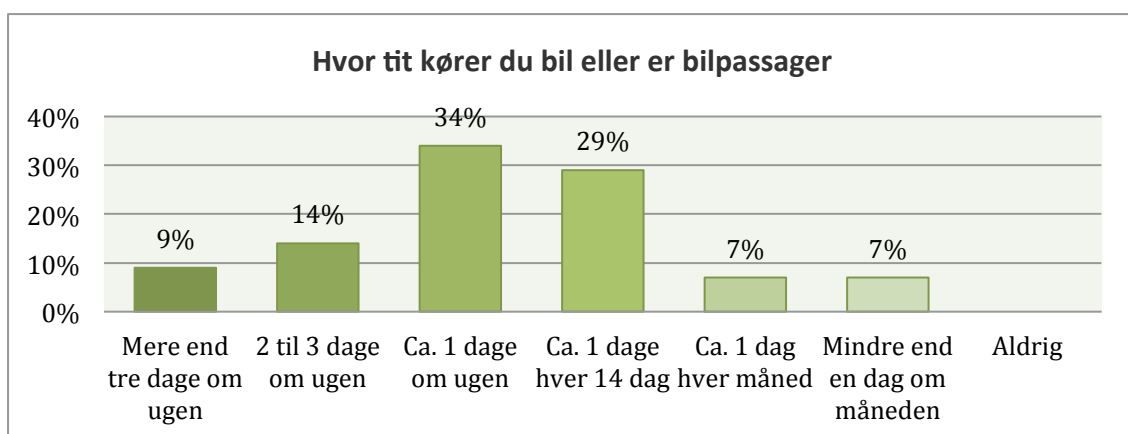
Vi spurgte ligeledes ind til delebilisternes brug af cykel. Vi gav de samme svarmuligheder som i det foregående spørgsmål, og så en meget klar tendens. Næsten 79 procent af medlemmerne svarede at de cyklede mere end tre gange om ugen, og hele 93 procent at de adspurgte bruger cykler mindst en gang om ugen. Kun 1 procent bruger cykel mindre end en dag om måneden. Heller ikke her lader der være nogen forskel på de tidligere bilejere og gruppen som aldrig har haft bil.



(Data fra eget e-survey. 191 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser sammenhæng imellem det at være delebilist og anvendelse af cykel.)

Vi vil her sammenligne med en undersøgelse lavet af Roskilde Kommune fra 2010. Denne undersøgelse viste at der om sommeren var 67% procent af borgerne som cyklede mindst en dag om ugen og om vinteren var der 51% procent som cyklede mindst en dag om ugen. Undersøgelsen viste endvidere at der var 50 procent af borgerne som cyklede mere en tre gange om ugen og om vinteren var der 32 procent (Roskilde kommune 2010: 15). Sammenlignet hermed må det siges, at delebilisterne lader til at være meget flittige cyklister. Overordnet lader delebilisme til at appellere til en gruppe som samtidig har et stort forbrug af kollektiv transport og cykel (e-survey, 2012)

Brug af bil



(Data fra eget e-survey. 192 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser hvor ofte delebilsmedlemmer befinder sig i en bil, som passager eller chauffør)

Ifølge vores e-survey er der kun ni procent som benytter sig af bil mere end tre dage om ugen. Og samlet er der 57 procent af de adspurgte der bruger bil på ugentlig basis. Der er således hele 43 procent som kun benytter sig af bil mindre end to gange om måneden.

Overordnet lader delebilisterne til være pragmatiske i deres transportvalg. Delebilister benytter sig af en bred vifte af transportmidler, og må i virkeligheden siges først og fremmest at være cyklister og brugere af den kollektive transport. De lader til at være multi-modal orienterede og lægger vægt på mulighed for omstilling i transportmiddel, når der behov for det.

Analyse del 5: Ændring i delebilisterne brug af kollektiv transport og cykel

Vi spurgte i forbindelse med vores e-survey også til om medlemmernes mobilitetsvaner havde ændret sig efter at de havde meldt sig ind i en delebilsordning. Her er et udpluk af kommentarer vi fik:

"Delebilmedlemskab giver altid anledning til at overveje enhver brug af bil fordi man i forbindelse med brugen skal lave en reservation hvor man samtidig bliver præsenteret for prisen. Det er i modsætning til situationen hvor man ejer en bil og hovedparten af omkostningerne derfor er skjulte i forbindelse med den enkelte tur." 22-11-2012 10:24

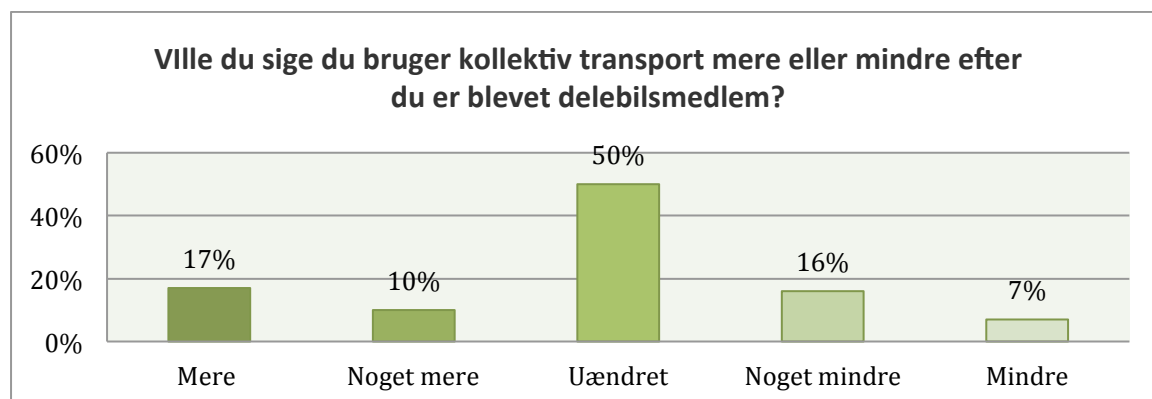
"Det vigtigste ved delebilismen er, at valget af transportmiddel bliver meget mere bevidst - at man i langt højere grad i hvert enkelt tilfælde overvejer hvilket transportmiddel, der mest hensigtsmæssigt ud fra en helhedsbetragtning (herunder også pris) kan løse den konkrete opgave. Ved at overveje alle alternativer kommer man ofte til den konklusion, at bil ikke er det mest hensigtsmæssige" 19-11-2012 11:06

"Jeg er meget tilfreds med delebilsordningen. At vi har delebil betyder, at jeg aldrig mere tager bilen, når jeg skal handle. Jeg tager cyklen og det er faktisk dejligt. Småture (under 5 km) bliver nu altid taget med cykel. Tidligere tog vi nogen gange bilen. Vores datter får også nogle bedre vaner, da hun aldrig bliver kørt i skole eller til fritidsaktiviteter. Vi cykler i stedet for." 13-11-2012 10:56

Delebilister bliver altså i langt højere grad bevidste om, hvilken måde de bevæger sig rundt på.

Den kvantitative del af vores e-survey viste at en stor andel af de adspurgte har uændret mobilitetsvaner efter indmeldelse både mht. Cykel og kollektiv transport. Uændret skal her ikke forstås som værende negativt, men medvirkende til at fastholde brugerne i deres allerede høje forbrug af disse transportmidler.

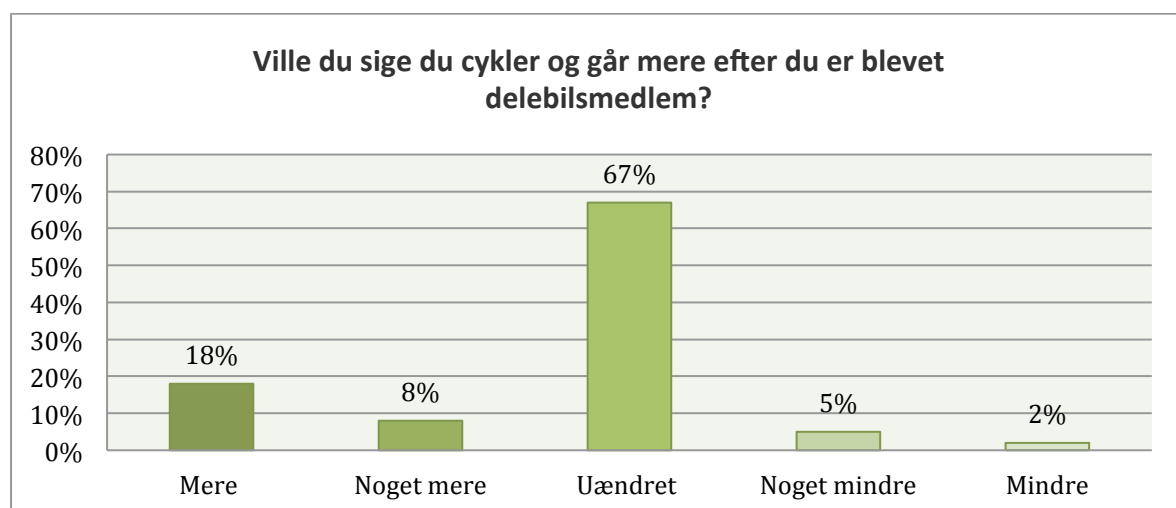
En god del af brugerne benytter kollektiv transport mere end før indmeldelse, dette bliver dog opvejet af, at en tilsvarende gruppe der bruger kollektiv transport mindre. Samlet billede er at forbruget af kollektiv transport er uændret efter indmeldelse.



(Data fra eget e-survey. 191 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser her udviklingen i anvendelsen af kollektiv transport for delebilsbrugerne efter medlemskab.)

Delebilsmedlemmernes cykel og gåvaner ændre sig noget efter indmeldelse. En hel del har svaret at deres brug af cykel eller gang er uændret. Dog har 26 procent oplevet et øget forbrug og kun syv procent, et mindre mindre.

Der lader således til at delebilisme ikke blot fastholder delebilister i deres god transportvaner, men ligefrem styrker cyklismen i Hovedstadsregionen.

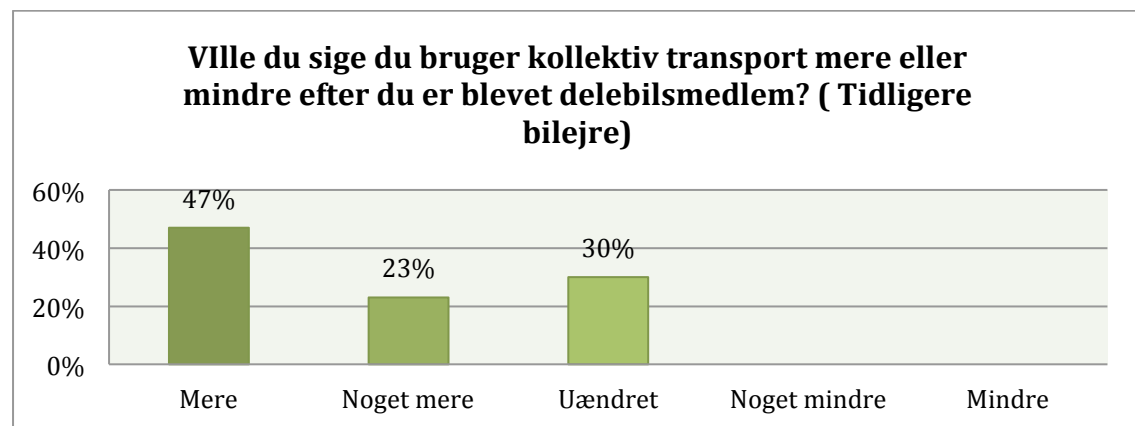


(Data fra eget e-survey. 189 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser her ændringen i niveauet af cykling og gang, for delebilsbrugerne efter medlemskab.)

Ændring af tidligere bilejeres mobilitetsvaner efter indmeldelse

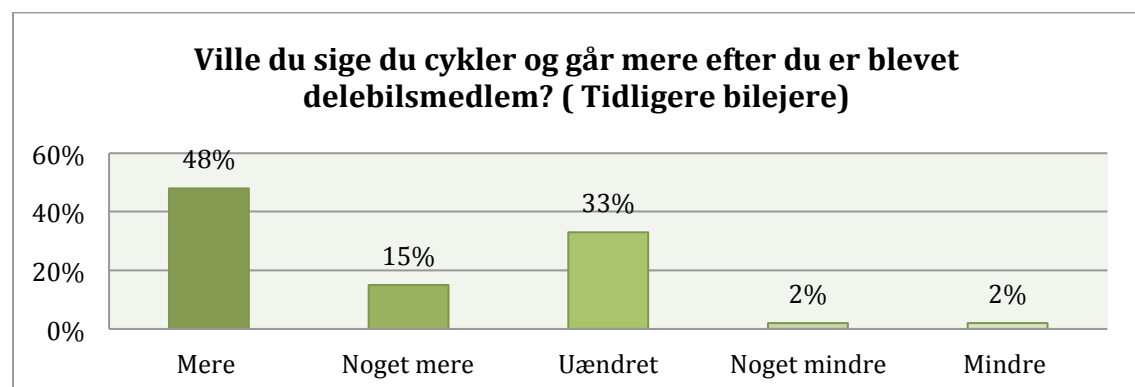
Hvis vi kigger på hvordan de tidligere bilejeres mobilitetsvaner har ændret sig isoleret, tegner der sig et klare billede. 70 procent har oplevet et øget forbrug af

kollektiv transport og 30 procent uændret. Ingen af de adspurgte der havde bil før indmeldelse, oplever at de får et mindre forbrug af kollektiv transport.



(Data fra eget e-survey. 191 besvarelser af 240 total. Vi har her isoleret de tidligere bilejeres bedømmelse af brud af kollektiv transport, efter indmeldelse)

De tidligere bilejere forøger også deres brug af cykel og gang mærkbart. 63 procent af de tidligere bilejere oplevede et øget forbrug af cykel eller gang. Hos 33 procent er forholdet uændret og fire procent af de medlemmer der havde bil før indmeldelse, oplevede et mindre forbrug af cykel eller gang. Altså må man konstatere at de delebilsmedlemmer der havde bil før indmeldelse, ændre deres mobilitetsvaner markant mere end delebilisternes samlede.



(Data fra eget e-survey. 189 besvarelser af 240 total. Grafen viser tidligere bilejeres benyttelse af cykel og gang, efter indmeldelse)

Læringsproces for nye delebilister

Indmeldelse i en delebilsordning ser ud til at igangsætte en *læringsproces* hos medlemmer, hvormed de ændrer deres transportadfærd. Den *læringsproces* hænger

blandt andet sammen med at delebilisterne er blevet mere bevidst om omkostningerne ved deres transportvalg og derfor planlægger deres ture bedre.

I hovedstadsregionen har vi ikke kunne observere nogen målbar styrkelse af den kollektiv transport hos delebilister samlet set efter indmeldelse. Det lader til at skyldes, at gruppen som aldrig har ejet bil, reducerer deres forbrug af den kollektiv forbrug en smule efter indmeldelse. Hvilket hænger godt sammen med denne gruppes ønske om mere bevægelsesfrihed og fleksibilitet i hverdagen, som vi har været inde på tidligere. Reduktionen, for gruppen der ikke ejede bil før indmeldelse, sker fra et højt niveau, og man kan argumentere for at faldet i forbrug ville have været endnu større, hvis de havde købt egen bil i stedet. Overordnet lader delebilisme til at fastholde denne gruppe af bruger i deres benyttelse af den kollektiv transport.

Hvis vi ser isoleret på gruppen af tidligere bilejere, finder der her en tydelig styrkelse af den kollektive transport sted. For denne gruppe kan man altså snakke om en *læringsproces* i forhold til brugen af kollektive transport.

“The longer people used car-sharing the more they found public transport to be a viable alternative and learned to use it more efficiently for more and more trips.” (HUR 2005 : 10)

Hvorimod gruppen som ikke ejede bil, lader til allerede at have været igennem denne læringsproces. Grunden til at den kollektive transport er blevet mere attraktiv for gruppen af tidligere bilejere, hænger måske også sammen med den omvendt omkostningsstruktur.

”De variable omkostninger er 3-4 gange højere end for en privat ejet bil. Denne forskel i variable omkostninger bevirker en lang mere bevidst transportadfærd, hvor transportmidlet til hver enkelt tur nøje overvejes. Det indebærer også, at den kollektive trafik bliver langt mere konkurrencedygtig, idet billetpriserne nu sammenlignes med 3-4 gange så høje marginalomkostninger.” (Miljøstyrelsen, 2000:29).

Vores undersøgelse viser endvidere at der finder en tydelig styrkelse af cyklisme og gang sted efter indmeldelse i en delbilsordning. Det hænger godt sammen med at delebilisterne er blevet mere bevidst på deres transportadfærd og omkostningerne ved

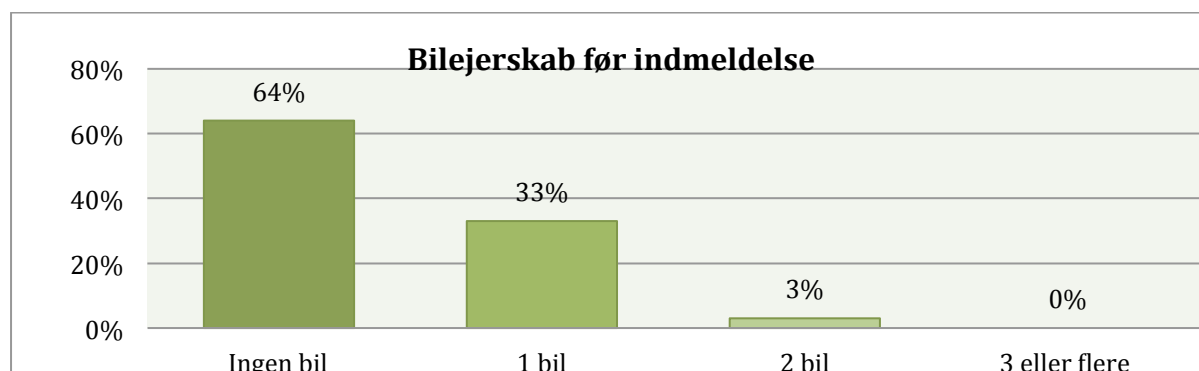
den. Da cyklisme og gang er de billigste transportmidler.

Delebilen lader altså til at være en god måde man kan få flere borgere over på cyklen og få tidligere bilejere over i den kollektive transport.

Analyse del 6: Delebilismes effekt på trængsel

Bilejerskab før og efter indmeldelse

Indledningsvis i dette afsnit vil vi belyse hvor mange af delebilshusstandene som ejede en bil før indmeldelse, og hvor mange der ejer bil efter indmeldelse. Før indmeldelse i delebilsordningen, var der ifølge vores e-survey 64 procent, der ikke ejede en bil, og 36%, der var bilejere.

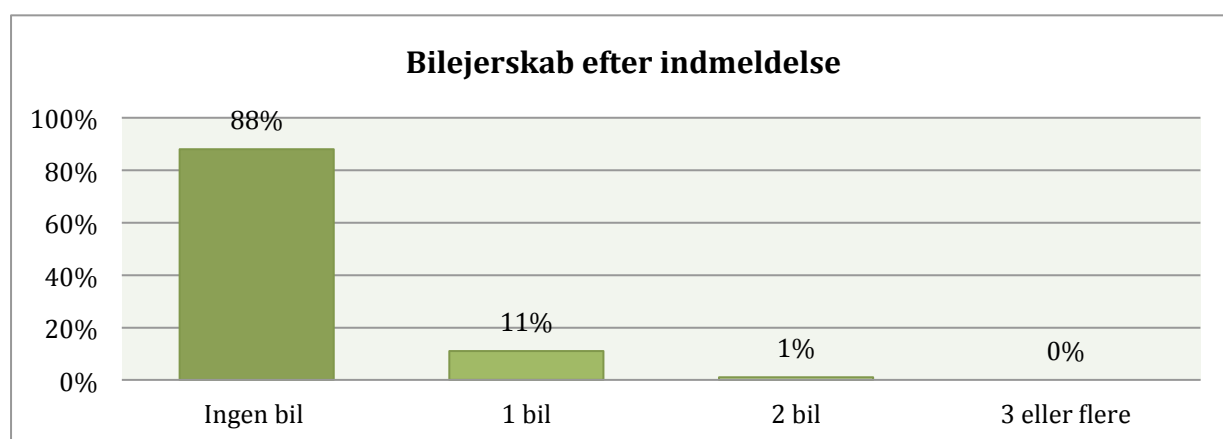


(Data fra eget e-survey. 237 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser niveauet i bil ejerskab for brugerne før medlemskab.

Efter indmeldelse i delebilsordningen falder antallet af husstande, der har egen bil fra 36 procent til 12 procent. Altså en reduktion på 2/3.

Der er stadig 12 procent af delebilshusstandene der har personbil efter indmeldelse.

Der er seks procent som har beholdt deres gamle bil og andre 6 procent som har anskaffet sig en bil. For denne gruppe er delebilsmedlemskabet en erstatning for bil nummer to (E-survey, 2012).



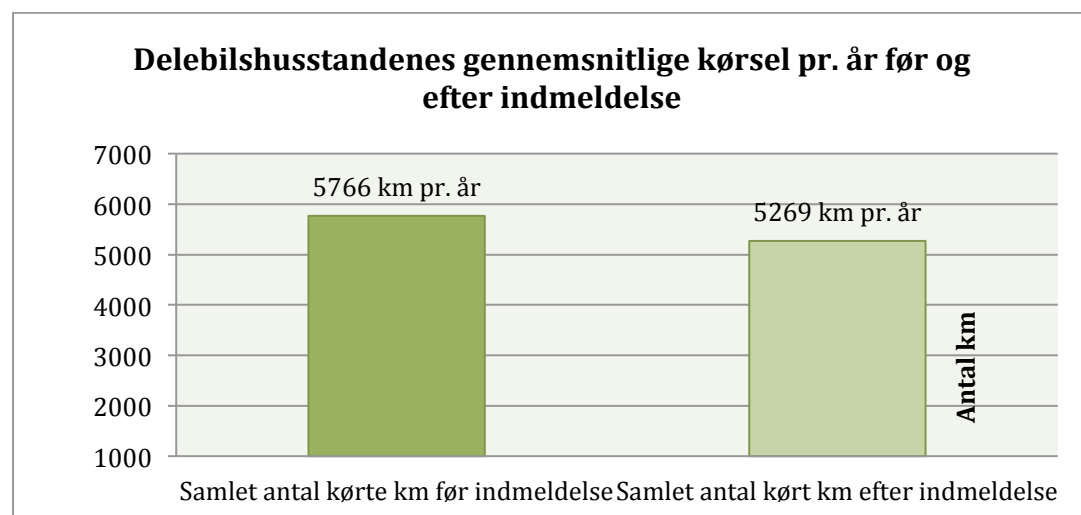
(Data fra eget e-survey. 233 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser niveauet i bil ejerskab for brugerne efter indmelding.

Man regner med at der er 2200 aktive delebilister i København, der deles om ca. 120 delebiler (Kayser, 2012 s. 3). Ifølge vores beregninger vil denne gruppe før

indmeldelse have ejet ca. 858 personbiler og ejer nu 264 personbiler ved siden af deres delebilsmedlemskab. Det vil sige at antallet af personbiler hos delebilisterne er faldet fra 858 personbiler før indmeldelse til 388 personbiler og delebiler efter indmeldelse, et fald på 45 procent, et fald på 470 personbiler eller 45 procent.

Delebilshusstandens gennemsnitlige antal kørte km før og efter indmeldelse.

Vi vil i dette afsnit beregne, det gennemsnitlige antal km kørt pr. år af delebilshusstandene før og efter indmeldelse. Det skulle gerne give os et indblik i delebilisme betydning for det samlede antal kørt km, samt videre gøre det muligt for os beregne om delebilisme medvirker til en reduktion i CO₂ udledning i hovedstadsregionen. Som redegjort for i beregningen, har vi i vores e-survey ikke spurgt til antal kørte kilometer om året i lejede og lånte biler før indmeldelse. Det er således muligt at det ville gøre det samlede antal km kørt før indmeldelse større.



(Data fra eget e-survey. Idet at data i denne graf stammer fra flere forskellige spørgsmål hvoraf nogle er svarafhængige, kan besvarelses procent ikke umiddelbart opgøres. Grafen illustrere forskellen i antal kørte km før og efter indmeldelse. For den gennemsnitlige delebilhusstand.)

Ifølge vores e-survey falder det gennemsnitlige antal kilometer kørt årligt efter indmeldelse. Grunden til ændringen ikke er større skal selvfølgelig først og fremmest findes i, at de personerne uden bil før indmeldelse forøger deres kørselsforbrug. En anden forklaring er dog også, at 12 procent af brugerne beholder egen bil efter indmeldelse. Ændringen vil endvidere, som nævnt i ovenstående, have været større,

hvis antal kilometer kørt i lånte og lejede biler var blevet medregnet.

Beregning af antal kørte Kilometer før og efter indmeldelse

Beregning i antal kørt kilometer er forbundet med stor usikkerhed. Tallene bygger således udelukkende på delebilsmedlemmernes egne skøn på, hvor mange kilometer de kørte pr. år før og efter indmeldelse.

Endvidere har vi i forbindelse med undersøgelsen ikke spurgt ind til antal kørte km før indmeldelse i lånte og lejede biler, ligesom vi ikke har spurgt ind til antal kørte kilometer i bil nummer 2 og 3.

Før indmeldelse:

Af de 228 delebilsmedlemmer, der svarede på alle spørgsmålene, var der 80 bilejere, der i alt ejede 87 køretøjer/MC'er. Der var således 7 husstande, der ejede 2 biler.

Ifølge vores e-survey, blev der i husstandenes 80 mest benyttede biler/MC'er kørt i alt:

1.208.900 km pr. år

Før indmeldelse blev der gennemsnitligt kørt

1.208.900 km pr.år
228 medlem

15.111 km pr. år

De resterne 7 biler, som er bil to, sætter vi til at køre gennemsnittet 15111 km pr. år.

7 biler · 15.111 km pr. år

105.777 km pr. år

Samlet blev der altså før indmeldelse i delebilsordningen kørt:

1.208.900 km pr. år + 105.777 km pr. år=

1.314.677 km pr. år

1.314.677km
228 husstande =

5766 km pr. år pr. husstand

OBS: Vi har vores undersøgelse ikke spurgt ind til antal km i lejede eller lånte biler før indmeldelse. Det faktisk antal kørte km kan således være en smule højere. De 5762 km pr. husstand matcher dog meget godt tidligere undersøgelser. (Miljøstyrelsen 2000)

Efter indmeldelse:

De 228 delebilshusstande kørte samlet på et år i delebil ifølge vores e-survey:
717.612 km pr. år

Det vil sige i gennemsnit pr. delebilshusstand

$$\frac{717.612 \text{ km}}{228 \text{ husstande}} = \underline{3147 \text{ km pr. år pr. delebilshusstand}}$$

En del af delebilshusstandene, beholder eller anskaffer, sig dog en privat bil efter indmeldelse i debilsordning. Efter indmeldelse er der således 30 bilejere, der i alt ejer 31 køretøjer/MC'er. I delebilshusstandenes 30 mest benyttede biler/MC'er, blev der ifølge vores e-survey i alt efter indmeldelse kørt:

468.200 km pr. år

Det vil sige i gennemsnit:

$$\frac{468200 \text{ km pr. år}}{30 \text{ bilejere}} = \underline{15.606 \text{ km pr. år}}$$

Vi har kun data for delebilshusstandenes mest benyttede bil. Vi mangler altså data for den ene bil nummer to. Vi vælger igen at sige at den kørte det årlige gennemsnittet.

$$1 \text{ bil} \cdot 15606 \text{ km pr. år} = \underline{15.606 \text{ km pr. år}}$$

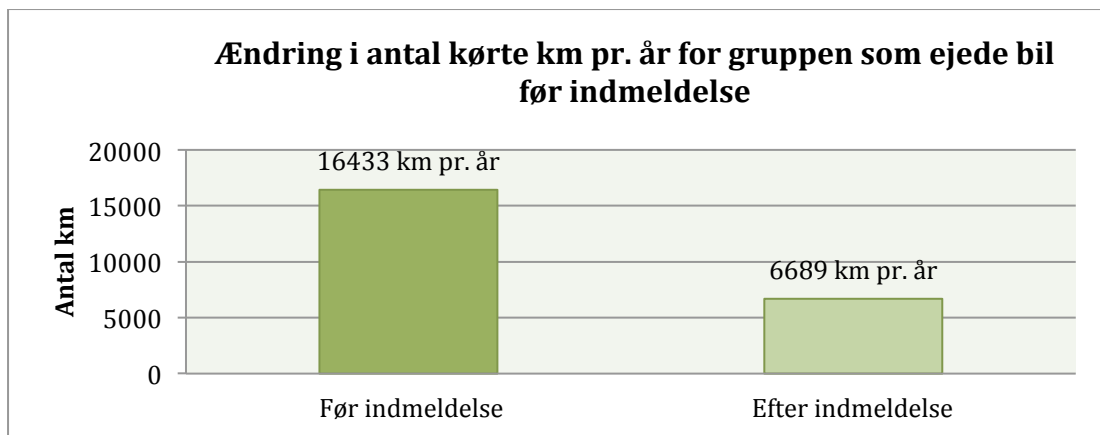
Samlet blev der altså efter indmeldelsen kørt:

$$468.200 \text{ km pr. år} + 717.612 \text{ km pr. år} + 15606 \text{ km pr. år} = \underline{1.201.418 \text{ km pr. år}}$$

Det vil sige i gennemsnit pr. delebilshusstand

$$\frac{1201418 \text{ km}}{228 \text{ husstande}} = \underline{5269 \text{ km pr. år pr. delebilshusstand}}$$

Hvis man isolere gruppen som ejede bil før indmeldelse, kan man se en reduktion af deres årlige bilkørsel på 9744 kilometer. Der er således ifølge vores e-survey ingen tvivl om at indmeldelsen i en debilsordning, er medvirkende til en reduktion i bilkørslen, hos de tidligere bilejere, og delebilisme må således siges at medvirke til at nedbringe trængslen. Kørslen i delebil finder tilmed for det mest sted i fritiden og weekenden, altså uden for myldretiden.



(Data fra eget e-survey. Idet at data i denne graf stammer fra flere forskellige spørgsmål. Grafen illustrere forskellen i antal kørte km før og efter indmeldelse. For medlemmerne med bil før indmeldelse.)

Beregning viser ændringen i antal kørte km pr. år for gruppen som ejede bil før indmeldelse

Som tidligere nævnt var der 80 bilejere før indmeldelse.

Før indmeldelse:

Vi starte med at beregne de tidligere bilejeres samlede kørselsforbrug pr. husstand før indmeldelse

$$\frac{1314677 \text{ km pr. år}}{80 \text{ bilejere}} = 16.433 \text{ km pr. år}$$

Efter indmeldelse:

Ifølge vores e-survey det samlede antal kørte km i delebil for gruppen:

$$291.024 \text{ km pr. år}$$

Samme gruppe kørte samtidig i egen bil efter indmeldelse:

$$228.500 \text{ km pr. år}$$

En af de adspurgte køber en bil nummer 2 efter indmeldelse. Den bil mangler vi data for, og sætter den til at kører det gennemsnitlige antal km efter indmeldelse 15.606 km pr. år, som vi har beregnet i ovenstående.

$$1 \text{ bil} \cdot 15.606 \text{ km pr. år} = 15.606 \text{ km pr. år.}$$

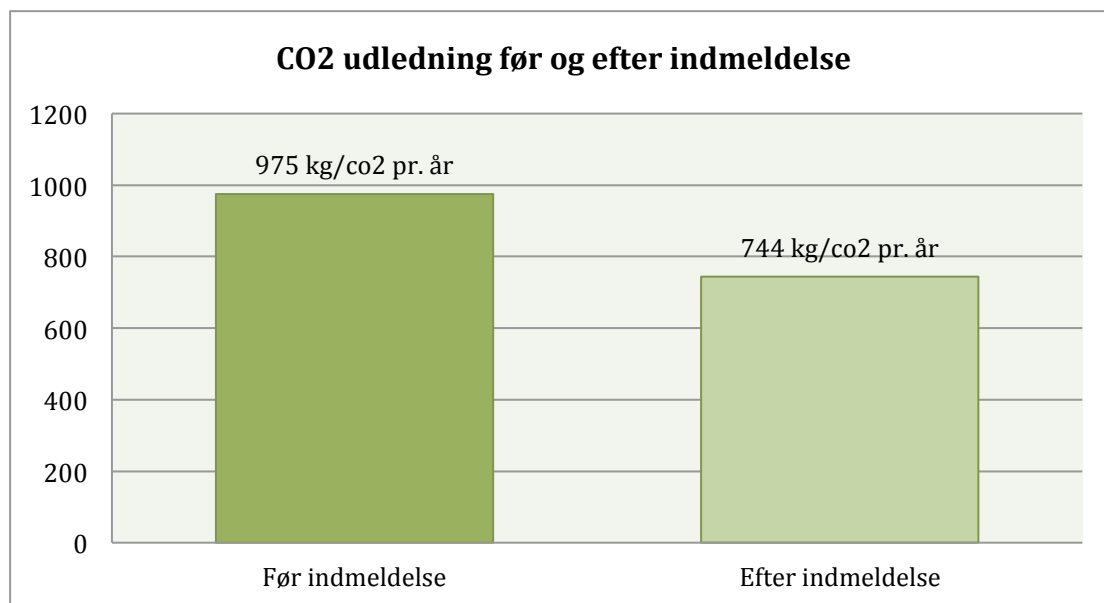
Det samlede antal kørte km er altså:

$$291.024 \text{ km pr. år} + 228.500 \text{ km pr. år} + 15.606 \text{ km pr. år} = \underline{535.130 \text{ km pr. år}}$$

Beregning af det gennemsnitlige antal km efter indmeldelse af gruppe:

$$\frac{535130 \text{ km pr. år}}{80 \text{ bilejere}} = \underline{6689 \text{ km pr. år}}$$

Analyse del 7: CO₂ reduktion ved delebilisme



(Data fra eget e-survey. Egen beregning. Viser den beregnede reduktion i CO₂ udledning ift. før og efter indmeldelse.)

Beregning af CO₂ udledning for delebilsmedlemmer, kan opgøres på to måder. Den observerede effekt, hvor kun medregnes den målbare effekt, og den anden er fulde effekt, hvor medregnes en besparelse i det antal kilometer pga. udskudte bilkøb hos nogle medlemmer.

Ifølge vores undersøgelse er den observerede CO₂ reduktion pr. delebilshusstand 0,231 ton årligt

Dette ligger godt i tråd med den Schweiziske undersøgelse fra Mobility Carsharing, der vist en direkte reduktion på 0,290 t/CO₂ (Evaluation Car-Sharing 2006: 18)

Vi vil således estimere at den observerede CO₂ reduktion pr. delebilshusstand årligt i hovedstadsregionen ligger på mellem 0,231 t CO₂ - 0,290 t CO₂.

Grunden til at vi ikke blot siger det er de 2,31 ton CO₂ årligt er de usikkerheder, der som nævnt i ovenstående, er forbundet med beregningen.

Beregn af CO₂ udledning fra bilkørsel før og efter indmeldelse

CO₂ udledning før indmeldelse

Vi sætter den gennemsnitlige personbil til at udlede 0,169 kg CO₂/km
(Dansk statistik 2012) (Center for grøn transport)

Det samlede antal km pr. år før indmeldelse ved vi fra tidligere var

1.312.677 km pr. år.

Det vil sige:

1314677 km pr. år · 0,169 kg CO₂/km=

222.180 kg/CO₂

Det vil sige gennemsnitligt:

$$\frac{222.180 \text{ kg/CO}_2}{228 \text{ delebilshusstand}} =$$

975 kg/CO₂=0,975t/CO₂

Til sammenligning viser det københavnske miljøregnskab at en gennemsnits københavner udleder ca. 1 ton CO₂ årligt på transport. (Center for trafik, 2012 s. 5)

CO₂ udledning efter indmeldelse

Vi ved at deleorganisationer normalt beholder deres biler i 3 år. I gennemsnit er en delebil altså 2 år gammel. I 2011 var den gennemsnitlig CO₂ udledning 0,126 kg CO₂/km for nye biler.
(Kilde)

Det samlede antal kørte km i delebil ved vi fra tidligere var 717.612 km pr. år.

Det vil sige:

717.612 km pr. år · 0,126 kg CO₂/km=

90.419 kg/CO₂

Det samlede antal kørte km i egen bil efter indmeldelse ved vi også fra tidligere var 468.200 km pr. år

468.200 km pr. år km pr. år · 0,169 kg CO₂/km=

79.125 kg/CO₂

Det vil sige samlet

90419 kg/CO₂ + 79125 kg/CO₂ =

169.544 kg/CO₂ pr. år

Det vil sige gennemsnitlig CO₂ udledning pr. delebilshusstand efter indmeldelse er:

$$\frac{169544 \text{ kg/CO}_2}{228 \text{ delebilshusstand}} =$$

$$744 \text{ kg/CO}_2 = 0,744 \text{ t/CO}_2$$

Reduktion i CO₂ udledning pr. delebilshusstand årligt.

Differensen findes:

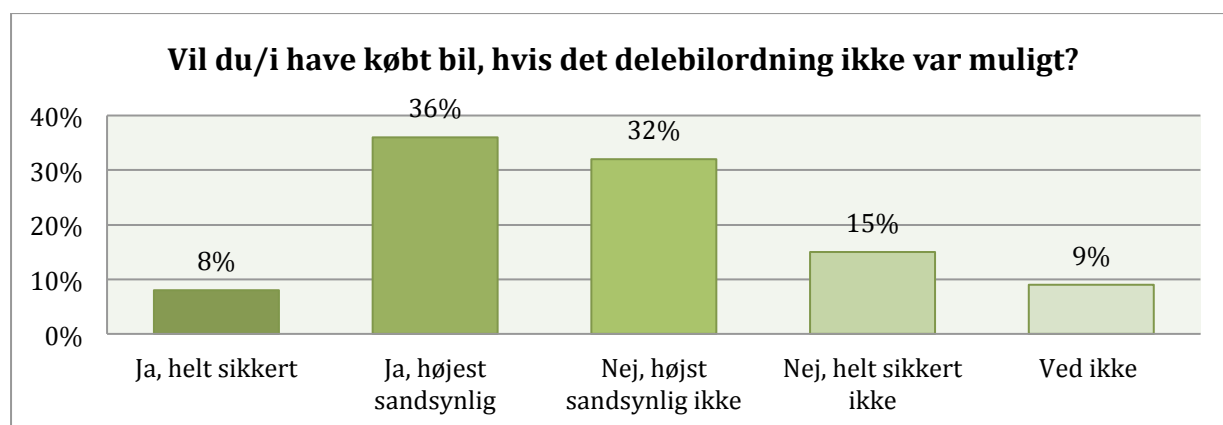
$$0,975 \text{ t/CO}_2 - 0,744 \text{ t/CO}_2 =$$

$$0,231 \text{ t/CO}_2 \text{ per delebilshusstand}$$

Den fulde CO₂ effekt

Der vil også være en indirekte CO₂ besparelse ved delebilisme fordi en betydelig andel af delebilshusstandene må formodes at ville have købt en bil, hvis det ikke var muligt at være medlem af en debilsordning.

Den indirekte CO₂ reduktion kan vi få et praj om, ved at se på, hvor mange af delebilisterne, der ville have købt egen bil, hvis der ikke var nogen debilsordning. Vores undersøgelse viser at 43,7 procent af de 228 deltagere; enten højst sandsynlig eller helt sikkert ville have købt en bil, hvis det ikke var muligt at være medlem af en debilsordning.



(Data fra eget e-survey. 213 Besvarelser af 240 Total.

Grafen viser debilsbrugernes tilbøjelighed til at have købt egen bil, i tilfælde af at debilsordninger ikke var en mulighed)

Vi ved at der var 36 procent af deltagerne i e-surveyet, der ejede en bil før indmeldelse. Vi går her ud fra, at denne gruppe, fortsat ville eje en bil, hvis det ikke var muligt at være medlem af en delebilsordning.

Hvis vi sammenligner de 36 procent som havde bil før indmeldelse, med de 43,7 procent der svarede de ville have købt bil, hvis det ikke var muligt at være medlem af en delebilsordning, kan vi se at 7,7 procent flere ville have bil.

Der er altså 7,7 procent delebilshusstande, som før indmeldelse ikke havde bil, men ville have købt, hvis de ikke var blevet medlemmer af en delebilsordning. Yderligere udbredelse af delbilsmedlemskab i dette segment vil give en endnu større indirekte effekt.

Det er således vigtigt at medregne denne indirekte effekt, hvis man vil have et reelt billede af delebilisme effekt på CO₂-udledningen.

Ifølge vores undersøgelse vil besparelse i CO₂ udledning pr. delebilshusstand årligt være 0,450 t /CO₂, medregnet den fulde effekt.

Beregning af den indirekte effekts betydning for den samlede CO₂ udledning.

I ovenstående fandt vi frem til 7,7% ville have købt bil, hvis det ikke var muligt at blive delebilsmedlem.

Vi ved fra tidligere at 36% af de 228 deltagere i vores spørgeskema ejede en eller flere bil før indmeldelse. Det vil sige rundt regnet 82 bilejer.

Med en stigning på 7,7% vil der således være

$$43,7\% \cdot 2,28 = \underline{100 \text{ bilejere}}$$

Her af kan vi udlede at der vil være en stigning på 18 bilejere, i blandt de adspurgte i vores E-survey, hvis delebilsordningerne ikke fandtes.

Vi ved fra tidligere, at gruppen med bil før indmeldelse, i gennemsnit kørte

$$18 \cdot 16433 \text{ km pr år} = \underline{295.794 \text{ km pr. år}}$$

Det vil altså sige:

$$1.314.677 \text{ km pr. år} + 295.794 \text{ km pr. år} = \underline{1.610.471 \text{ km pr. år}}$$

Det vil sige:

$$1.610.471 \text{ km pr. år} \cdot 0,169 \text{ kg CO}_2/\text{km} = \underline{272.169 \text{ kg/CO}_2 \text{ pr. år}}$$

Det vil sige gennemsnitligt:

$$\frac{272169 \text{ kg/CO}_2}{228 \text{ delebilshusstand}} = \underline{1193 \text{ kg/CO}_2 = 1,193 \text{ t/CO}_2 \text{ pr. år}}$$

Den samlede CO₂ vil således, medregnet den indirekte effekt, være:

$$1,194 \text{ t/CO}_2 - 0,744 \text{ t/CO}_2 = \underline{0,450 \text{ t/CO}_2}$$

Bilproduktion

Biler er ikke kun en belastning for miljøet, når de kører på vejene. I forbindelse med produktion af biler og bortskaffelse af dem, bliver der brugt utrolig meget energi og dermed stor udledning af drivhusgasser. Ifølge miljøstyrelsens undersøgelse om delebiler fra 2000, udleder man 14,9 tons CO₂ inden bilen har kørt den første kilometer (Miljøstyrelsen 2000: 50). Som tidligere nævnt erstatter en delebil 4-8 personbiler og må dermed reducere bilproduktionen. Således burde der i hvert fald teoretisk være en reduktion i udledninger af CO₂.

Der kan dog være nogen usikkerhed ved den måde at rationaliserer sig frem på. En faktor kunne være at en delebil bliver hurtigere nedslidt end en personbil, da den kører flere kilometer om året. Dermed skal en delebil udskiftes efter kortere tid end en personbil.

Samlet set må man sige at en delebilisme er med til at mindske efterspørgslen på personbiler. En reduktion af CO₂ udledningen, afhænger dog af at bilproducenterne rent faktisk mindsker deres produktion. En øget konkurrence for bilproducenterne på personbilsmarkedet vil dog sandsynligvis få dem til at sænke priserne og derved gøre personbilen bredere tilgængelig.

Vi vil således mene at der er for stor usikkerhed forbundet med reduktion i CO₂ udledningen som følge af delebilismes påvirkning af bilproduktionen til at vi vil medregne det.

Analyse del 8: Sundhedsgevinster ved delebilisme

Udviklingen af den moderne storby, med dens moderne transportmidler og infrastruktur, har bragt med sig en hidtil uset høj levestandard for store dele af befolkningen. Desværre har udviklingen også haft sine bagsider, bl.a. omfattende problemer med forurening og manglende fysisk aktivitet hos befolkningen. Transportmidlerne til indbyggerne har skiftet gradvist til mere passive transportformer der ikke fordrer fysisk aktivitet i samme omfang som tidligere, som har medført en række sundhedsproblemer. Udstødningsgasser fra forbrændingsmotorer medfører en lang række skadepåvirkninger ift. sundhed, i form af partikelforurening, vejstøj mm. Delebilisme nedbringer antallet af biler på vejene og dermed reducere partikeludledningen og ændre folks mobilitetsvaner i en retning som gør dem mere fysisk aktive. De sundhedsmæssige konsekvenser af denne udvikling vil blive behandlet i dette afsnit.

Direkte skadevirkninger af biltransport - Partikelforurening

Som en af de mest vedkommende forureningstyper er det luftforureningen, der er en af de typiske afledte effekter af tilværelsen i den moderne storby. Kraftværker, transport og alt andet der afhænger af forbrændingsmotorer, medvirker til store mængder partikelemissioner. Dog må der differenceres imellem de forskellige forureningskilder idet af den afledte skadevirkning er forskellig.

” Ultrafine partikler og nanopartikler er partikler under 0,1 μm . De dannes ved høj temperatur, f.eks. i forbrændingsmotorer, kraftværkskedler eller industrielle processer. En del af de ultrafine partikler er sodpartikler, som primært stammer fra dieseldrevne biler og brændeovne..” (Miljøstyrelsen 2005: 1)

Eksempelvis er den emission der udledes fra kraftværker og andre industrielle komplekser, oftest udledt i en højde der bevirker at det ikke umiddelbart er befolkningen i det omkringliggende område, der rammes (Ibid). For biltransport forholder det sig anderledes, idet at emissionen fra biltransport direkte påvirker det område trafikken bevæger sig igennem.

“Partikelforureningen har længe været kendt som sundhedsskadelig, især i forhold til luftvejssygdomme og hjertekarsygdomme, og meget tyder på, at de små partikler udgør det alvorligste sundhedsproblem i relation til luftforurening.” (Miljøstyrelsen 2005: 1)

Som vi har erfaret i tidligere afsnit, kan delebilen være med til at ændre befolkningens transportvaner og dermed sænke udledningen af sundhedsskadelige partikler. Samtidig er mange af delebiler mere miljøvenlige, da de er af nyere dato i forhold til de privatejede biler.

Direkte skadevirkninger af Biltransport – Støjgener

En markant sundhedsmæssig problematik ved vejtransport i København og andre byer, er den afledte støj. Betragter man, isoleret set, støj som værende et miljø- og sundhedsproblem i sig selv, estimere WHO at støj hvert år koster indbyggerne i Europa godt 1.000.000 Leveår (WHO 2011: 1).

Derudover demonstrere samme rapport en sammenhæng imellem trafikstøj og alt fra kommunikationsbesvær til forhøjet blodtryk. Samtidigt kategoriseres vejstøj af nogle eksperter som værende medvirkende til sænkning af livskvalitet.

” Some public health experts feel that severe forms of noise-related annoyance should be considered a legitimate environmental issue affecting the well-being and quality of life of the population exposed to environmental noise.” (WHO 2011: 91)

Dette skal ses i sammenhæng med at en dansk rapport, udarbejdet i forbindelse med den tidligere regerings 2003 vejstøjstrategi, kommer frem til et lignende resultat.

“Det blev samtidig vurderet, at vejstøj årligt er årsag til 200-500 for tidlige dødsfald om året, som følge af forhøjet blodtryk og af hjertesygdom (Miljøstyrelsen 2011)”

Da delebilerne er med til at mindske det samlede antal kørte kilometer hos de borgere der anvender dem, må delebilisme således forventes at have en positiv effekt i forhold til støjgener (Miljøstyrelsen 2004). Dele biler vil dog stadig medvirke til støjgener.

Delebilismes indvirkning på medlemmernes aktivitetsniveau

Som nævnt i begyndelsen af afsnittet, er inaktivitet forbundet med store sundhedsmæssige omkostninger

En undersøgelse fra år 2000 viser, 12 procent af danske kvinder og 14 procent af mænd er inaktive. Hver år er inaktivitet skyld i 4.500 dødsfald i Danmark. Hvilket svare til syv til otte procent af alle dødsfald. Hvert år er inaktivitet yderligere skyld i 100.000 hospitalsindlæggelser og 3,1 millioner sygedage. Sundhedsvæsnets årlige nettoomkostninger til inaktivitet er opgjort til 2.883 millioner kr., mens den samlede omkostning pga. produktionstab via human kapital metoden er opgjort til 7.540 millioner og via friktionsmetoden 3.029 millioner kr. (Sundhedsstyrelsen. 2006: 147)

I år 2000 boede der 5.330.020 mennesker i Danmark, rundt regnet var 13 procent af befolkningen inaktive i samme år. Dette betyder at ca. 692.902 personer var inaktive, og det årlige tab for staten er på 15.253 kr. per inaktiv person pga. Produktionstab og forhøjede sundhedsudgifter.

Sundheds- og sygelighedsundersøgelsen *SUSY* definerer fysisk inaktivitet på følgende

Denne beregning er selvfølgelig forbundet med en vis usikkerhed.	
7.540 millioner kr. (produktionstab) + 3.029 millioner kr. (sundhedsudgifter) = 10.569 millioner kr. årligt	
$\frac{10.569000000 \text{ kr. årligt}}{692902 \text{ inaktive personer i befolkning}} =$	<u>15.253 kr. årligt pr. inaktiv person</u>
Staten taber altså 15.253 kr. årligt pr. Inaktiv person.	

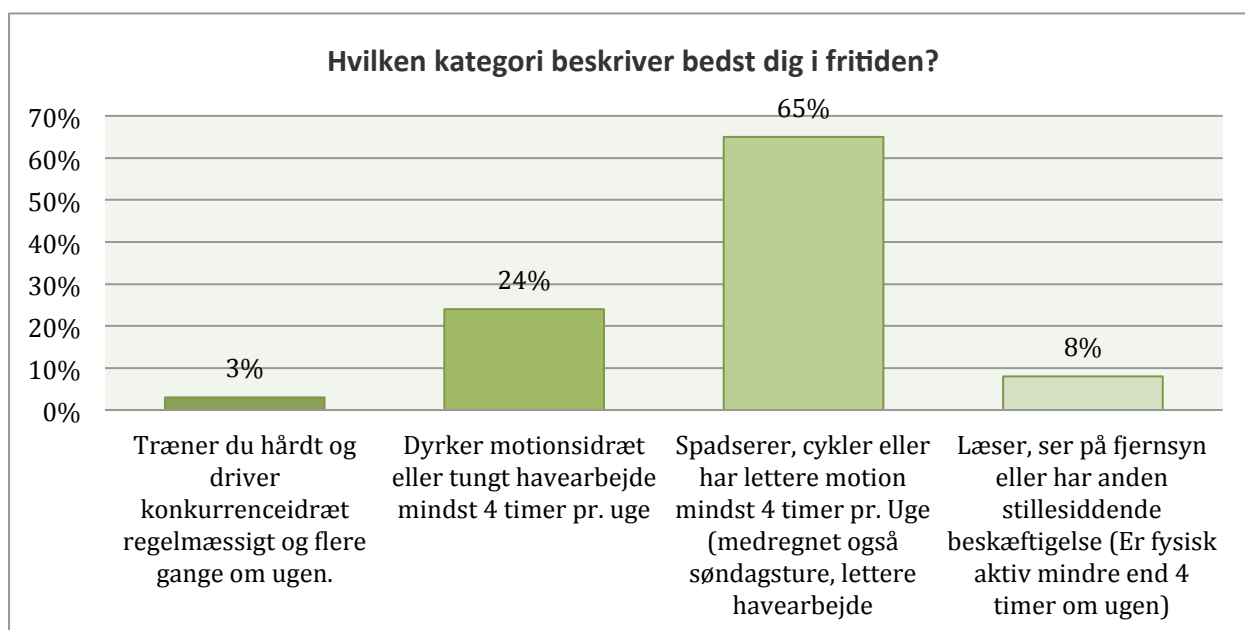
måde. I *SUSY*-undersøgelsen blev der stillet følgende spørgsmål:

Hvad passer bedst som beskrivelse af Deres aktivitet i fritiden? (Motions og ernæringsrådet 2007: 20)”

- *”Træner hårdt og dyrker konkurrenceidræt regelmæssigt og flere gange om ugen*
- *Dyrker motionsidræt eller tungt havearbejde mindst 4 timer pr. uge*

- *Spadserer, cykler eller har anden lettere motion mindst 4 timer pr. uge (medregnet også søndagsture, lettere havearbejde og cykling/gang til arbejde)*
- *Læser, ser på fjernsyn eller har anden stillesiddende beskæftigelse.” (Ibid.).*

Kategori 4 bliver her kategoriseret som inaktiv, mens kategori 1,2 og 3 betegnes som aktive personer (Ibid.). Vi har i vores e-survey anvendt næsten samme definition, og fik følgende svar. Her ses at 92 procent af delebilisterne er aktive og otte procent er inaktive.



(Data fra eget spørgeskema. 192 Besvarelser af 240 Total. Grafen viser hvorledes delebilsbrugernes fysiske aktiviteter fordeler sig.

Der er samlet set 19, som har valgt kategorien ”mere” i spørgsmålet ”*vil du sige du går og cykler mere efter du er blevet delebilsmedlem*” samt har valgt kategorien ”*spadserer, cykler eller har lettere motion mindst 4 timer om ugen*” i spørgsmålet ”*Hvilken kategori beskriver bedst dig i fritiden.*”

Der er altså 9,2 procent af de 207 delebilisterne, som nu befinder sig i kategori 3, men indikerer at de er begyndt at cykle og gå mere efter indmeldelse.

Den gruppe vi ser på ligger altså lige over kategorien inaktiv, men har svaret at de er begyndt at cykel og gå mere efter de er blevet delebilsmedlemmer. Man kan således

antage at den gruppe med sit "*mere forbrug*" af cykel og gang har rykket sig fra kategorien inaktiv til dens nuværende aktive niveau i kategori 3.

Ifølge denne antagelse er antallet altså blevet reduceret fra 17,2 procent inaktive før indmeldelse til otte procent inaktive efter indmeldelse.

Hvad et "*mere*" forbrug af cykel og gang præcis dækker over hos de adspurgte, er subjektiv medlemmer imellem, og kan dog derfor være forbundet med en vis usikkerhed.

Fra *SUSY* undersøgelsen ved vi, at det gennemsnitlige antal inaktive i aldersgruppen fra 25-64 år er 10,9 procent (Motions- og ernæringsrådet. 2007). Vi ved fra vores egen undersøgelse at flertallet af delebilister befinder sig i den samme aldersgruppe. Med vores kendskab til delebilisternes socioøkonomiske profil, vil vi dog mene, andelen af inaktive godt kunne være lavere end de 10,9 procent.

Men hvis vi antager, at delebilisterne havde et inaktivitetsniveau på 10,9 procent før indmeldelse, hvilket jo nævnt i ovenstående nok er højt sat, vil andelen af inaktive altså falde fra 10,9 procent til 8 procent efter indmeldelse, altså et fald på 2,9 procent. Ifølge denne antagelse vil den gennemsnitlige besparelse per delebilsmedlem pga. bedre sundhed være 457 kr. årligt i forhold til år 2000-niveau.

Denne beregning er selvfølgelig forbundet med en stor usikkerhed.

Vi starter med at runde de 2,9 procent op til 3 procent. Vi antager således at 3 ud af 100 delebilister går fra at være inaktive til at være aktive efter indmeldelse.

Vi har tidligere beregnet at staten går glip af 15.253 årligt pr. Inaktiv person. De tre delebilister der går fra at være inaktive til at være aktive vil altså give 45.759 kr. mere på bundlinjen årligt, det vil der er en besparelse på op til 457 kr. Pr. delebilsmedlem.

Vores afsluttende skøn i forhold andelen af delebilister, som går fra at være inaktive før indmeldelse til at være aktive efter indmeldelse er, at det er 2,9 procent eller derunder. Det lader således til at delebilisme kan have en mindre effekt på inaktivitet hos medlemmerne, men effekten lader altså ifølge vores e-survey til ikke at være

særlig stor. Dette ændre dog ikke på at, at delebilisme overordnet set styrker cyklismen og gang i hovedstadsregionen. Styrkelsen af cykling af gang lader dog primært til at finde sted blandt folk som allerede befinder sig i kategori 1,2 og 3 før indmeldelse.

Flere af medlemmer nævner således også øget motion som en af gevinster ved deres medlemskab.

"Jeg bevæger mig mere efter at jeg har solgt min bil og bruger delebilen.

(vægt tab: 5 kg:-))... " 13-11-2012 8:56

"Mere motion - hvis jeg havde egen bil ville jeg blive fristet til at bruge den når jeg nu havde den - i stedet for at tage cyklen." 22-11-2012 11:13

"Vi har fået et år siden skiftet vores gamle benzinsluger ud med delebil/cykler.

Det har været godt for økonomien, sundheden, og miljøet." 27-11-2012 2:52

Flertal af delebilister fastholder altså et uændret niveau i enten kategori 1,2 eller 3. Størstedelen af dem der begynder at benytte cykel og gang mere befinder sig også i disse tre kategorier, men en lille gruppe bevæger sig muligvis fra kategorien inaktiv (4) til kategorien aktiv (3), hvilket kan være forbundet med en socioøkonomisk besparelse på op til 457 kr. årligt per delebilsmedlem.

Analyse del 9: Parkering og arealanvendelse

Vi vil i dette afsnit udelukkende fokusere på København Kommune, da det er i indre by der er de største udfordringer med parkering. Københavns kommune har reserveret pladser til delebiler siden år 2005(Københavns kommune 2009). Samtidig har man givet tilladelse til gratis parkering af delebiler i betalingszoner – dog ikke i rødzone mellem kl. 10 – 17 i hverdagene. Dette er sket pga. en større politisk opmærksomhed på nogle af de fordele delebilisme har. Man har også i 2012 valgt at udvide antallet af parkeringspladser reserveret til delebiler, sådan at der er 150 ekstra parkeringspladser oveni de allerede 120 etableret i Københavns kommune(Politiken 2012). Dette vil være med til at fremme tætheden af parkeringspladser for medlemmerne, som vil gøre systemet mere tilgængeligt. Dette er en vigtig faktor for mange af de personer, som har svaret på vores e-survey, at afhentningsstedet er tæt på deres hjem.

Eksempler fra spørgeskemaet:

”Det var vigtigt for mig, at ordningen fandtes og at det var tæt på min bolig og billigt (incl tilmelding) Klart at jeg kommer mindre omkring i bil, end da jeg bare kunne tage egen bil på p-pladsen”.

13-11-2012 2:50 PM

”Ulempen for mig i øjeblikket er at, den nærmeste bil i min klub er 15 - 20 min. væk på cykel, hvilket gør at jeg benytter den mindre, da det tager for lang tid, at afhente og aflevere ved korte ture”.

22-11-2012 10:28

Et relevant faktum i den sammenhæng, er at Københavns kommune regner med at der kommer flere indbyggere til hovedstaden over den næste årrække(se i nedenstående afsnit om økonomisk fortjeneste). Der vil dermed også komme flere biler til byen, som tendensen er lige nu.

Man vil gerne mindske antallet af biler, og den medfølgende trængsel, hvilket derfor giver god mening at se nærmere på delebilisme, da flere undersøgelser har vist, at en enkel delebil kan erstatte 4-8 personbiler (MoMo 2010: 77). Dermed kan kommune

muligvis spare udgifter til etablering af nye parkeringspladser, som man må formode ellers ville blive nødvendige pga. det stigende befolkningsantal.

Økonomiske fortjeneste for kommune?

Anette Kayser mener at der er politisk berøringsangst ved at røre parkeringspladser i Københavns kommune, da parkering umiddelbart er en stor indtægtskilde (Anette Kayser 10:34).

Beregninger viser dog, at der er store udgifter forbundet med etablering af parkering. Det vil således være muligt at spare nogle af disse udgifter, hvis man kan sænke efterspørgslen efter parkeringspladser i byen. Det vil vi kigge nærmere på i efterfølgende.

Ifølge et borgersvar fra Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2011, har Center for Trafik haft overskud i alle årene fra 2004-2010 på kommunes parkeringspladser. I beregningerne er der medtaget indtjening fra parkeringsafgift og betalingsparkering (beboerlicens) (Teknik og miljøforvaltningen 2012: 2) Dog ikke indtjening fra eventuelle rykkere af parkeringsafgifter da opgaven er placeret i Borgerservice.

Budget og regnskabstal 2004-2010

	R2004	R2005	R2006 1)	R2007 2)	R 2008 3)	R2009 4)	R 2010 5)
P-afgifter	142.079	142.926	160.705	170.374	176.878	149.358	132.931
Betalingsparkering	105.894	123.984	218.836	306.186	347.865	356.762	367.123
Omsætning	247.973	266.910	379.541	476.560	524.743	506.120	500.054
Omkostninger	145.202	145.580	161.609	153.081	153.505	151.785	141.234
Ordinært resultat	102.771	121.330	217.932	323.479	371.238	354.335	358.820
Ekstraordinære poster			256.434		32.420	-47.800	-4.482
Resultat	102.771	121.330	474.366	323.479	403.658	306.535	354.338

Tabelen viser budget og regnskabstal 2004-2010 for parkeringsområdet i Københavns kommune

Omkostningerne i tabellen repræsenterer alle de omkostninger Center for Parkering har haft. Det er f.eks. omkostninger til parkeringsvagter, den daglige drift, vedligeholdelse af billetautomater og salg af parkeringsprodukter som f.eks. parkeringslicens og periodekort m.v.⁴. I disse beregninger har man dog ikke medregnet de omkostninger kommune har til telefonbetjening, skiltning, afstribning af parkeringspladser, general administration som f.eks. HR og regnskab, og sidst men

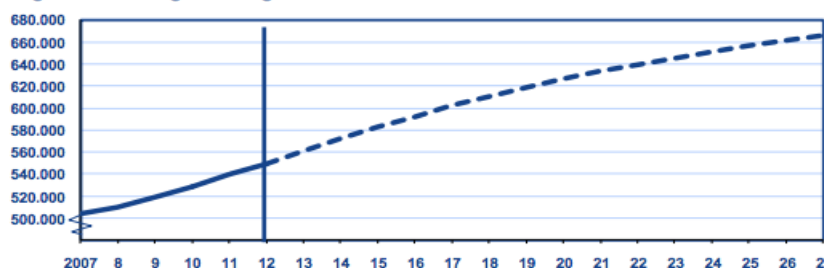
⁴ Tallene er dog ikke helt sammenligningen da organisatoriske ændringer kan give udsving på op til 5%.

ikke mindst etablering af nye parkeringspladser i kommunen. Alle disse poster ligger andre steder i kommunes institutioner, især den sidstnævnte post som ikke bliver medregnet i Center for Trafik hvilket er, etablering af nye parkeringspladser der derfor må formodes at være en forholdsvis stor udgift for Københavns Kommune. Ifølge et notat fra Teknik- og Miljøforvaltningen i kommunen, er der store udgifter forbundet med etablering af nye parkeringspladser. Nedstående tabel giver et estimat for hvad forskellige typer parkeringspladser koster i etablering(WEB 2):

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

Man forventer at befolkningstilvæksten vil være på ca. 80.000 borgere fra 2012-2020 i kommunen – se nedstående tabel(WEB 3). Tal fra Københavns kommune viser ud af 1.000 borger ejer ca. 220 en bil – altså ca. 22 procent.

Figur 1. Befolkningsudviklingen i København 2007-2027



Grafen illustrere den forventede befolknings udvikling og dermed vækst hvis nuværende trends fortsætter. I Københavns Kommune.

Hvis vi estimerer med samme procentsats af bilejere i 2020 vil der således være 17.600 af de tilflyttede som vil være bilejere.

Hertil skal medregnes en mulig ukendt stigning i antallet af pendlere over kommunegrænsen. Det formodede højere antal biler i kommunen, vil betyde en større efterspørgsel på parkeringspladser.

Man vedtog således i 2009 en ny parkeringsstrategi for København. Med den nye p-strategi udgik målet om nedlæggelse af gadeparkeringspladser, og i stedet blev det vedtaget, at der skal etableres flest muligt skråparkeringspladser. Ligeledes blev det vedtaget at, hvis man nedlægger en parkeringsplads, skal der etableres en erstatningsparkeringsplads et andet sted i byen. Centralt i P-strategien er dog stadig at parkeringsudbuddet skal være med til at mindske trængslen og forbedre miljøet i byen (Teknik og Miljøforvaltningen 2012: 5)

Som vi har været inde på i tidligere afsnit reducerer delebilisme trængslen og ifølge vores beregninger er der 470 færre personbiler i København pga. af delebilisme. Det er altså ekstra 470 personbiler som der skulle være fundet parkeringspladser til, hvis der ikke fandtes delebilisme.

Kommunen vil kunne spare anlægsudgifter til etablering af nye parkeringspladser, hvis flere blev medlem af en delebilsorganisation. Hvis en enkel delebil erstatter 4-8 personbil i hovedstadsregionen, vil 5.000 nye delebilsmedlemmer betyde en reduktion i bilflåden på mellem 20.000 og 40.000 personbiler. Ved en reduktion af den samlede bilflåde vil der endvidere teoretisk set frigives byrum til andre formål.

Det kan diskuteres, hvor mange nye parkeringspladser det vil være nødvendigt at etablere i de kommende år. Ligesom omkostningerne til etablering af parkeringspladser også svinger meget alt afhængig af hvor i byen man er.

Etablering af nye parkeringspladser er ikke kun et spørgsmål om efterspørgsel, men også et spørgsmål om politisk prioritering. Behov for nye parkeringspladser kan endvidere siges at være afhængig af udviklingen på resten af transportområdet.

Som tidligere nævnt er parkering dog ikke kun en udgift, men også en indtægt for kommunen. Kommune har forskellige indtjeningsrater alt efter hvilke zoner parkeringspladsen er placeret i.

Zone	Indtægtstab pr. plads
Blå	5.272 kr.
Grøn	14.608 kr.
Rød	51.101 kr.

I ovenstående tabel ser man hvad kommune forventer af indtægtstab ved at nedlægge en parkeringsplads eller reservering til delebiler årligt, såfremt parkeringspladsen allerede er etableret (WEB 4).

Der vil således umiddelbar være et indtægtstab forbundet med at reservere eksisterende parkeringspladser til delebiler i rød zone. Det er dog også i rød zone man vil kunne spare flest penge til etablering af nye parkeringspladser.

I betalingszonen kan man således diskutere kommune besparelse ved delebilisme på kort sigt, det afhænger således af etableringsomkostningerne og indtægter fra parkering (Vi vil komme ind på kommunes syn på dette i næste afsnit).

Uden for betalingszonen, hvor kommunen ikke har nogen indtægter fra parkering, vil der derimod være en umiddelbar besparelse forbundet med ikke at skulle etablere og vedligeholde parkeringspladser.

Delkonklusion

Vi vil i denne delkonklusion samle op på nogle af de pointer, vi er kommet frem til og som svarer på første del af problemformuleringen, *"Hvordan kan delebilisme bidrage til en forbedring af miljøet i hovedstadsregionen..."*.

Ifølge vores undersøgelse er delebilisternes mobilitetsvaner i hovedstadsregionen, i høj grad præget af benyttelse af cyklen og kollektiv transport. Delebilen bliver brugt til længere ture, som er mere besværlige med de fornævnte transportmidler, og delebilen kan dermed gøre transporten mere fleksibel.

Især tidligere privatbilejere ændrer deres mobilitetsvaner markant og man ser en stigning i cykel, gang og kollektiv transport. Hele 70 procent af disse har svaret at de bruger kollektiv transport *"noget mere"* eller *"mere"*, efter de er blevet indmeldt i en delebilsordning. Cyklen bliver brugt *"mere"* af 48 procent af de tidligere privatbilejere og 15 procent har svaret *"noget mere"*.

Vores undersøgelse viser endvidere at størstedelen af de tidligere bilejere kommer af med deres bil efter indmeldelse, men også at knap 12 procent af de tidligere bilejerne beholder deres bil efter indmeldelse. Altså en samlet reduktion på 24 procent.

Vores undersøgelse viser ligesom lignende undersøgelse fra udlandet, at delebilisme medvirker til en reduktion i CO₂ udledningen. Ifølge vores beregninger er der en gennemsnitlig observeret reduktion i CO₂ udledningen på 0,23 t/CO₂ pr.

delebilshusstand årligt, i hovedstadsregionen. Medregnet den fulde effekt vil reduktionen i CO₂ udledning være 0,45 t/CO₂ årligt pr. delebilshusstand.

Delebilismes observerede effekt på CO₂ udledningen, er som det fremgår af vores beregninger, afhængig af, at en vis procentdel af de nye medlemmer har haft egen bil før indmeldelse. Det kræver således en kritisk masse af tidligere bilejere, hvis der skal være en observerbar reduktion af CO₂ udledningen som følge af delebilisme. Men som vi har været inde på i afsnittet, er en del af CO₂ reduktionen som følge af delebilisme, knyttet til en udsættelse af bilkøb hos brugerne. Den indirekte effekt er således lige så vigtig som den observerede.

En udbredelse af delebilisme er samtidig et positivt initiativ i forhold til forbedring af miljø og sundhed i hovedstadsregionen. Både partikeludledning og støjgener vil blive formindsket og dermed medføre til en bedre sundhed.

Delebilisme bevirker også at medlemmerne får et større fysisk aktivitetsniveau gennem deres brug af cyklen. Det lader således til at delebilisme kan have en mindre effekt på inaktivitet hos medlemmerne, men effekten lader altså ifølge vores e-survey til ikke at være særlig stor. Dette ændrer dog ikke på, at delebilisme overordnet set styrker cyklismen og gang i hovedstadsregionen. Der vil også kunne være nogle økonomiske fordele, med den medfølge fysiske aktivitet.

Københavns kommune har en stor indtjeningskilde fra parkeringsafgifter, men efter nærmere undersøgelse, har vi fundet frem til at kommune har store udgifter ved etablering af nye parkeringspladser. Kommune kunne i den sammenhæng, med fordel reservere flere parkeringspladser til delebilisme, da en enkelt delebil erstatter 4-8 personbiler, og dermed automatisk skabe mindre behov for etablering af nye parkeringspladser. Især udenfor betalingszonen vil der være penge at spare for kommunen.

Analyse del 10: Barrierer for udbredelse af delebilisme

Vi vil i denne del af opgaven fremhæve nogle af de barrierer der er for udbredelse af delebiler, som vi har stødt på, gennem vores interview, e-survey og desktop research. Igennem et overblik over disse barrierer vil vi senere i vores handlingsperspektiver, kunne give nogle bud på hvilke muligheder og potentialer der er for at udbrede delebiler, mere end tilfældet er i dag. Handlingsperspektiverne vil blive sat ind i en teoretisk ramme, for at skabe overblik over hvilke muligheder der er for delebiler.

Infrastrukturelle barrierer

I dette afsnit vil vi belyse nogle af de barrierer der er for delebiler, i forhold til infrastrukturen i hovedstadsregionen. Vi vil inddrage nogle af de udtalelser Knud Henrik Strømning gør sig i forbindelse med vores interview, samt nogle af de refleksioner deltagerne i spørgeskemaet har gjort sig.

Vores infrastruktur i vesten har i det tyvende århundrede udviklet sig på privatbilismens præmisser, og har med tiden gjort, at denne er hvor-dags dominerende transportform. Transport og størst mulig mobilitet, for de flest mulige befolkningsgrupper, har været målet i denne udvikling.

Dette har været med til at danne en afhængighed af privatbilismen, og som John Urry og Dennis Kingsley beskriver i deres bog ”After the Car”, ville vores civilisation i dag ikke kunne overleve 10 minutter uden bilen (Urry 2009: 27).

Vores samfund er i dag så fastlåst (forfatterne beskriver det som ”lock in”) af privatbilismen, at vi er blevet afhængig af den, for at kunne opretholde vores livsstil (Ibid. 29). I denne afhængighed har vi udviklet vores infrastruktur til at tilpasse sig privatbilisme, for at gøre den så fleksibel og flydende som muligt. Dette har givet en masse kompleksiteter ift. andre mobilitetsformers muligheder for at fungere og vinde indpas, da landskabet ikke er tilpasset disse (Ibid. 59).

Delebilssystemet skal i denne sammenhæng ses som en teknologi, som bruger infrastrukturen på samme måde som privatbilismen. Knud Henrik Strømning påpeger dog at delebilen ikke skal ses som det primære transportmiddel hos delebilister, når de dagligt skal transportere sig rundt, og som vi også har været inde på i afsnittet om

delebilisters mobilitetsvaner.

”Delebilen giver kun mening hvis man bruger den kollektive transport eller cyklen til den daglige transport” (Knud Henrik Strømning 44:30).

Delebilisme er altså et supplement til andre transportformer. Derfor kræves det at cykelinfrastrukturen og især den offentlige transport, er velfungerende, hvis delebilisme skal kunne vind indpas. Delebilssystemet vil i dette tilfælde være med til at bidrage til et mere fleksibelt kollektivt transportsystem, som kan afdække de behov, hvor kollektiv transport, cykel eller gang ikke er tilstrækkeligt. Men ifølge Knud Henrik Strømning kunne en barrierer for delebilisme være at den kollektive transport ikke fungerer optimalt alle steder i hovedstadsregionen, og dermed besværliggøre mulighed for delebilismen (Knud Henrik Strømning 45:15).

Cykelstierne i København skal på samme måde også fungere på et højt niveau. Ifølge Knud Henrik Strømning vil man ikke direkte opnå flere delebilister ved at udbygge cykelstier. Derimod er det et element i at gøre det attraktivt at cykle og dermed indirekte få flere potentielle brugere af debilen (Knud Henrik Strømning 45:55).

Vores e-survey viser også at 75 procent af de adspurgte bruger cyklen mere end tre gange om ugen. Det er derfor vigtigt at bevare den høje standard af cykelnetværk, så delebilisterne har mulighed for at få dækket deres hverdags transport herved.

En anden infrastrukturel barrierer, der kan være for delebilisme, er ifølge Knud Henrik Strømning, en dårlig tilgængelighed til debiler. Tilgængeligheden af debiler anses for utrolig vigtig, især i forbindelse med rekruttering af nye medlemmer (Knud Henrik Strømning 1:49:55). Hvis folk ”føler” det er for besværligt at hente en debil, f.eks. pga. afstand, vil de typisk fravælge ordningen.

I forbindelse med vores e-survey, gav vi delebilister mulighed for skrive om fordele og ulemper ved delebilisme, og det fremgik her tydeligt at afstanden til afhentningsstedet kan være en barrierer. Eksempler fra spørgeskemaet:

”Tilgængeligheden er vigtig for alle, så der må ikke være ret langt til bilerne” 27-11-2012 12:26

Dette kræver parkeringspladser, til debiler, strategisk spredt rundt i byen, som kan

skabe en kobling mellem delebilerne og kollektiv transport. Folk skal også kunne komme til delebilerne fra deres hjem og kræver derfor parkeringspladser reserveret til delebiler. Hvis man ikke fysisk skaber mulighed for disse parkeringspladser, kan det blive en hindring for delebilssystemet.

Andre erfaringer fra udlandet påpeger, at denne form for kombineret mobilitet er vigtig. I Danmark har DSB, Better Place og biludlejningsfirmaet Avis, lavet et pilotprojekt, som netop har fokus på koblingen mellem forskellige mobilitetsformer. Forsøget gik ud på at få integreret tog og dele-elbiler mellem Høje-Taastrup og Skanderborg. Dette med henblik på at udbrede systemet til flere af landets større pendlerstationer(DSB 2011). Ifølge Knud Henrik Strømning har forsøget dog vist sig ikke at blive den helt store succes. Problemet ligger, ifølge ham, i at man ikke har tænkt de eksisterende delebilsorganisationer ind i projektet. Man kunne med fordel have udnyttet deres erfaring, i stedet for et biludlejningsfirma, som alt andet lige ikke er det samme(Knud Henrik Strømning 1:19:40).

Barrierer indlejret i delebilsorganisationerne

Ud over barrierer der eksistere omkring delebilsorganisationerne er der også barrierer der er en del af delebilssystemet, disse barrierer kan være med til at folk melder sig ud af organisationerne, men også skabe barrierer for indmeldelse for potentielle medlemmer. Disse ting vil vi på baggrund af vores svar fra medlemmerne komme ind på, i det følgende.

Et andet markant og ofte nævnt problem ved at være medlem i en delebilsordning, er at man ikke på samme måde, som ved privatejerskab, kan være spontan:

"Det kan være svært spontant at forlænge tiden, da en anden måske har booket bilen og det er svært spontant og pludseligt at bruge bilen, da en anden kan have booket den nærmeste bil. Delebilsordningen er ikke fleksibel nok for mig nu, og med det forbrug jeg har..."26-11-2012 8:21 AM

Det kan være at medlemmernes situation gradvist ændrer sig, og derfor ses systemet ikke længere som fleksibelt, da man ikke altid er sikker på, at kunne leje en bil i

nærheden. Ydermere kan det også for nogle optræde som en barrierer at man ikke kan forlænge den tid, man har lejet delebilen i.

I forlængelse af, at der er nogen der mener at systemet ikke er fleksibelt nok i forhold til aflevering:

”Ulempen er, at der ikke altid er ledige biler når man skal bruge en (særligt weekender og ferier), samt at den er ufleksibel i forhold til aflevering; f.eks. hvis man bliver forsinket eller har lyst til at ændre planer.”

En anden ting der blev nævnt tit, som ikke umiddelbart ville fremstå som en barrierer, var at bilerne ikke blev afleveret i rengjort stand.

”Ulempen er at ikke alle medlemmer har samme standard for rengøring af bilerne efter brug.”

Dette er en af de ting der kan få bægeret til at flyde over for nogle, og derfor en vigtig ting at holde sig for øje for delebilsorganisationerne.

I nogle organisationer er det stadig sådan at man skal udfylde papirarbejde efter hver tur:

”...at bilen skal reserveres og hentes, at der skal udfyldes blanket ved hver kørsel, man skal helst vide i god tid hvornår man har brug for en bil.”

Dette kan skabe en stor barrierer, i og med at der kan være et forholdsvis stort arbejde forbundet med hver gang man skal leje en bil. En ting der knytter sig til dette og er et en barrierer der skaber de to førnævnte, er at der ikke er en standart for bookingsystemet, sådan at man forholdsvis nemt kunne udnytte andre organisationer, og derved skabe et mere fleksibelt system:

”...der er ikke tilstrækkelig fleksibilitet og dækning i forhold til sammensvejsningen med andre transportformer og landsdækkende standarder.” 23-11-2012 10:35 AM

Her står det også klart, at der er efterspørgsel på samarbejde med anden kollektiv transport, der derved ville gøre systemet mere fleksibelt.

Økonomiske barrierer

Hvis delebilsorganisationer skal udgøre en større del af fremtidens transportmuligheder for befolkning, skal de økonomiske forudsætninger for brugerne også være i orden. Det skal anskueliggøres for de potentielle brugere, de forskelle der gør sig gældende mellem privatbilisme og delebilsorganisationer.

Økonomiske rammer

Ifølge Knud Henrik Strømning har en barrierer for udbredelse af delebiler været præget af dårlig økonomi i delebilsorganisationer.

”En væsentlig årsag til det gik lidt trægt i starten, med udbredelse af delebiler, var simpelthen dårlig økonomi. Fra starten af har det været nogle velmenende ildsjæle, som måske ikke havde det helt store fortand på økonomi og brugte forkerte prisstruktur i delebilsordningerne” (Knud Henrik Strømning 16:10).

Knud Henrik Strømning fortæller videre at den dårlige økonomi skyldes, at mange delebilsorganisationer er foreningsbaseret, det vil sige at økonomien bare skal ”løbe rundt”, så man får den billigst mulige leje af delebilerne. Her har det, ifølge Knud Henrik Strømning, været en barrierer at delebilsorganisationer ikke fokuserede på udbredelse men alene på foreningen og dets fællesskab.

Knud Henrik Strømning fortæller at de nuværende afgifter der gør sig gældende for køretøjer, spiller en markant rolle for både delebilisme og privatbilisme, idet at de udgøre en så stor del af de samlede omkostninger for begge (Knud Henrik Strømning 1:29:50). Kørselsfradrag og kørselsgodtgørelse for pendlingen mellem hjem og arbejde understøtter privatbilisme, og besværliggøre derved en spredning af delebilisme.

”Det er jo sådan, at hvis man bor 50km væk fra sin arbejdsplads, og kører i bil frem og tilbage, for man gennem kørselsfradraget betalt sin bil. Hvis man samtidig får kørselsgodtgørelse af sit brug af bilen til arbejdsrelaterede opgaver,

har man decideret et overskud på sit kørselsbudget”(Knud Henrik Strømning 1:30:12)

Dette er med til formindske incitamentet til at finde alternative transportmidler hos privatbilisterne, og kan derved anses som en barrier.

En af de store udfordringer for delebilsorganisationer i dag, er også at bilindustrien er begyndt at lave biler der har bedre brændstoføkonomi, og langt billigere end før. Dette er der også nogen af medlemmerne der nævner, som begrundelse for udmelding:

”Delebilsordningen er ikke fleksibel nok for mig nu, og med det forbrug jeg har er den heller ikke billigere end at købe og køre i egen, miljøvenlig lille bil. Derfor er jeg nu ved at købe egen bil - en ny vw up - og melde mig ud af delebilsordningen.”

”indkøb af nye små biler er blevet meget billigere - og derved et billigere økonomisk alternativ til debilen.”

Dette er en stor konkurrent for delebilisme, da disse biltyper begynder at konkurrerer med delebilisme i pris, selv for de der kører meget lidt.

Adfærd

I dette afsnit kommer vi ind på at det ikke altid er rationelle betinget beslutninger der determinerer vores mobilitetsvalg, og herunder hvilke mekanismer der er med til at styre disse. I denne sammenhæng vil vi bl.a. trække på den viden Malene Freudendal-Pedersen har genereret igennem hendes afhandling ”*mellem frihed og ufrihed*”.

Herudover vil vi, som i de forgående afsnit, også inddrage nogle betragtninger fra vores ekspertinterview med Knud Henrik Strømning. Dette med henblik på at belyse den gråzone der umiddelbart ikke kan vejes og måles, men ligger dybt begravet i folks opfattelse af mobilitet.

For at forstå hvorfor folk der har let adgang til kollektiv transport, eller mulighed for at opfylde deres mest væsentlige mobilitetsbehov ved hjælp af eks. at cykle eller gå, er det vigtigt at holde sig for øje at en bil har meget større betydning for folk, end blot at transportere dem fra a til b.

For mange mennesker er privat ejerskab over en bil, direkte forbundet med status, hvilket optræder på tværs af forskellige klasser. I vores interview med vores respondent Knud Henrik Strømning, fortæller han at i forbindelse med hans ansættelse, blev påkrævet at have bil i tilfælde at han skulle ud til kunder. Dette var et ansættelsesforhold, han var nødt til at forhandle sig fra, da arbejdsgiveren havde den opfattelse at man ikke kunne komme ud til kunder på en cykel. Dette skaber nogle store forhindringer for udbredelse af delebilisme, da det forudsætter at bilen ikke er ens primære transportkilde (Knud Henrik Strømning 0:42:02).

Ud over at privat ejerskab over en bil kan repræsentere et statussymbol, bliver det at eje en bil også forbundet med fleksibilitet. Eksempelvis nævner Freudendal i sin afhandling *mellem frihed og ufrihed*, at det bliver opfattet som en hindring for at få hverdagslivet til at hænge sammen, hvis ikke at man ejer en bil:

”Det kan ikke lade sig gøre at få et hverdagsliv til at hænge sammen, hvis man er afhængig af toget.” (Freudendal 2007: 76).

I forhold til at få hverdagen til at hænge sammen bliver det også tit brugt som argument, at hvis man har børn, kan man ikke undvære en bil. Ydermere understøttes opfattelsen af at man ikke kan avancere inden for sit arbejde, hvis ikke at man er fleksibel ved at eje en bil. Dette til trods for at man er klar over at det har en negativ miljøeffekt:

”jeg ved godt, at det er mere miljørigtigt at tage toget, men hvis jeg vil avancere i mit job, bliver jeg nød til at være fleksibel.” (Freudendal 2007: 77).

Der argumenteres altså stik mod et kendt rationale om at der er en negativ miljøeffekt forbundet med ens forbrug, og der retfærdiggøres med et rationale der i virkeligheden er irrationelt.

Samfundet er også en af de strukturelle fortællinger som tit bliver brugt som undskyldning for at have en bil, da det påstås at samfundet er indrettet på bilisme (Freudendal 2007: 70). Selvom at et samfund er indstillet på bilisme, har vi i Danmark et meget omfattende og fleksibel kollektiv trafiksystem, dette er et godt eksempel på at der argumenteres ud fra en antagelse der støtter ens livsvalg og dermed

retfærdiggøre det at eje en bil (Freudendal 2007: 71).

Folks opfattelse af bilen som et symbol på frihed, fleksibilitet og en årsag til at hverdagslivet kan hænge sammen, er opfattelser der er meget svære at ændre. Dette tyder på at der eksistere en stærk form for sporafhængighed hos folk i forbindelse med ejerskabet af en bil. Denne sporafhængighed er svær at bryde, da dette er knyttet til nogle normative og kognitive regler i samfundet, og bliver derfor produceret og reproduceret igennem folks handlen og sociale interageren (Freudendal 2007: 75).

Politiske barrierer

Igennem vores ekspertinterview, både med Annette Kayser og Knud Henrik Strømning, stod det klart, at der var nogle klare barrierer forbundet med hvilken rolle Københavns kommunen skulle påtage sig. Yderligere om det var en mulighed overhovedet at blande sig i udbredelsen af delebiler. Det er nogle af disse betragtninger vi igennem dette afsnit vil belyse, for at danne et overblik over nogle af de barrierer delebilsorganisationer møder på dette planlægningsmæssige plan.

Politisk fokus

Under vores interview med Annette Kayser (Københavns Kommune), stod det ret klart at der var et ønske om at støtte delebilisme. Ønsket bunder i de positive erfaringer man har fra udlandet i forhold til reduktion af trængsel og forbedring af miljø via delebilisme:

”Vi vil faktisk gerne have færre biler, og der står delebiler ret stærkt” (Annette Kayser: 28:00)

Annette Kayser forklarer at kommunen længe har været klar over delebilismens positive effekter, uden at der rent politisk er sket noget. Først efter en kursændring i det politisk fokus, er der kommet større opmærksomhed omkring emnet:

”Delebilisme har i lang tid ligget og ulmet uden man har gjort noget aktivt, men så kommer SF og så kommer hjulene lidt i gang” (Annette Kayser: 7:35)

Men selv om at der er et større politisk fokus omkring emnet, er der endnu ikke sat penge af direkte til delebilisme.

”...vores system det virker sådan at vi skal have en politisk bestilling før at embedsmændene må begynde at bruge noget tid på det her...”

(Annette Kayser: 9:07)

Hun fortæller selv at hvis kommunen kommer til den erkendelse at de må og vil støtte delebilisme, vil det være noget der først bliver indarbejdet i næste års budgetforhandlinger(Annette Kayser: 23:00). Dette gør forudsætningerne ret svære rent politisk for delebilsorganisationerne. Knud Henrik Strømning fortæller der ikke er kommet ret meget ud af at gå direkte til politikkerne, og er derfor begyndt at gå til pressen for på den måde at få sat skub i udviklingen for delebiler (Knud Henrik Strømning: 12:05).

Kommunens rolle

En af de største barrierer der eksistere rent politisk, er hvilken rolle kommunen kan udgøre i forhold til delebiler. Der eksistere således ikke en decideret modvilje fra kommunalt plan.

”Hvis kommunen vil have en mere grøn profil, må man gå ind og støtte nogle projekter.” (Annette Kayser: 20:40).

Det tyder altså på at kommunen er klar over at delebilisme ikke alene er en mulighed for at få færre biler i byen og positive miljøeffekter, men også at kommunen kan profilere sig via dette.

Problemet ligger derimod i en stor usikkerhed omkring hvilke initiativer der må igangsættes rent kommunalt. Hertil nævner Annette Kayser:

”En delebilsordning det er jo et eget firma, eller hvad du nu kalder det, det er jo ikke en offentlig virksomhed, eller en kommunal virksomhed, og må kommunen gå ind i et eller andet hvor vi ligesom løfter en opgave der ellers skulle være løftet af en privat virksomhed” (Annette Kayser: 3:58).

Der ligger altså en stor usikkerhed fra kommunens side om hvorvidt at de må hjælpe delebilsordninger, og på hvilke måder:

”...så er der den anden del, må kommunen gå ind og udvikle logoer og promovere, det er det vi prøver at afklarer...” (Annette Kayser: 11:55).

I og med delebilsorganisationer ikke er offentlige virksomheder befinder kommunen sig i en juridisk gråzone, hvor kommunen ikke ved om den må give penge til bestemte organisationer, da kunne skabe konkurrencemæssige fordele for nogle organisationer.

”...vi har et citylogistik projekt kørende hvor den er helt oppe og kører med, må kommunen gå ind og støtte nogle logistik virksomheder til at drive citylogistikken i en periode, eller går man så ind og tager en privat virksomheds opgave, og der kører en helt masse jura omkring det, og det er ikke afklaret...” (Annette Kayser: 12:29).

Der ligger yderligere en problematik i at Københavns kommune mangler parkeringspladser, hvilket gør at der ikke eksistere incitament til at bortskænke parkeringspladser. I et økonomisk såvel som logistisk perspektiv.

”...parkeringsområdet er en varm kartoffel i København, fordi vi har en kæmpe udfordring med at skaffe parkeringspladser nok...” (Annette Kayser 10:01).

”...samtidig er der den anden del af det, der hedder, København har noget betalingsparkering og det er jo faktisk en indtægt for kommunen, og som det er lige i øjeblikket så hver gang vi nedlægger en parkeringsplads så mister vi nogle penge...” (Annette Kayser: 10:18).

Der ligger ergo en stor udfordring i at få kommunen og politikerne til at se delebilsordninger som en besparelse og ikke en udgift når det kommer til parkering.

Analyse del 11: Handlingsperspektiver

Delebilisme i et multilevel-perspektiv

Vi har tidligere gennemgået nogle af de barrierer, der eksisterer, når det kommer til udbredelsen af delebilisme i hovedstadsregionen, og hvordan der eksisterer en stærk form for sporafhængighed i folks opfattelse af mobilitet. I dette afsnit vil vi komme ind på nogle af de muligheder, der er for en større penetrering på markedet for delebilisme, og hvordan at der kan blive en mere udbredt anvendelse af disse. Dog er vores hensigt ikke at komme med en endegyldig løsning på, hvordan denne udbredelse kan forekomme. I forbindelse med dette vil vi komme ind på, hvordan at delebilisme kan konstituere det eksisterende sociotekniske regime ved en produkt-til-service tankegang. I den forbindelse vil vi seke til udlandet for at se, hvilke initiativer, der har været årsag til, at delebilisme har vundet større indpas. Erfaringerne herfra kan bruges til at skabe en forståelse for, hvordan delebilisme kunne vinde større indpas i Danmark.

Delebilen som niche

Helt centralt for vores projekt er, at vi ser delebilssystemet som en konstituerende faktor til konventionel kollektiv transport, og dermed ikke som et system, der går ind og bryder med dette, men derimod som en udvidelse af konventionel kollektiv transport. Heraf kommer vores syn på delebilisme som en niche, der kæmper for at konstituere det eksisterende regime, der blandt andet repræsenteres af kollektiv transport. Ydermere kan delebilisme også betragtes som en niche på baggrund af den stadig lille andel, der er af brugere, eksempelvis i forhold til andre lande. Dog skal det ikke forstås sådan, at delebilisme ikke kan eksistere uden kollektiv transport, men at præmissen for delebilisme er, at brugerne af systemet primært har et andet transportmiddel end bilen.

At debilen kan ses som en konstituerende faktor for den konventionelle kollektive transport, kan der ses eksempler på i udlandet, hvor det har sikret en større loyalitet blandt den kollektive transports brugere og bidraget til dens image som et moderne og fleksibelt system (MoMo 2010: 14).

Udover, at der i regimet eksistere konventionel kollektiv trafik, eksistere der også en normativ tankegang omkring privat ejerskab af personbilen, og det er denne tankegang, vi har fundet ud af, er præget af stor sporafhængighed. Denne

sporaafhængighed var i store træk hængt op på, at folk har en forståelse af bilen som et symbol på frihed og ”det gode liv”. Denne tankegang bryder delebilisme med, idet det for nogen ikke giver mening at eje en bil i hverdagen, men i stedet fra tid til anden til forskellige formål. Tankegang kaldes produkt-til-service, idet man ændrer noget, der før var et privat ejet produkt til en tilgængelig service, uden at have et direkte ejerskab over produktet (Nykvist et al. 2008: 1379).

Ud over de tidligere nævnte barrierer, eksistere der også nogle politiske barrierer grundet manglende viden om delebilisme. Vi fandt i analysen frem til, at det til dels skyldtes en ”frygt” for at løfte nogle opgaver for private virksomheder, da det tidligere var mislykkedes. Da kommunen tjente penge på parkering, var der heller ikke den store velvilje til at nedlægge for mange parkeringspladser. Disse kognitive barrierer, der gør at kommunen følger nogle bestemte spor er også kendt i andre lande i Europa, hvor delebilen i dag har vundet større indpas, og disse barrierer, gør at der ikke skabes den nødvendige grobund for delebilisme i Danmark (MoMo 2010: 14). Geels beskriver fire innovationsfaser for en teknologis bevægelse ind i et socioteknisk regime, hvor første fase beskriver, at teknologien bliver skabt for at afhjælpe et eksisterende lokalt problem (Elzen et al., 2004: 39). I den næste fase beskrives, hvordan stadig større interaktion, nicheaktører imellem, skaber større stabilitet, og derved leder til en udvikling i netværket. Brugere vil også få en større forståelse for teknologien, hvilket yderligere stabilisere teknologien (Ibid.). Tredje fase beskriver, hvordan teknologien kan spredes i takt med større stabilitet, og at teknologien vil blive mere synlig i det sociotekniske regime, hvilket afstedkommer, at teknologien med tiden vil træde ind på et mainstreammarked. Ændringerne afhænger af pres fra landskabet eller ændringer i pris og funktionalitet (Ibid. 41). Fjerde fase beskriver en gradvis udfasning af den tidligere eksisterende teknologi.

Delebilisme i hovedstadsregionen befinder sig imellem anden- og tredje innovationsfase, i og med at der i øjeblikket sker en gradvis større interaktion delebilsorganisationerne imellem. Eksempelvis er de tidligere delebilsorganisationer i brokvarterende i dag samlet under organisationen LetsGo. Dette skaber en øget tilgængelighed og fleksibilitet, idet der er flere tilgængelige biler rundt omkring i byen. En udvikling i systemet kan også ses i forhold til, at alle de mindre eksisterende *delebilsordninger i København* og omegn bruger samme bookingsystem (andelsbilen.dk).

Et helt tydeligt eksempel på, at delebilisme er klart til at træde ind og vinde større markedsandel, er, at DSB som tidligere beskrevet var medstiftere på et pilotprojekt med dele-el biler, der dog tilsyneladende ikke har særligt stort potentiale som tidligere beskrevet. Dette vidner, om at der er et større marked for delebilisme, men at barriererne vi igennem opgaven identificerer gør, at denne indtræden på mainstreammarkedet ikke er sket.

Ydermere er der et stort pres fra landskabet i form af trængsels- og miljøproblemer i København.

”Vi vil faktisk gerne have færre biler, og det er der, at debiler står ret stærkt”
(Annette Kayser: 28:04).

Dette bevidner, at Københavns kommune er klar over de trængselsmæssige problemer, hvilket delebilismen kan være med til at afhjælpe. Presset fra landskabet, altså trængsels- og miljøproblemerne påvirker bl.a. politikere til at søge løsninger, hvilket kan skabe ”windows of opportunities” for delebilismen.

Initiativer i udlandet

Eksempler på faktorer der gør, at delebilisme vinder større indpas i den kollektive trafik, kan bl.a. findes i udlandet, hvor flere lande i Europa har taget konceptet til sig, og det er derfor blevet en del af den kollektive transport.

I Hannover i Tyskland er delebilisme blevet tænkt ind i den kollektive transport, således at man kan anvende bilerne i flåden på samme vilkår som med resten af den kollektive trafik. Det fælles projekt hedder HanoverMobil, og ideen er, at man har ét rejsekort, der fungerer til al kollektiv trafik, hvor ens forbrug bliver afregnet hver måned (MoMo 2010: 14). Et af succeskriterierne har været, at man har haft en god fordeling af erhverv- og privatbrugere. Dette har gjort, at der er en større tilgængelighed til bilerne i weekenden for privatbrugerne, hvor der er størst brug for bilerne og fuld udnyttelse i hverdagene (Ibid.).

Disse projekter har været succesrige på grund af en anerkendelse af projekternes potentiale fra staten side, hvilket har gjort, at der rent politisk har været støtte i forhold til oplysningskampagner og eftergivelser af offentligt rum, som projekter i både Bremen og London har været gode eksempler på (Ibid.). Andre eksempler på

succes har som i Østrig og Belgien været, at delebilsselskaberne har mobiliseret sig til én organisation, hvilket har gjort systemet mere kompatibelt med den kollektive transport (Ibid.).

Som tidligere nævnt er sociotekniske systemer med stor grad af sporafhængighed, meget vanskelige at ændre, og det er vigtigt at holde sig for øje, at det ikke er en opgave der udelukkende skal løftes fra politisk side, men sammen med relevante aktører (Søndergård et al, 2007 : 299). Her kan man med fordel kigge på de erfaringer der er gjort i Holland, hvor man på baggrund af den procesorienteret tilgang til udviklingen af sociotekniske systemer, hvilket kaldes *transition management*, har afprøvet en strategi der kaldes transitionsarenaer (Ibid : 300). Denne strategi havde til formål, at udvikle nye aktører, rationaler og kapaciteter, og hermed at fremme nicheteknologier, og større offentlig opbakning (Ibid. 301). Dette kunne være med til at samle delebilsorganisationer, hvormed at disse fælles kunne komme til fælles mål og løsninger med andre relevante aktører, som politikere, kollektive transportselskaber, og miljøorganisationer i kommunerne.

En barrierer for spredning kan samtidigt udtrykkes i det sparsomme antal medlemmer der til dato er, hvilket er en af de ting der gør at der kan være langt til den nærmeste delebil, og at der ikke altid er garanti for at kunne leje en bil på et bestemt tidspunkt. En større tilslutning ville gøre at der ville være en større bilflåde i delebilsorganisationerne, hvilket ville gøre fleksibiliteten større. Dette kunne så bryde med nogle af de normative forestillinger der eksistere i samfundet om, at man har en lavere grad af frihed, hvis ikke man ejer en bil. Gennem en større normativ accept af delebilisme, kunne man forestille sig at spredningen ville få en selvforstærkende effekt, da flere medlemmer, igen ville skabe en større flåde og dermed øget fleksibilitet. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at uden det både er økonomisk rentabelt og fleksibelt nok, vil delebilisme ikke blive udviklet.

Lige nu er delebilisme da også knyttet til en meget snæver demografisk gruppe. For at der kommer gang i en spredning ville man kunne fokusere på andre specifikke grupper, hvilket ville koste penge, men det er her et samarbejde med andre aktører bl.a. kunne være en fordel. I Malmö har man forsøgt sig med denne taktik, hvor man henvendte sig specifikt til arkitekter, hvilket har været en succes (Knud Henrik

Strømming: 01:37:07). Man kunne med fordel henvende sig til de folk der er ved at etablere sig i byområdet, da de oftest får børn og derved ”behov” for en bil.

Regulative ændringer kan have en stor betydning for delebilisme, da det tvinger aktører i at gå i bestemte retninger (Søndergård 2004: 293). Dette ville være med til at presse den kollektive transport til at indtænke delebilisme i deres system. Her ville det være vigtigt at benytte sig af de allerede etableret organisationers knowhow, og brugerbase til at udvikle en holdbar model. Det ville i den situation kunne ses som en win-win-situation, i og med at den etablerede kollektive transport ville skabe større loyalitet hos deres kunder, gennem et mere nyanceret og fleksibelt system, imens delebilen vil få en hurtigere markedsandel (HUR 2005 : 2).

Idekatalog:

I dette afsnit vil vi komme med en række initiativer som vil kun understøtte spredningen af delebilisme i hovedstadsregionen i forhold til den nuværende situation. Vi vil her fokusere på initiativer, som det efter vores vurdering vil være realistiske i en umiddelbare fremtid.

Rejsekort:

- I udlandet har man gode erfaring med at integrere delebilisme med den kollektiv transport via mobilitetskort. I en dansk kontekst virker det oplagt, at en sådan integration vil finde sted med det allerede eksisterende og landsudbredt rejsekort. Et sådan system vil også kunne imødekomme besværlig registrering af kilometrer og afhentning af nøgler, som hos nogle delebilsbrugere bliver oplevet som en ulempe.

"Mere convenience i forbindelse med nøgler og registrering af kilometer samt bookingsystem" 21-11-2012 3:20

"Automatisk kilometer/tids registrering" 21-11-2012 7:51

"Af og til besværligt mht ALTID at skulle føre nøjeregnende KM regnskab både skriftligt og elektronisk" 28-11-2012 2:08

Mobilitetskortet ville endvidere gøre en samlet betaling muligt, og gøre det let at lave specielle rabatordninger for delebilister.

Apps/internet:

- Apps der vil gøre det muligt at booke delebiler over smart-phones.
- Muligt at planlægge rejser med delebil via hjemmesiden Rejseplanen.dk.

Synlighed og markedsføring :

- Der bør etableres synlig afmærkning og skiltning af de steder hvor der holder delebiler parkeret rundt i byen.
- Kommuner der udsender velkomstpakker til sine nye borgere burde informere om delebilisme derigennem.
- For at øge bevidstheden omkring delebiler, kan en standardisering af et delebilssymbol indføres, og derved vil en gradvis genkendelighed opnås.

Forskning og udvikling

- Der mangler generelt opdateret forskning om delebilisme potentiale. Opdateret forskning vil give embedsmænd og politikere bedre mulighed for handle på et kvalificeret grundlag og tage delebilisme med i deres overvejelser når det er relevant.
(Vi håber selvfølgelig her vores undersøgelse kan hjælpe lidt på vej).

Statslige tilskud og støtte

- Man kunne måske forestille at kommunen betalte et beløb til virksomheder eller foreninger, der kan dokumentere, at de er med til at nedbringe byens CO₂ udledningen og forbedre sundheden.
- Penge til forskning

Kommunale, regionale og statslige initiativer

- Kommunerne burde reservere parkeringspladser specielt til delebiler ved centrale trafikknudepunkter.
- Kommunen kunne pålægge sin institutioner at benytte delebil i vides muligt omfang, ligesom man allerede har gjort med el-biler i Københavns kommune.
- Hæve afgifter og sænke fradrag på personbiler

- Malmø-modellen: I Malmø har man fra kommunale side besluttet at entreprenører i forbindelse med nybyggeri kan reducere antallet af ny etablerede parkeringspladser, hvis de nye beboer automatisk bliver medlem af en delebilsordning ved indflytning.

Ændringer i delebilsorganisationerne

- Delebilsorganisationerne kunne evt. Overveje gratis prøvemedlemsskaber til nye borger i kommunen.
- En fælles front fra delbilsselskabernes side, vil gøre en integration med de kollektive trafikselskaber lettere, og dermed sikre bedre muligheder for en spredning af delebilisme.
- Mulighed for at låne delebiler på kryds af delebilsselskaberne er endvidere noget der bliver efterlyst af flere delebilsmedlemmer.
- Man kunne lave rabataftaler for andelsforeninger, ejerforeninger og boligselskaber som indmeldte sig samlet. Delebilsmedlemskabet ville så følge automatisk med i huslejen, ligesom kabel-tv.

Konklusion

Problemformulering:

- *Hvordan kan delebilisme bidrage til en forbedring af miljøet i hovedstadsregionen, og hvilke barrierer er der for en udbredelse?*

Igennem vores arbejde knyttet til ovenstående problemformulering, udarbejdede vi et omfattende e-survey, der kortlagde forskellige tendenser der var ved forskellige delebilsorganisationer i region hovedstaden. Vi fandt ud af at delebilisterne. Er en veluddannet gruppe, med en høj indkomst, der befinder sig i en livsfase hvor de har stiftet familie, og har fast arbejde. Yderligere fandt vi, at motivationen for indmeldelse især er knyttet til et ønske om forhøjet fleksibilitet, for den gruppe der ikke før ejede bil. For gruppen der ejede bil, var det ønsket om at bevarer denne fleksibilitet med en bedre økonomisk løsning. Derudover fandt vi bl.a. ud af at når folk bliver medlem af en delebilsordning ændre de deres mobilitetsvaner igennem en *læringsproces*, der gør at de i meget højere grad benytter cykel og gang, samt fastholder dem i deres høje forbrug af kollektiv transport. Vi beregnede af der var en gennemsnitlig observeret reduktion i CO₂ udledningen på 0,23 t/CO₂ pr. delebilshusstand årligt, i hovedstadsregionen. Medregnet den fulde effekt er reduktionen i CO₂ udledning altså 0,45 t/CO₂ årligt pr. delebilshusstand. Ud over en lavere grad af CO₂ udledning, bidrager delebilisme også til mindre trængsel i region hovedstaden pga. færre antal kørte km på tidspunkt uden for myldretiden. Vi fandt endvidere ud af at en enkel delebil erstatter fire til otte almindelige personbiler, hvilket skaber et bedre miljø i form af mindre støj, og luftforurening, og generelt mere plads i byen hvilket bidrager til en større sundhed i region hovedstaden. I og med at debiler erstatter fire til otte personbiler, kan de være med til, at afhjælpe den mangel der er på parkeringspladser, der især eksistere i indre by.

Yderligere undersøgt vi mulige sundhedsgevinster ved delebilisme og fandt, at der sandsynligvis var en lille gruppe der gik fra at være inaktive, til at være aktive efter indmeldelse i en delebilsorganisation. Ydermere kan kommunen og andre private aktører sparer omkostninger der er forbundet med anlæggelse af nye pladser, hvilket mindst beløber sig til ca. 50.000 kr. per plads, foruden vedligeholdelsesomkostningerne, især er der en gevinst uden for betalingszonerne, da der ikke er nogen indtjening ved parkering i disse områder. Til trods for at delebilisme

har mange fordele, er der også nogle ulemper som medlemmerne selv pegede på i vores e-survey. Blandt disse var, at hvis man spontant ville leje en bil, var de ikke altid ledige, og at der ofte kunne være langt til den nærmeste bil. At ikke alle medlemmer havde den samme ide om, i hvilken stand at bilen skulle afleveres i, var også noget af det der blev skrevet meget om, hvilket kan resultere i at der mistes medlemmer. En anden essentiel barrierer er, at der er nogle økonomiske incitament der fastholder folk i privatbilismen, eksempelvis kørselsfradrag og kørselsgodtgørelse. Ud over de økonomiske incitamentstrukturer der kan skabe barrierer for udbredelsen af delebilisme, er også nye mere økonomiske biltyper begyndt at blive markedsført, hvilket gør at privatbilisme ikke er lige så dyrt som før. En af de helt store barrierer kan findes i den normative tanke der er omkring privatbilisme. Igennem Malene Freudendahls afhandling "*Mellem frihed og ufrihed*" fandt vi en del af de forklaringer på hvorfor, at delebilisme ikke har vundet større indpas i region hovedstaden. En stor del af befolkningen anser bilen værende betingelse for det "gode liv", og ser en hver begrænsning af privatbilisme som en modbearbejdelse af deres frihedsfølelse. Dette udgøre nogle markante barrierer for udbredelsen af delebilisme, der er svære at gøre op med. Igennem vores kvalitative interview med Annette Kayser fra Københavns kommune, stod det også klart at der var nogle klare barrierer som kommunen udgjorde, da de ikke havde gjort klart hvilken rolle de skal spille i forhold til delebilisme. Der eksisterede også en berøringsangst på området, da det at frigive parkeringspladser til debiler i indre by, er forbundet med tabt indtjening.

For at forstå disse barrierer, har vi anvendt Frank W. Geels teorier om sociotekniske systemer, der forklarer en niches kamp for at vinde indpas i et stabilt system. På baggrund af dette fandt vi frem til at der sker ændringer i landskabet i form af CO₂ udledning og trængsel der sætter regimet under pres der kan skabe "*windows of opportunities*" for debilen, der skal ses som en niche der kan konstituerer den konventionelle kollektive transport og effektivisere denne og dermed vinde indpas i regimet. Delebilisme synes sådan set at være moden for at vinde ind i det sociotekniske regime, men de tidligere nævnte barrierer gør at dette ikke umiddelbart sker. Udlandet er også et godt eksempel for at se hvilke barrierer der har eksisteret før en større udbredelse har fundet sted. Meget vigtigt er, at staten går ind og støtter ordningerne, eksempelvis

gennem kampagneførelse eller frigivelse af offentligt rum. Samt at der sker en standardisering i organisationerne, sådan at medlemmerne kan booke på tværs af andre organisationer, og derved blive mere fleksible.

Det kan skabe en selvforstærkende spredning, der gennem flere medlemmer og større flåde, vil gøre ordningen mere attraktiv.

Litteraturliste

Bøger:

- Bødkler, K., Kensing, F. og Simonsen, J. (2008). *"Professionel it-forundersøgelse – grundlag for brugerdrevet innovation"*. Forlaget samfundslitteratur udgave 2.
- Elzen, Boelie, Geels, Frank W., og Green, Ken. (2004). *"System innovation and the transition to sustainability. Theory, Evidence and Policy"*. Edward Elgar Publishing Limited.
- Flyvbjerg, Bent. (1991). *Rationalitet og magt. Den konkrete videnskab*". Akademisk forlag.
- Freudendahl, Malene P. (2007). *"Mellem frihed og ufrihed"*. Roskilde Universitetscenter.
- Fuglsang, Lars, Hagedorn-Rasmussen, Peter og Olsen, Poul Bitsch. (2007). *"Teknikker i Samfundsvidenskaberne"*. Roskilde Universitetsforlag.
- Geels, Frank W. (2004). *"From sectoral system of innovation to scio-technical systems: Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory"*. Elsevier-ScienceDirect.
- Kvale, Steinar og Brinkmann, Svend. (2008). *"Introduktion til et håndværk"*. Hans Reitzels forlag
- Buch-Hansen, Hubert og Nielsen, Peter. (2008). *"Kritisk Realisme"*. Roskilde Universitetsforlag.
- Søndergaard, Bent, Hansen, Ole Erik og Stærdahl, Jens. (2007). *"Bæredygtig omstilling af samfundets produktions- og forbrugssystemer"*. Roskilde Universitetsforlag.

- Urry, John og Kingsley, Dennis (2009). *"After the Car"*. Cambridge University Press.

Rapporter og websider

- Cowi og Københavns Kommune. (2009). *"Samfundsøkonomiske analyser af cykeltiltag – metode og cases"*. By og Trafik.
<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/CyklernesBy/CykelFaktaOgViden/~media/875F24ADA889471C829E6E8A4B660121.ashx> - set den 15/11-2012
- Danmarks Statistik. (2012). *"Danmark i tal"*. Danmarks statistik.
<http://www.dst.dk/pukora/epub/upload/14849/dkital.pdf> - set den 01/01-2013
- Danmarks Statistik. (2011). *"Bestand og nyregistreringer af personbiler"*. Danmarks Statistik.
<http://www.dst.dk/pukora/epub/Nyt/2012/NR169.pdf> - Set den 20/12-2012
- Danske Regioner. (2010). *"STATESTIK"*. Danske Regioner.
<http://www.regioner.dk/Om+Regionerne/Statistik+ny.aspx> - set den 01/01-2013
- DMU. (2008). *"Partikel projektet 2007-2007"*. Danmarks miljøundersøgelse Aarhus Universitet.
<http://www2.dmu.dk/Pub/FR688.pdf> - set den 02/12-2012
- DTU Fødevarer instituttet. (2009). *"Fysisk aktivitet i den voksne danske befolkning 2003-2006"*. DTU fødevarer instituttet.
<http://www.food.dtu.dk/upload/f%C3%B8devareinstitutet/food.dtu.dk/publikationer/2009/fysisk%20aktivitet%20i%20den%20voksne%20danske%20befolkning%202003-2006.pdf>

- Energi og Olieforum. (2011). "*Scenarier for transportsektorens energiforbrug i Danmark*". Ea Energianalyse. http://www.ea-energianalyse.dk/reports/1106_scenarier_for_transportsektorens_energiforbrug_06_05_2011.pdf - Set den 21/11-2012
- EU2010. (2010). "*Monitoring the CO2 emissions from new passenger cars in the EU: summary of data for 2010*". European Environment Agency. <http://www.gperi.moptc.pt/tempfiles/20110811154608moptc.pdf> - set den 21/12-2012
- Evaluation Car-Sharing. (2006). "*Evaluation Car-Sharing*". Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK.
- HUR. (2005). "*Bus når det passer dig. Bil når det passer dig*". Hovedsædets Udviklingsråd. <http://www.moviatrafik.dk/Erhverv/delebiler/Documents/bilejere.pdf>
- IPCC. (2007). "*2007 IPCC - Transport and its infrastructure*". IPCC. <http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/wg3/ar4-wg3-chapter5.pdf> - set den 15/11-2012
- Københavns kommune. (2012). "*CO₂ regnskab 2011*". COWI og Københavns kommune. https://subsite.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Byudvikling/Klima/CO2neutral2025/Opfoelgning/~/_media/6B4B973FA4B544FBB7E1478F7E2ED0CC.ashx - set første gang 10/11-2012
- Københavns kommune. (2009). "*Københavns klimaplan*". Københavns kommune. Set den 29/12-2012
- Lennert, Florian. (2011). "*Bemobility – Berlin elektro mobil: the future of Urban transport*". InnoZ/LSE

http://ecomobility2011.iclei.org/fileadmin/Changwon_PPT_day_2/EcoMobility2011_Plenary1_The_BeMobility_project_Florian_Lennert.pdf - Set den 20/09-2012

- Miljøstyrelsen. (2012). *"Krav til bilers CO2 Udslip"*. Miljøministeriet.
http://www.mst.dk/Virksomhed_og_myndighed/Gron_strategi/Transport/EUs+trafikpolitik/CO2+udslip+fra+biler - Webside set den 20/12-2012
- Miljøstyrelsen. (2011). *"Støj og Sundhed"*. Miljøministeriet.
http://www.mst.dk/Virksomhed_og_myndighed/Stoej/trafikstoj/stoejogsundhed/
) - webside set den 21/12-2012
- Miljøstyrelsen. (2005). *"Luftforurening med partikler i Danmark"*.
Miljøstyrelsen.
<http://www2.mst.dk/common/Udgivramme/Frame.asp?http://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2005/87-7614-720-7/html/helepubl.htm> - set første gang 05/12-2012
- Miljøstyrelsen. (2004). *"Nye veje til støjbekæmpelse i byer"*. Miljøministeriet.
http://www.mst.dk/NR/rdonlyres/57EEA2E0-1378-40AB-83DCFD5844FA8062/0/VD_rap295_Nyevejetilst%C3%B8jbek%C3%A6mpelse.pdf
f – set den 22/12-2012
- Miljøstyrelsen. (2000). *"Evaluering af carsharing i Danmark"*. Center for mobilitet og miljø.
<http://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2000/87-7944-312-5/pdf/87-7944-313-3.pdf> - set første gang 27/09-2012
- MoMo. (2010). *"The state of european car-sharing"*. Intelligent Energy Europe.
http://www.motiva.fi/files/4138/WP2_Final_Report.pdf - set første gang 14/09-2012

- Motions- og Ernæringsrådet. (2007). *"Fysisk inaktivitet – Sammenhænge og konsekvenser"*. Motions- og Ernæringsrådet.
http://www.meraadet.dk/gfx/uploads/rapporter_pdf/13.06.07%207767_fysisk_inaktivitet_webny2.pdf - set første gang 04/12-2012
- Region hovedstaden. (2012). *"uddannelse og indkomst"*. Region Nordjylland.
<http://www.rn.dk/Regionen/FaktaOmNordjylland/Uddannelseogindkomst.htm>
- set den 01/01-2013
- Teknik og Miljøforvaltningen. (2012). *"Trafik i København 2007-2011"*. Center for trafik.
http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/947_97aSHW0cAO.pdf - set første gang 15/11-2012
- Teknik og Miljøforvaltningen. (2011). *"Økonomi for parkering"*. Center for parkering.
<https://www.dropbox.com/s/kuuukgx3zbcf54w/858C1C92F2FA4153B3395CF9AA19E1D3.pdf>
- Trafikstyrelsen. (Ingen Datomærkning forefindes). *"Tabeller Vedr. Grøn transport"*. Trafikstyrelsen.
http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/~/_media/EECBCDE44C1449149421E43ADC2052F0.ashx - Set den 20/12-2012
- WHO. (2011). *"Burden of disease from enviromental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe"*. World Health Organization.
http://www.who.int/quantifying_ehimpacts/publications/e94888.pdf - set første gang 04/12-2012
- WHO. (2010). *"Urbanization and Health"*. World Health Organization.
<http://www.who.int/bulletin/volumes/88/4/10-010410/en/> - Set den 28/12-2012

Artikler:

- Dagbladet Information. (2012).
<http://www.information.dk/telegram/290358> –
Set den 20/12-2012
- Dagbladet Politiken. (2012).
<http://politiken.dk/tjek/bilerogmc/ECE1817326/delebiler-i-koebenhavn-faar-dobbelt-saa-meget-plads/> -
Set den 20/12-2012
- DSB. (2011). "*Med elbil fra tog til dør*". Pressemeddelelse fra DSB.
<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/med-elbil-fra-tog-til-dor/>
- set den 19/12-2012
- Energistyrelsen. (2012). Transporten energiforbrug og CO₂ [emissioner](http://www.ens.dk/da-DK/KlimaOgCO2/Transport/Genereltomtransportogenergiforbrug/Sider/Forside.aspx).
<http://www.ens.dk/da-DK/KlimaOgCO2/Transport/Genereltomtransportogenergiforbrug/Sider/Forside.aspx>
[Set den 21/12-2012](http://www.ens.dk/da-DK/KlimaOgCO2/Transport/Genereltomtransportogenergiforbrug/Sider/Forside.aspx)
- Fagbladet Ingeniøren. (2012).
<http://ing.dk/artikel/131324-dansk-salg-af-elbiler-svigter> –
Set den 20/12-2012
- Information. (2012). *Hedegaard klar til at promovere delebiler*.
<http://www.information.dk/telegram/290358>
- Regeringen S-SF. (2011). "*Betalingsringen i Hovedstaden – færre trafikkøer og billigere billetpriser*". Udspil fra Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti.
- Transportministeriet. (2012). Pressemeddelelse.

<http://www.trm.dk/da/nyheder/2012/tr%C3%A6ngselskommission/ set den 29/12-2012>

Grafer fra afsnittet ”Analyse del 8: Parkering og arealanvendelse”

- WEB 2.
<http://www.kk.dk/~media/36FEFC3710CE4B01A5E32D9551054743.ashx> –
bemærk dog at tallene er et gennemsnitlig skøn og der kan være store
variationer alt efter lokale forhold.
- WEB 3.
<http://www.kk.dk/~media/FA7B95E9F5A3469992ADF8CB2834CC2B.ashx> -
Graf fra Københavns kommunes hjemmeside
- WEB 4.
<http://www.kk.dk/~media/36FEFC3710CE4B01A5E32D9551054743.ashx> -
Graf fra Københavns kommunes hjemmeside

Interview (Link til lydfil):

Annette Kayser -

<https://www.dropbox.com/s/mizcra89saip6z6/Annette%20keyser.m4a>

Uploadet den. 20/12-2012

Knud Henrik Strømning -

<https://www.dropbox.com/s/ictm43ehibaacfo/%20Knud%20Henrik%20Str%C3%B8mning.m4a>

Uploadet den. 20/12-2012

Adgangsinformation til spørgeskema resultater.

Vores e-survey er udarbejdet og udsendt igennem et online websted.

For at få adgang til den indsamlede data, følg understående link:

https://da.surveymonkey.com/sr.aspx?sm=GHUDb7zxTnuDdfHIJSJq_2f4q4PYYhIXQbYA3FP_2fVVFfg_3d

Bilag

Bilag A

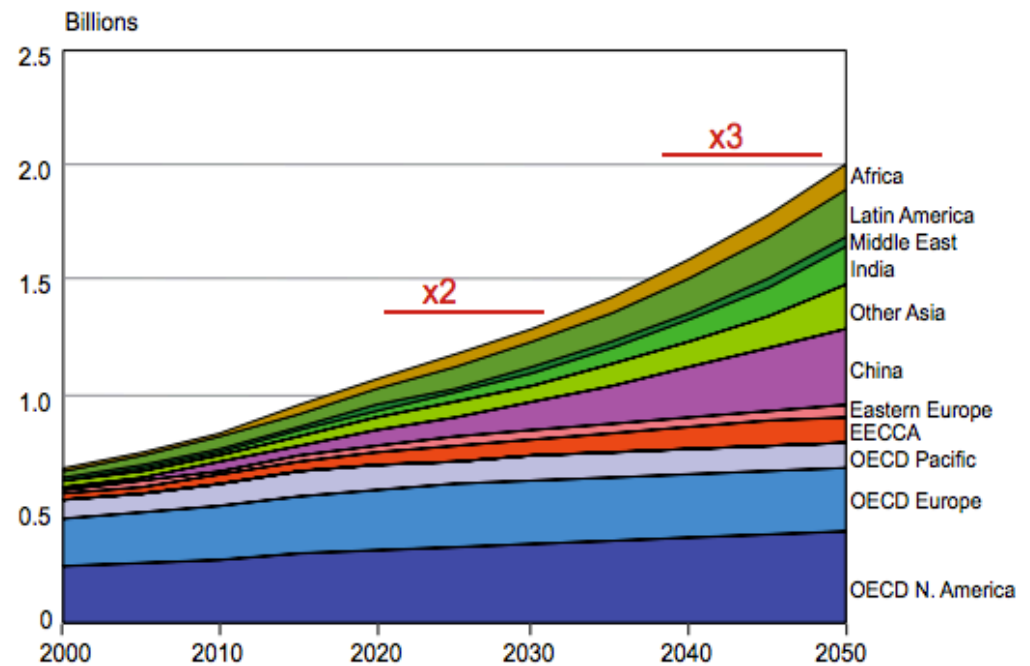
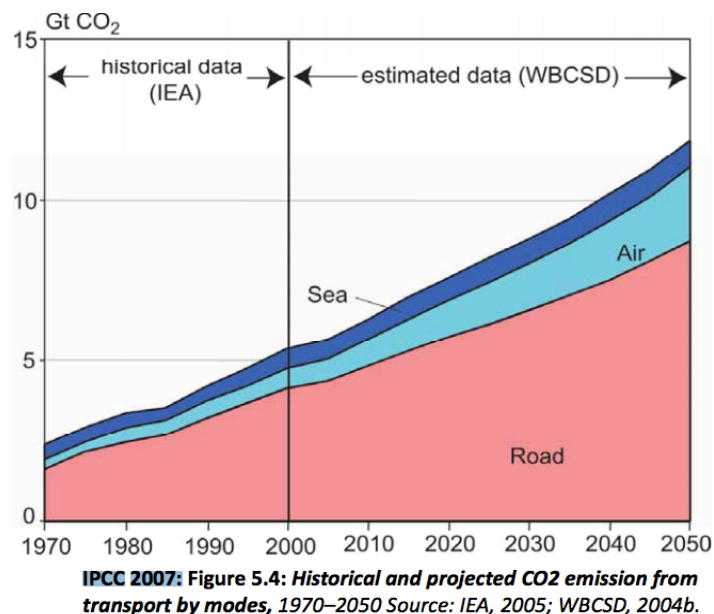


Figure 5.5: Total stock of light-duty vehicles by region
Source: WBCSD, 2004a.

(Grafen indikere stigningen i almene lette køretøjer følgende en fremskrivning af nuværende trends, angivet ift. Region. Frem til 2050. Kilde: WBCSD)

Bilag B

1. Transport brings enormous benefits – globalisation, travel and trade
2. Totally dependent on oil – uses 61% global oil
3. Major contributor to CO₂ emissions – about 24%

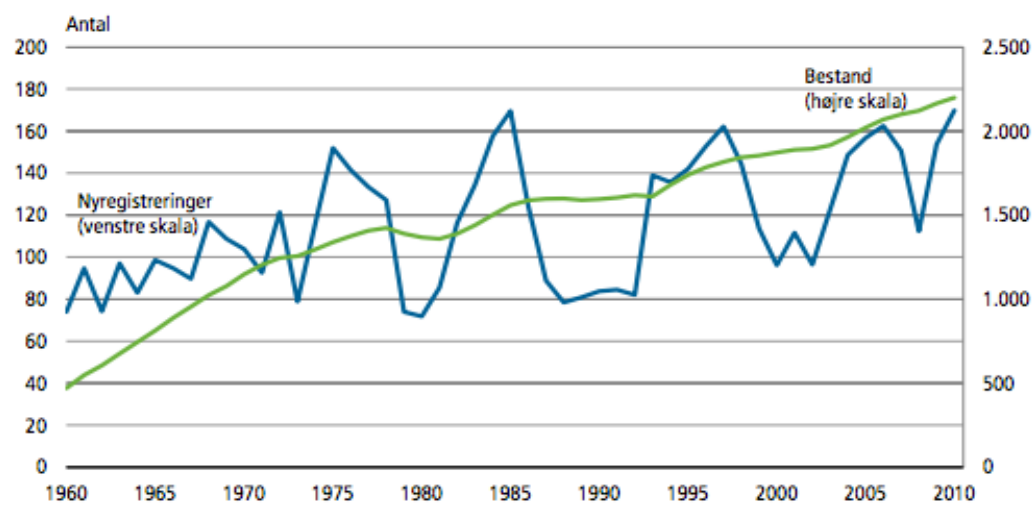


(Grafen demonstrere fremskrivningen af olieforbruget forbundet med Land, Vand og Lufttransport. Frem til 2050.

Kilde: IEA og WBCSD)

Bilag C

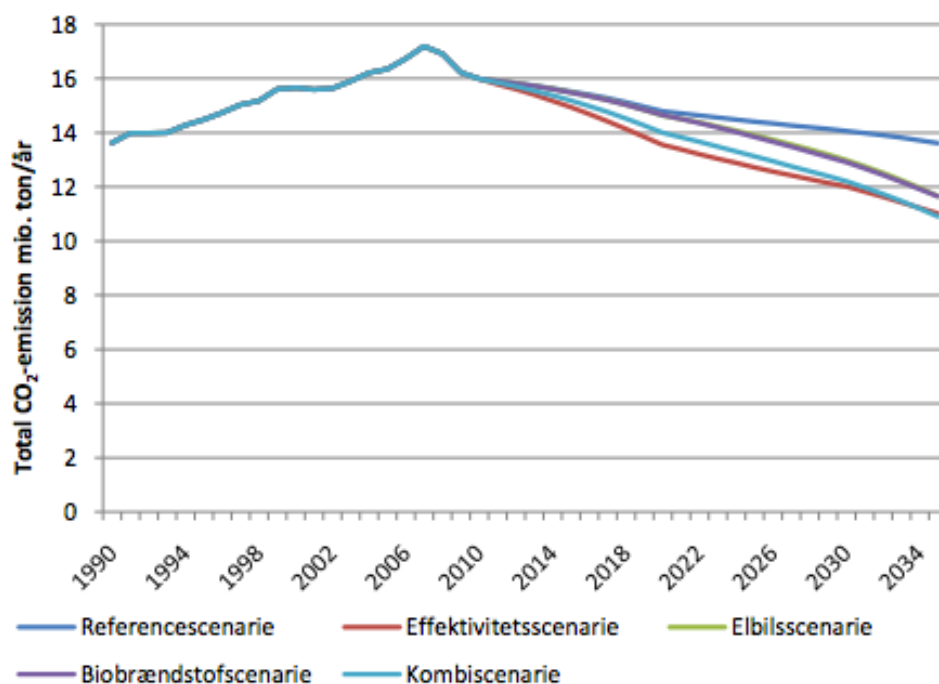
Bestand og nyregistreringer af personbiler



(Grafen viser udviklingen i antallet af nyregistrerede biler samt størrelsen af den samlede bilpark fra 1960-2010).

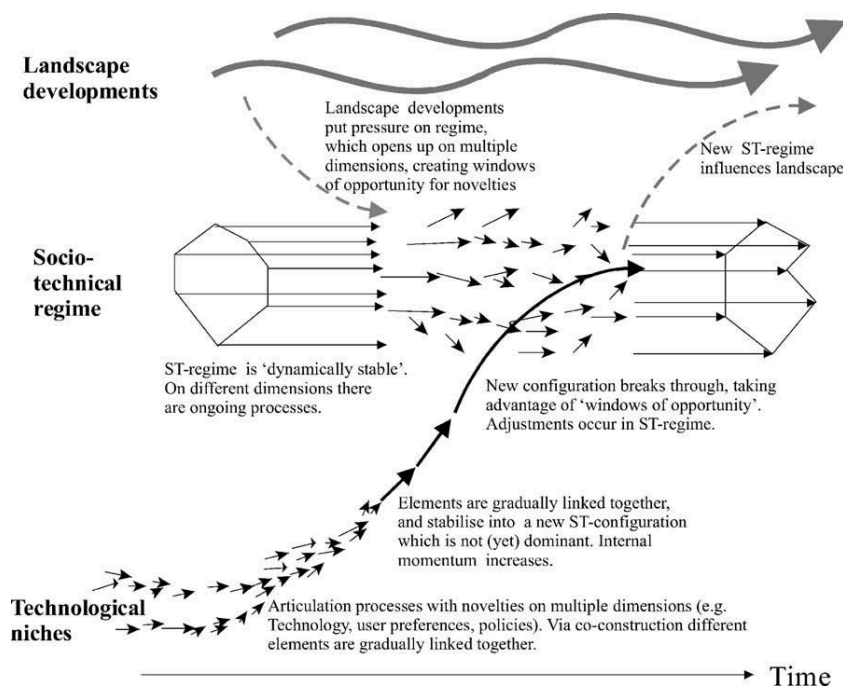
Kilde: Danmarks Statistik.

Bilag D



(Grafen markere udledning af CO₂ fra den danske transportsektor over en årrække. Samtidigt er der fra år 2012 en fremskrivning imod 2036 der forskellige scenaries indvirkning på udledning. Kilde: Energi og Olieforum 2011.)

Bilag E



Multilevel modellen udtrykker de generelle forhold der eksistere imellem de udviklingen der sker inden for henholdsvis Landskabet, det sociotekniske regime og de teknologiske niches.

Bilag f: Der blev spurgt om følgende i vores e-survey – Skriv dine egne tanker. Hvad har delebilisterne betydet for dine mobilitetsvaner, og hvad er de største fordele og ulemper? Hvad kunne man gøre for at gøre delebilisme attraktivt for flere? DU er også meget velkommen til at skrive om andre aspekter, som du synes er vigtige, og vi måske har overset.

Svar:

Vi startede med at være delebilister, fordi vi solgte vores egen bil. Siden var vi nødt til at anskaffe os egen bil pga min mands transport til arbejde. Vi er forblevet i delebilsordningen, og den bruges nu i forbindelse med mit arbejde, hvor der er perioder, med ting der skal køres frem og tilbage. Min arbejdsgiver afholder udgiften. Hvis jeg ikke havde den mulighed, ville jeg være nødt til at anskaffe mig en bil, som kun skulle bruges periodisk og til små ture på arbejde.

3-12-2012 11:48 AM [Vis besvarelser](#)

Fordele: fri for bøvls med reparationer, service mm. Ulempe: at flere delebilister ikke passer ordentligt på bilerne og afleverer dem i beskidt stand

2-12-2012 2:29 PM [Vis besvarelser](#)

Den største fordel er, at man med Delebilsordningen kan køre en gang imellem i bil, uden at man skal have en egen bil og omkostningerne ved det. Det er dejligt, at dette alternativ findes, fordi, hvis man først havde egen bil, ville man formentligt ændre sine trafikvaner og, dermed, belaste miljø / klima i højere grad.

29-11-2012 11:56 AM [Vis besvarelser](#)

Fordele : Langt større rækkevidde og fleksibel mobilitet frem for kollektiv transport, cykel osv Mulighed for at transportere større ting indkøb hjem som kollektiv trafik ikke giver mulighed for. Relativt nye biler i flåden 0-3år = Sikkerhed og god økonomi KM pr liter. Økonomisk overskueligt efter fast km takst - Ingen Kørsel = Ingen Udgifter Vs. at eje = faste udgifter til afdrag, afskrivning, benzin, forsikring, vægtafgift, service, reparationer etc. På mange måder mindre bøvls og besvær med værksteder regninger osv ift egen bil. Altid godt som et alternativ i baghånden hvis en heftig regnbyge er igang hvor cykel eller gang var det naturlige valg. :-) Sidegevinst: Fællesskabet = Følelsen af at VI sammen gør noget godt for miljøet/Verden Ulempe : Alt for kostbart (Økonomisk utidssvarende) ift at eje hvis man har et dagligt behov fx frem og tilbage til arbejde, her kan en lille bil i fx Toyota Aygo klassen være ganske meget billigere når alt er indberegnet. Af og til besværligt mht ALTID at skulle føre nøjeregnende KM regnskab både skriftligt og elektronisk. Ikke altid en bil hjemme når behovet for en opstår. (alternativer må indimellem påregnes) Surt for delebilismen under et som kollektiv transportform for kortere ture / perioder hvis en delebilist beslutter sig for en 4-ugers tur til Italien med en delebil - sker faktisk af og til. Indimellem ufleksibelt fx. Hvis et møde eller en begivenhed trækker ud ift tidsreservationen er man afhængig af at nå hjem med delebilen til aftalte tid til næste bruger. Som ovenstående - Man kan som delebilist indimellem komme ud for at delebilen ikke er der til aftalte tidsreservation - Hvilket kan være meget generende. Især hvis man har en aftale. For nogle : (For andre kan det være lige modsat) Tilbøjelig til at køre til flere ting end nødvendig er. (blive fristet over evne)

28-11-2012 2:08 AM [Vis besvarelser](#)

For mig er delebilen helt perfekt. Jeg cykler altid til hverdag - eller tager toget - men skal af og til noget hvor det bare er 100 x nemmere med en bil. Hente børnenes kammerater med hjem, besøge svigerforældrene på landet, flytte store ting i varevogn osv. Vores bookingsystem, nøgler osv. fungerer perfekt, og det er en nonprofit-klub, hvilket gør det billigt. Jeg slipper for at bekymre mig om reparationer, vinterdæk osv., og for at have dårlig samvittighed over at have 1½ tons stål stående og fylde op ude på gaden. Delebilen har ikke ændret mine vaner - det var omtrent på samme måde jeg brugte min mands bil, før vi blev skilt :-) Den eneste grund til at delebilisme ikke er mere udbredt er, at Lyngby Delebilsklub kun findes i Lyngby! Nej, det handler også om at folk simpelthen ikke er klar over hvor nemt det er og hvor store fordele det indebærer.

27-11-2012 11:06 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg og min familie er blevet mere spontane ift. udflugter. Vi har fået bedre mulighed for endagsture til familie i andre landsdele, da transporttiden er kortere end med offentlig transport. Der er måske forskel på, om man vælger delebil som alternativ til egen bil eller offentlig transport/taxa, når det handler om, at gøre det attraktivt. Jeg har aldrig ejet en bil, så for mig har det været den lette tilgængelighed mht. booking og afhentning tæt på min bopæl, og mulighed for at udskifte nogle taxature med kørsel i delebil, der har været afgørende.

27-11-2012 7:02 PM [Vis besvarelser](#)

Delebil er godt og billigt alternativt til egen bil i visse situationer.

27-11-2012 5:48 PM [Vis besvarelser](#)

vi har fået et år siden skiftet vores gamle benzinsluger ud med delebil/cykler. Det har været godt for økonomien, sundheden, og miljøet. Det eneste problem ved delebilsordningen er at der ikke er så mange medlemmer hvor vi bor. Derfor er udvalget og adgangen til biler noget begrænset. Jeg ville ønske at staten/kommunerne i langt højere grad ville støtte dette miljøvenlige, sundhedsfremmende initiativ ved at skabe langt større opmærksomhed så ordningen kunne få større udbredelse. Der er alt for mange mennesker der tager bilen blot fordi den alligevel står i carporten.

27-11-2012 2:52 PM [Vis besvarelser](#)

Dele bilen er en super mulighed for fleksibilitet uden at man behøver investere i en bil og man bevarer incitamentet til at benytte andre transportformer (motion og kollektiv trafik). Vi klarer os uden bil til hverdag, men skal vi noget i weekenderne eller til lægevagten med et barn har vi en bil i nærheden så det ikke bliver uoverskueligt besværligt med offentlig transport.

27-11-2012 12:44 AM [Vis besvarelser](#)

godt spørgeskema, har ikke rigtig nogle kommentarer andet end at der burde være billige nattetakster i stedet for som i Lyngby delebilsklub at taksten falder efter 24 timer...hvor tit sker det lige at man lejer en bil så lang tid udover ferier? Nattetakst på fx 4 kr. pr natte time (mod 12 nu) giver større fleksibilitet og vil give flere udlejninger, så vi enlige mødre kunne beholde bilen overnagt uden det koster en bondegård og aflevere næste morgen.

27-11-2012 12:43 AM [Vis besvarelser](#)

Vi er meget glade for ordningen, der har betydet (ikke mindst da børnene var mindre) at vi lettere kunne komme omkring). Vi synes dog, på det seneste, at ordningen er blevet lidt for dyr for os.

27-11-2012 11:29 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg synes at de nærmeste delebiler er parkeret længere væk end de nærmeste indkøbs muligheder, det begrænser de nødvendige småture (efter mælk og hvad ved jeg), som jeg nok ellers ville være forfalden til. Det er nok de kørsels begrænsende faktorer, som at der afregnes efter forbrug, at der skal bookes i forvejen og at bilen skal hentes 4-5 km fra hjemmet, som jeg synes er den største gevinst ved delebilerne. Grundlæggende mener jeg at vi som samfund, bør køre mindre i bil og mere på cykel, derfor er jeg meget tilfreds med at have mulighed for nemt og enkelt, at benytte bil lejlighedsvis til længere ture, uden at den skal stå (ved mit hjem) og friste i regnvejr, eller på andre tidspunkter hvor det kræver lidt ekstra selv disciplin at komme op på cyklen.

27-11-2012 12:00 AM [Vis besvarelser](#)

Det ville være en fordel med flere medlemmer, for at få en god dækning med biler inden for en lille afstand, og samtidig få en tilstrækkelig udnyttelse af bilerne til at sikre en god økonomi. Dog skal medlemmerne også være nogen der er indstillet på systemet, fx m.h.t. at aflevere bilen i fornuftig stand.

26-11-2012 9:17 PM [Vis besvarelser](#)

Vores medlemsskab er lidt atypisk. Vi havde ikke bil, da vi blev medlem. Det er kun mig, der har kørekort og kører bil. I løbet af medlemsskabet dukkede der pludselig en bil på gule plader op. Den er nu dagligt transportmiddel for os. Vi bruger delebil, når vi skal være flere og frem og tilbage til familiebesøg.

26-11-2012 4:42 PM [Vis besvarelser](#)

Vi har overhovedet ikke oplevet nogle ulemper med at være delebilist. Vi sparer rigtig mange penge men har altid kunne skaffe en bil da vi har brug for den. Jeg tror rigtig mange andre familier ville have gavn af delebilism hvis det vidste om det. Jeg har oplevet at rigtig mange ved overhovedet at sådan en koncept eksisterer. Jeg er også blevet chokeret over hvor svært det er at reklamere for konceptet - især de jeg hørte at lokal avisere nægeter at skrive om det på grund af press/reklame pengene fra bilforhandlerne. Det ville være rigtig godt hvis jeres undersøgelse kunne bidrage til at skabe noget opmærksomhed omkring konceptet....

26-11-2012 8:50 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg har været medlem af delebilsordning i 5 år. Min oplevelse er, at delebil har passet til en periode af mit liv, hvor aktiviteterne lå i meget faste og forudsigelige rammer - altså hvor både arbejde mit fritidsliv og børns fritidsliv var fra kl xx - kl yy hver dag og hver uge. Nu er jeg i en periode, hvor der er større uforudsigelighed og variation i både arbejdstid og fritidsliv, og der egner delebil sig mindre. Det kan være svært spontant at forlænge tiden, da en anden måske har booket bilen og det er svært spontant og pludseligt at bruge bilen, da en anden kan have booket den nærmeste bil. Delebilsordningen er ikke fleksibel nok for mig nu, og med det forbrug jeg har er den heller ikke billigere end at købe og køre i egen, miljøvenlig lille bil. Derfor er jeg nu ved at købe egen bil - en ny vw up - og melde mig ud af delebilsordningen.

26-11-2012 8:21 AM [Vis besvarelser](#)

Dele bilen er billigere og enklere at booke/anvende end en lejebil, når behovet ikke er så stort. Mit største problem har været at komme fra min bopæl til afhentningsstedet - dvs. min ægtefælle måtte køre mig i vores anden bil - men ikke noget større problem altså. Dele bil-ideen er genial når behovet ikke er særlig stort - jeg mener der skal større oplysning om muligheden og har selv fortalt om delebilsordningen til alle der gider høre om det. At vælge afhentningsstederne er nok den største udfordring - samt at indkøb af nye små biler er blevet meget billigere - og derved et billigere økonomisk alternativ til dele bilen.

25-11-2012 3:07 PM [Vis besvarelser](#)

Med mit kørselsbehov - primært til sommerhus, er delebil det optimale. Trods stigende brændstof priser (i Lyngby Delebil alle diesel) er km. prisen ikke steget grundet bedre brændstoføkonomiske biler. Vi er organiseret som en almindelig forening og er derfor meget konkurrencedygtige priser. Hos os er det største diskussionsobjekt på generalforsamlingerne om alle biler skal forsynes med vinterdæk om vinteren - blot nogle af bilerne. Vi leaser en ny bil for hvert femte medlem og nu er der 15 fra Corsa til Transit.

25-11-2012 1:31 PM [Vis besvarelser](#)

Det er vanedannende at kunne vælge mellem forskellige biltyper fra lille bil med lavforbrug, over stor stationcar til varevogn. Det ville vi savne hvis vi skiftede tilbage til at have egen bil.

25-11-2012 3:05 AM [Vis besvarelser](#)

Dele bilen har øget mobiliteten i fritiden. Til og fra arbejde vil vi hellere køre cykel eller tog. Det er en særlig fordel med bil til lange ture eller om aftenen, hvis man er småbørnsfamilie. Man sparer tid med en bil, til gengæld er det dyrere end offentlig transport. Når delebilsprisen pr. tur kommer op over 50% dyrere end det offentlige, så begynder vi at vurdere hver enkelt tur - vil vi spare tid eller penge? Delebil er særlig attraktiv for os, der ikke har behov for bil til og fra arbejde - flere kunne gøres opmærksom på den mulighed. Dele bilerne er ikke så kendte - mange unge familier køber en gammel bil for at komme rundt, fordi de enten ikke kender dele bilen eller tror det er for besværligt.

24-11-2012 11:20 PM [Vis besvarelser](#)

Vi har fået egen bil et stykke tid efter vi blev medlem, og derfor bruger vi ikke længere dele bilen

24-11-2012 9:53 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg er overordentligt tilfreds med min delebilsklub. Største fordele er nem adgang til en bil på alle tider af døgnet og i forhold til at eje egen bil er den største fordel de lavere omkostninger - men også mindre bøv. Ikke desto mindre bruger jeg efterhånden delebilsordningen så meget at jeg overvejer om det økonomisk kan betale sig for mig i forhold til at eje en bil.

24-11-2012 9:15 PM [Vis besvarelser](#)

Måske en gratis prøveperiode, kunne lokke flere til at prøve denne fantastiske ordning!!

24-11-2012 8:39 PM [Vis besvarelser](#)

Staten bør støtte mere via afgiftsfritagelse, forbedret kollektiv trafik Kommuner skal være meget åbne overfor at finde p-pladser til dele biler. Det kunne være fedt med et landsdækkende samarbejde om dele biler ved store togstationer, lufthavne etc. Jeg tror, der er muligheder for mange flere dele bilister, som kan opnås gennem fortsat forbedring af vilkårene fra hhv. Stat, kommuner samt markedsføring.

24-11-2012 8:05 PM [Vis besvarelser](#)

God løsning til længere ture, hvor offentlig transport er vanskelig. Dele bilsordningen skal fortsat være fleksibel og økonomisk ikke meget dyrere end nu, da jeg bor tæt på offentlige transportmidler, som ofte er en god og nem løsning. Der er behov for mange dele biler - tæt placeret på bopælen, hvis tanken skal være attraktiv for flere. Det er vigtigt, at medlemmerne føler ansvar for bilen.

24-11-2012 5:56 PM [Vis besvarelser](#)

Dele bil giver mulighed for at have bil når man ønsker det, uden problemer.

24-11-2012 3:21 PM [Vis besvarelser](#)

De største fordele: billigere end at have egen bil fri for at tænke på forsikring, reparationer Ulemper: ikke altid tilgængelige, hvis man booker for sent dyrt ved lange ture og i ferier Det ville være mere attraktivt, hvis der var flere biler og prisen kom ned.

24-11-2012 11:03 AM [Vis besvarelser](#)

For er mit delebils medlemskab en billig og nem måde at have bil på. Der er en høj grad af "convenience". Bilen er aldrig mere en 5 år gl, hvis den går i stykker ringer du bare osv. Mit alternativ ville være/var at leje bil 2-4 gange årligt, fordi jeg mest bruger bil i forbindelse m fritid. Og så et lille ps vedrørende offentlig transport. Jeg har erhvervskort, som er en bruttolønsordning. Den giver mig en besparelse på 2000 kr årligt efter skat

24-11-2012 7:43 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg bruger primært dele bilen til ture i sommermånederne og jeg kan godt køre et par tusinde km i dele bilen, hvorefter der kan gå måneder, hvor vi ikke bruger den. Derfor er angivelsen af antal km og bestillinger pr. måned ikke præcis.

23-11-2012 9:07 PM [Vis besvarelser](#)

Fordele: Tilgængelighed, uafhængighed Ulemper: Pris, optagethed

23-11-2012 8:52 PM [Vis besvarelser](#)

Lave mere reklame for dele bilisme

23-11-2012 4:54 PM [Vis besvarelser](#)

for os og jeg tror for flere andre er spørgsmålet om hvor mange gange om måneden vi bruger bilen irrelevant, så de angivne km om måneden er et gennemsnit beregnet for et år. Måske har vi udskiftet enkelte togrejser og brug af bil lånt af familien med en dele bil, men kunne ikke helt placere denne del i spørgeskemaet. Vi håber på at svarene kan bruges som en positive melding om at en dele bilsordning kan være en fordel for mange flere som ikke nødvendigvis er afhængig af en bil i hverdagen.

23-11-2012 4:09 PM [Vis besvarelser](#)

Har større frihedsfølelse. Fri for bilbekymringer. Mere motion. Støtter bedre klima. Mindre stress. Mindre biltransportforbrug. Udnytter tiden bedre i kollektiv transport. Det kræver positive tanker ved tilvænningstiden. Søger at foretage den kollektive transport når der er hyppige afgangene ellers dele bilen.

23-11-2012 3:09 PM [Vis besvarelser](#)

Vi er 5 i familien og alle cykler mere og får dermed den nødvendige daglige motion. Selvom vi bor i en forstad, har vi en ladcykel til daglige indkøb og til kortere ture, når den mindste bliver for træt til at cykle. Det er også væsentligt at indkøb kan foretages på nettet og bringes ud fra dag til dag. Og vi er blevet bevidste om, hvor sjældent vi har et egentligt behov for en bil. Vi er en stor familie, som ikke både kan sidde komfortabelt og sikkert alle sammen, køre langt på literen OG ikke skulle bruge for mange penge på bilen. Uanset hvad vil det blive en dyr affære.

23-11-2012 2:57 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg synes delebil-ordningen er en rigtig god idé. Da vi blev indmeldt, var det fordi vi i en periode ville være uden bil, og derfor var delebil ordningen en god mulighed for at have bil i de tilfælde hvor man skal steder hen med dårlig offentlig transport, i forbindelse med transport af store mængder bagage, eller bare har ønsket at være fleksibel. Senere fik vi behov for en fast bil, og bruger derfor ordningen som 2. bil i de situationer hvor den ene af os bruger vores egen bil.

23-11-2012 1:37 PM [Vis besvarelser](#)

Da jeg kun bruger bilen på tværs af den offentlige trafik, kan jeg tit stå i den situation, at andre kunne bruge bilen imens jeg har ferie, og hvor bilen bare står og koster dyr timetakst. Derfor kommer jeg tit til at bruge lige så mange penge på bare at bilen står ubrugt, som da jeg havde en gammel brugt bil. Så jeg tænker tit, at jeg ville få mere ud af at have egen bil igen. Syntes dog stadig at delebil er en ok ordning.

23-11-2012 12:48 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg har naboer jeg kan låne bil af men jeg er glad for at kunne booke når jeg vil være sikker på at have en bil. Tilgængeligheden er vigtig for alle, så der må ikke være ret langt til bilerne

23-11-2012 12:30 AM [Vis besvarelser](#)

Se også forrige note. Begunstig delebilismen, så den gøres økonomisk og praktisk endnu mere konkurrencedygtig og kobl den effektivt sammen med den offentlige trafik og cyklismen. Sørg for at der kan etableres et "smart card" med "roaming" så medlemsskab i en delebilsklub automatisk giver adgang til brug af alle delebiler i landet via fælles standard for internet reservationssystem. Står jeg på en banestation i Jylland, så skal jeg kunne se på min smart phone om der er en delebil ledig i nærheden og min kørsel skal automatisk registreres på kontoen og godskrives den klub mv. hvis bil jeg har lånt. I princippet skulle det være muligt i dag, men det fungerer ikke rigtigt på tværs af foreningerne og deres mange forskellige systemer. Styrk de nye bilformer som el-biler og hybrid biler i delebilsflåderne. Der er brug for, at der gives mere støtte til disse fælles udviklinger af standarder. I dag er der forskellige delebilsforeninger der parallelt udvikler deres bookingsystemer mv. i stedet for, at man går sammen og udvikler et fælles system. Jeg tror ud fra mine egne erfaringer der er meget at hente. Vi havde 2 biler - stor benzinslugende gammel Mercedes og endnu en bil før delebilsordningen kom - men gradvist har delebilsordningen fortrængt behovet for privatbilerne og så har vi fået mere motion end vi fik før - det er jo heller ikke så dårligt. Ulemperne som vi kæmper med er flere: Det er stadig besværligere, at du ikke helt impulsivt blot kan tage bilen, når du har brug for den, der er ikke tilstrækkelig fleksibilitet og dækning i forhold til sammensvejsningen med andre transportformer og landsdækkende standarder. Der er nogle, der også holder af deres bil som prestige symbol og endeligt er der problemet, hvis administrationen bliver for tung og dyr i ordningerne, så delebilsordningen ikke bliver konkurrencedygtige på prisen også. Held og lykke med jeres projekt - hvis man kunne få jeres rapport mailet ville jeg være meget glad. Det lyder som en spændende bachelor opgave I er i gang med. Med venlig hilsen, Olav Felbo

23-11-2012 10:35 AM [Vis besvarelser](#)

Udvidet familiens mulighed for at komme rundt i landet (weekend og ferie) har betydet flere ture og flere oplevelser. Fordele: Øget mobilitet ift ikke at have bil. Meget begrænset arbejde med vedligeholdelse af bilen. Meget overskuelig økonomisk forpligtelse (lav indgangsudgift ~ indmeldelsesgebyr). Ulemper: Ingen Mere attraktivt: Arbejde for økonomiske fordele (lovgivning) for delebilisme (lavere skatter, fradragsmuligheder, flere gratis parkeringspladser o.l.)

23-11-2012 10:22 AM [Vis besvarelser](#)

Mine tanker om delebilsordningen: Blev i sin tid medlem, fordi vi ikke havde lyst til at bruge ca. 5000 kr hver måned på at have en nyere bil (økonomi). Ved at blive medlem, tvang vi os selv til at være mere bevidste om, hvornår vi havde brug for en bil (magelighed). Bliver rigtig irriteret over at se endeløse bilkøer med kun en person i hver bil (miljøbevidsthed). Bruger derfor cykel eller offentlig transport for det meste og overvejende delebil, når hele familien skal afsted eller hvis vores ærinde ikke kan klares på anden måde. Største ulempe: Km-prisen i delebilsordningen er alt for høj i forhold til prisen v. egen bil, når man kommer op over et vist antal kørte km. Har selv brugt mere end 120000 kr siden 2005 på at køre forholdsvis få km. Kunne have kørt mange flere km i egen bil til samme pris. Største fordel: Mulighed for næsten altid at have en ny, driftssikker og komfortabel bil til rådighed. Udbredelse af delebilisme kunne f.eks. foregå med tilskud fra Staten (hvilket jo nok er en utopisk tanke, for hvordan kommer der så penge i kassen, hvis færre privatpersoner køber bil?) --- Input, som I bør medtage i min besvarelse: I løbet af medlemsperioden har vores behov for delebil ændret sig meget. Det skyldes bl.a. uddannelse, job, fritidsaktiviteter, børn, skilsmisse mm. I en længere periode brugte jeg bl.a. det offentlige til og fra uddannelsessted (månedskort). Efter endt uddannelse gik jeg over til klippekort. Frem til 2011 var vi to om medlemskabet. Pga. skilsmisse er det nu kun mig, der er medlem.

23-11-2012 10:02 AM [Vis besvarelser](#)

Vi bruger kun bilen, når vi behøver det, f.eks. til længere ture eller indkøb. Desuden har det lært børnene at man kan komme fra A til B uden at køre bil. Det har vist dem hvorledes offentlig transport virker. Desuden har det givet mere motion i hverdagen. Og sidst men ikke mindst har vi sparet en masse penge (ca. 300.000,- - 350.000,-) de sidste 8 år på at være med i Delebils-ordningen

23-11-2012 9:59 AM [Vis besvarelser](#)

Det vigtigste er at gøre det nemt og billigt at benytte. Afhentningssteder skal være i nærheden af folks bopæl.

23-11-2012 9:21 AM [Vis besvarelser](#)

Delebil betyder at vi er mere mobil. Først benyttede vi bilen en gang i mellem for at komme til mine svigerforældre i Kalundborg og for at besøge venner i Albertslund. Nu benytter vi det også for at tage til klaver i Charlottenlund, til svømning og til tennis. Det er nemt at tage bilen, fordi bilen er meget tæt. Jo tættere bilen er, jo nemmere bliver det at tage bilen. Det kan man godt se, hvor mange gange ham som passer på bilen tager det. Ulemper er at man skal rengøre bilen og at den ikke meget tæt på, men det er egentligt fint nok at rengøre regelmæssigt og bilen er ofte tæt på. Hvis ikke den er tæt på er det mere problematisk. Fordel er at det er billiger og at bilene er nye og rene.

23-11-2012 8:21 AM [Vis besvarelser](#)

Vores familie brugte i stor udstrækning taxa før vores medlemsskab. Vi kommer klart mere rundt fordi det er nemt at få fat i en delebil. Det ville klart være mere attraktivt hvis debilerne var nyere og mere miljøvenlige. Mange spørger os medlemmer hvordan det fungerer. Og det er svært at give et kort svar på - måske skal konceptet forklares bedre og bredes ud via reklame/omtale.

23-11-2012 5:45 AM [Vis besvarelser](#)

Flere rettigheder i trafikken til debiler, udover gratis parkering. Indfør roadpricing og lad debiler slippe billigere.

23-11-2012 12:07 AM [Vis besvarelser](#)

Der skal bare generelt laves mere reklame for debiler.

22-11-2012 11:58 PM [Vis besvarelser](#)

Politikerne skulle afskaffe afgifter på debiler og fritage for p-afgift

22-11-2012 11:17 PM [Vis besvarelser](#)

Påskønner miljøaspektet - at der ikke produceres så mange biler når vi kan dele dem. Hyggeligt med fællesskabstanken. Systemet fungerer godt og det er fleksibelt. Mere reklame for ordningen - hvor fleksibel den er, og at man slipper for usikkerhedsmomenterne ved at have egen bil. Mere motion - hvis jeg havde egen bil ville jeg blive fristet til at bruge den når jeg nu havde den - i stedet for at tage cyklen.

22-11-2012 11:13 PM [Vis besvarelser](#)

Det er et rigtig godt supplement til kollektiv transport. Men hvis man vil tiltrække flere medlemmer, skal man nok gøre det lidt billigere...

22-11-2012 10:52 PM [Vis besvarelser](#)

Gode, pålidelige beregninger der viser hvor økonomisk det egentligt er

22-11-2012 10:43 PM [Vis besvarelser](#)

Flere medlemmer og dermed flere biler og også i den situation flere bilstørrelser. Det hænger bare ikke sammen økonomisk pt.

22-11-2012 10:39 PM [Vis besvarelser](#)

Vi kan ikke få en bil i nærhed af os, dette giver minus. Bilerne er ikke altid rent indvendigt, hvilket vi ikke er glade for. Vi kunne godt tænke os flere El-biler, så det bliver mere "Grønt" for alle. Hvis man ofte kan få en bil, når man skal bruge, vil det være en klar fordel for at tiltrække flere brugere.

22-11-2012 10:37 PM [Vis besvarelser](#)

Billigere pris for leje af delebil. Flere biler i ordningen. Bedre mulighed for at vores voksne børn (18 år) kan køre alene og bruge debilen.

22-11-2012 10:32 PM [Vis besvarelser](#)

Tidligere var jeg nødt til at leje bil f.eks. i forbindelse med ferie i sommerhus, weekendture m.m. Dette er væsentligt billigere. Ulempen for mig i øjeblikket er at, den nærmeste bil i min klub er 15 - 20 min. væk på cykel, hvilket gør at jeg benytter den mindre, da det tager for lang tid, at afhente og aflevere ved korte ture.

22-11-2012 10:28 PM [Vis besvarelser](#)

Delebilmedlemskab giver altid anledning til at overveje enhver brug af bil fordi man i forbindelse med brugen skal lave en reservation hvor man samtidig bliver præsenteret for prisen. Det er i modsætning til situationen hvor man ejer en bil og hovedparten af omkostningerne derfor er skjulte i forbindelse med den enkelte tur. Delebilismen er særdeles samfundsgavnlig da det handler om at optimere udnyttelsen af en relativt kostbar ressource. Det kan i større stil mindske den trafikale belastning i byer, og debiler burde af samme årsag være fritaget for bl.a. parkeringsafgifter i byerne.

22-11-2012 10:24 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg har tidligere været bilejer, men brugte efterhånden kun bilen et par gange om måneden, så den blev droppet, da det faktisk var billigere at køre i taxa når der var et kørselsbehov. Det fungerede fint, men så kom delebilen til Hillerød, og det er en ordning der passer fint til mit behov. Jeg bruger mest delebil når jeg skal fragte store, tunge genstande, men også når jeg skal på besøg steder hvor den kollektive transport er for besværlig. Jeg synes at det er dejligt at der er flere forskellige biltyper at vælge imellem,

22-11-2012 10:20 PM [Vis besvarelser](#)

Dele bilen har givet mig den mobilitet os ønskede i kraft af vi ikke selv ejer en bil. Glædes over at dele de dyre fællesudgifter med andre, da jeg ikke har behov for bil hver dag (hurtigere med cykel/offentlig trafik på arbejde). Fortrækker at køre (med børn) i en ny og miljøvenlig og sikker delebil fremfor en billig gammel spand. Godt med lille bil nær husstand, men stort udvalg af biler i okay afstand med offentlig transport.

22-11-2012 10:17 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg har ikke gjort mig mange tanker om emnet. Væsentligt for mig var, at når man er over 80 år gammel, har man ingen garanti for at få kørekortet fornyet næste gang, kortet skal fornyes.

22-11-2012 5:04 PM [Vis besvarelser](#)

Dele bilen har primært været et alternativ til at låne biler af familie eller at leje bil - noget den lokale delebil har ødelagt med meget høje takster på længere lån af bil. Generelt ser jeg et enormt fokus på at bilen er miljøvenlig - mens man overser aspekter som sikkerhed og komfort.

21-11-2012 4:33 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg er helt nyt medlem og har kun benyttet delebil i én week-end, hvor jeg skulle afhente min handicappede søn om lørdagen og aflev. ham igen søndag, Jeg undersøger pt "flex-tur" med movia som alternativ, men ellers vil det være mit primære behov. Vi har dog også dobbeltcykel som kan bruges sommer/godt vejr. Jeg sætte pris på fællesskabet, bæredygtigheden, miljø da jeg ikke har behov for egen bil i det daglige, men det er muligt jeg køber egen bil, da jeg bor på landet uden busforbindelse, som kan benytte til arb. Jeg har langt til afhentningstedet og kunne være rart med egen bil til nærmeste s-togsstation om morgenen, når det er dårligt vejr (koldt, sne, blæst m.v.) - men har dog planer om at benytte delebil alligevel til andre formål i fremtiden - kunne være en større bil til indkøb af møbler el. andet.

21-11-2012 2:38 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg synes at delebils-ordningen er perfekt. Jeg er ejendomsassistent og bor på min arbejdsplads, så jeg har sjældent brug for bil. Min kone er ansat i arbejdstilsynet og bruger mest offentlig transport.

21-11-2012 11:09 AM [Vis besvarelser](#)

Færre udgifter til transport og kollektiv transport højere prioriteret

21-11-2012 8:43 AM [Vis besvarelser](#)

Forbedret mobilitet- Jeg bruger delebil primært til erhverv - freelance arbejde. Det giver let adgang til dokumentation for anvendt tid og udgift til mine regnskaber

21-11-2012 7:52 AM [Vis besvarelser](#)

tager S toget noget mere og bruger tiden effektivt mest til faglitteratur, den lidt øgede transporttid med det offentlige i forhold til bilkørsel opvejes af den tid jeg bruger til læsning, er ofte mere afslappende end samme vej i bil i myldretiden, bruger lidt mere tid til at cykle eller går til S.tog stationen som giver dejligt luft for kroppen og hjernen! Vores lille el-bil er uundværligt for mit arbejde som kræver bil dgl- dog er samkørsel med kollega muligt og gøres så ofte som muligt. Nr 2 bil ville for det meste stå i indkørseln og miste værdi. brug af dele bilen for familieudflugter evt flere dage- kan planlægges i god tid. Spontane ture med delebil må af og til køres i en for stor bil, når de små allerede er bookede. Lidt dyrere men slet ikke så dyrt som egen bil. Skal ikke selv til service- skifte dæk mm- dejligt!

20-11-2012 10:18 PM [Vis besvarelser](#)

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

20-11-2012 9:38 PM [Vis besvarelser](#)

Delebilsløsningen giver mig en super fleksibilitet de par enkelte gange per år hvor vi har brug for bil nr. 2. fordi familien skal to forskellige ting på samme tid som kræver en bil. Det er for dyrt og ufleksibelt hvis jeg skulle bruge den til arbejde hver dag. Jeg tror delebilisme kan gøres mere attraktivt hvis man kan tilfredsstille folks transportbehov til arbejde af andet end bil. Det kan være offentlig transport eller cykel. Hvis man ikke skal bruge en bil dagligt til arbejde synes jeg der er en åbenlys fordel i delebilisme.

19-11-2012 8:50 PM [Vis besvarelser](#)

Det vigtigste ved delebilismen er, at valget af transportmiddel bliver meget mere bevidst - at man i langt højere grad i hvert enkelt tilfælde overvejer hvilket transportmiddel, der mest hensigtsmæssigt ud fra en helhedsbetragtning (herunder også pris) kan løse den konkrete opgave. Ved at overveje alle alternativer kommer man ofte til den konklusion, at bil ikke er det mest hensigtsmæssige. Delebilismens største udfordring er synlighed og generelt kendskab til dette alternativ, både hos private, virksomheder, offentlige institutioner, journalister og politikere.

19-11-2012 11:06 AM [Vis besvarelser](#)

Som pensionist uden den store pension, giver det mig mulighed for at bruge en bil, når jeg har brug for det, det er vigtigt at der er nok og forskellige biler, god kontakt når der opstår problemer.

19-11-2012 9:20 AM [Vis besvarelser](#)

Fantastisk ordning. Fordelen er en billig bil der altid er vedligeholdet og køreklar med de rette dæk mm., samt at jeg ikke skal vedligeholde en bil. Endvidere er der ikke uforudsete udgifter. Ulempen er, at der ikke altid er ledige biler når man skal bruge en (særligt weekender og ferier), samt at den er ufleksibel i forhold til aflevering; f.eks. hvis man bliver forsinket eller har lyst til at ændre planer. Endvidere er der risiko for at lave fejl, f.eks. tage en forkert bil, således at den bookedede bil ikke er klar når man skal bruge den.

19-11-2012 12:03 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg er medlem af Albertslund delebiler. Vi råder over ca. 6 modeller, fra små 4 personers - til 7 personers biler, så der noget for en hver smag og behov. El biler kan ikke, på nuværende bruges til dele biler, da det kræver at de skal lades op mellem bokningerne. Dette kan dog ændre sig meget hurtigt hvis det teknisk bliver muligt at lade en bil fuldt op på ca 30 min. Albertslund delebiler har forsøgt at få faste pakerings pladser i de bolig selskaber hvor bilerne stå, det er kun lykkedes nogle få steder. Det er lettere når bilerne stå hos en villa ejer. Det ville være godt hvis man kunne få nogle pladser ved trafikknudepunkter. Desværer virker det som der sker politisk motiveret hærværk på delebiler? .

16-11-2012 11:17 AM [Vis besvarelser](#)

dele bil har hjulpet mig meget da den kollektive trafik svigte i en periode. derud over har den været til stor gavn til periodisk opgaver som bussen ikke kunne klare. Nu er jeg ved at udmelde mig, da jeg er flyttet, og det nye steds delebil ordning er MEGET for dyr, pga deres tilvalgs forsikring. men det kan man ikke se før man prøver. det kunne være rart at være delebil medlem, og kunne bruge bil 10 gang om året, når man skal flytte ting/ på lang turs besøg men med de takster er det billigere at bruge en taxa, eller 3x34 (det kan man ikke vise frem for pigerne :-)) men miljø mæssig er det vel det samme..

15-11-2012 9:44 AM [Vis besvarelser](#)

Det er først og fremmest en bekvemmelighed i de få tilfælde, hvor cykel eller kollektiv trafik ikke er godt nok. Jeg bor tæt ved station og har nærmest alt indenfor cykelafstand, så vores bilbehov knytter sig til flytning af ting og til fx. besøg på tider/steder hvor den kollektive er besværlig. Ulemper, hmm: Man skal lige booke og hente bilen, men ellers fungerer det både nemt, smidigt og billigt hos os i Lyngby. Jeg tror den største udfordring er at udbrede kendskabet til konceptet. Og den næststørste er fordommen om at "en bil skal man da have".

14-11-2012 11:11 PM [Vis besvarelser](#)

Hovedsagen for mig er den udvidelse af oplevelsesmulighederne det giver at kunne komme en tur i skoven, besøge mine børn eller se en udstilling når jeg har lyst

14-11-2012 4:02 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg er meget tilfreds med delebilsordningen. At vi har delebil betyder, at jeg aldrig mere tager bilen, når jeg skal handle. Jeg tager cyklen og det er faktisk dejligt. Småture (under 5 km) bliver nu altid taget med cykel. Tidligere tog vi nogen gange bilen. Vores datter får også nogle bedre vaner, da hun aldrig bliver kørt i skole eller til fritidsaktiviteter. Vi cykler i stedet for.

13-11-2012 10:56 PM [Vis besvarelser](#)

Fordel - økonomi (at man er mange om at dele de faste udgifter) - at der er forskellige biler til at dække forskellige behov - at bilerne er nye, så der er minimalt vedligehold Ulemper - at bilen skal reserveres og hentes, at der skal udfyldes blanket ved her kørsel, man skal helst vide i god tid hvornår man har brug for en bil.

13-11-2012 10:45 PM [Vis besvarelser](#)

Det er en super ide med delebiler, primært pga miljøhensyn og økonomi for den enkelte. Det er dog et kæmpe problem at det koster mere at tage med toget til fx. jylland en weekend end at tage en bil.

13-11-2012 10:43 PM [Vis besvarelser](#)

Delebilisme er en integreret del af mit liv, jeg har været medlem i 10 år. Jeg synes at en del af jeres spørgsmål er stillet ud fra en anden ramme end den der gælder for mig, og spørgsmålene er for meget ved siden af, derfor er der flere ubesvarede. Hvad er det I vil vide? hvilken problematik?

13-11-2012 8:48 PM [Vis besvarelser](#)

God i stedet for bil nr. 2, eller hvis man ikke skal køre i bil til arbejde. Vigtigt at alle overholder reglerne for at det kan fungere + at nogle lægger et stort frivilligt arbejde for at få det til at fungere.

13-11-2012 8:43 PM [Vis besvarelser](#)

nemmere at komme på besøg folk der bor ved dårlig adgang fra kollektiv trafik, godt ved storindkøb i weekenden. Det er ikke altid muligt at booke en bil i weekenden, det kunne være godt mere flere biler i weekenden, de kunne evt. være lidt ældre. Udvikle en App til smartphone hvorfra man kan booke og ændre booking på bil hvis der opstår et akut behov mens man kører. En app ville under alle omstændigheder var smart så ikke man skal bruge en webbrowser, det er en anelse gammeldags.

13-11-2012 7:38 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg har været glad for bedre at kunne være flere chauffører om en privatbil og kunne supplere med delebil. Jeg bruger mest delebil som en forsikring så jeg har en nødløsning når min egen er itu. Glad for

at bruge Elcykel. Det er rart at vores delebiler er lige så tæt på bopælen som de private. Delebil nær bopæl bør kunne erstatte mange biler. I Sveitz har de vist rabat til offentlig transport når man er delebilmedlem - det lyder også oplagt.

13-11-2012 5:39 PM [Vis besvarelser](#)

Et godt alternativ for at få færre biler på vejene. Bedre udnyttelse af den enkle bil.

13-11-2012 4:04 PM [Vis besvarelser](#)

Fleksibilitet i forhold til steder for afhentning og levering.

13-11-2012 3:07 PM [Vis besvarelser](#)

Det var vigtigt for mig, at ordningen fandtes og at det var tæt på min bolig og billigt (incl tilmelding)

Klart at jeg kommer mindre omkring i bil, end da jeg bare kunne tage egen bil på p-pladsen.

13-11-2012 2:50 PM [Vis besvarelser](#)

Bruger delebil fordi jeg ikke har det store kørselsbehov og ikke har råd til bil. Men jeg er bevidst om og glad for miljøfordelene

13-11-2012 2:24 PM [Vis besvarelser](#)

punkt 17, der kunne man ikke indsætte kommentar under "andet" det kræver et tal. Jeg ville have skrevet: "igen, der er en tidsforskel på 12 år mellem "før" og "efter" og nu bor vi nogenlunde på landet mod før i Kbh. centrum" Ved flere spørgsmål i starten, går spørgeskemaet ud fra, at hvis man er medlem af delebilkub ejer man ikke en bil. Denne opfattelse er forkert, er man medlem af delbilkub, ejer man en eller flere biler. De svarmuligheder, der er til rådighed virker akavede i denne optik.

13-11-2012 12:09 AM [Vis besvarelser](#)

Da mine børn var små betød delebilsordningen rigtig meget for mig-dels gav det større frihed og muligheder, dels havde det stor herlighedsværdi:-) Lige nu er der rigtig mange medlemmer i vores delebilsklub, så det ofte er umuligt at få en bil-især i ferietiden, hvor bilerne er booked flere måneder i forvejen. Delbilerne her hvor jeg bor, mener jeg ikke kan være billigere, så her tror jeg ikke der er ændringsmuligheder. Jeg ved at pris og tilgængelighed er en af de væsentlige faktorer for at det er attraktivt at være i en delebilsordning

13-11-2012 11:30 AM [Vis besvarelser](#)

Delebler giver stor fleksibilitet, så man kan tilpasse bilypen efter det konkrete behov. Nogle gange er en lille, miljøvenlig (el)bil helt perfekt, andre gange skal der trækkrog eller mere plads til. Delebler dækker vores behov, så vi kan supplere kollektiv trafik i hverdagen med delebler i de situationer hvor en bil giver mest mening. Så behøver vi ikke købe egen bil, hvilket ville være langt dyrere - og sikkert føre til dårlige vaner, hvor man tager bilen til alting!

13-11-2012 10:26 AM [Vis besvarelser](#)

Jeg bevæger mig mere efter at jeg har solgt min bil og bruger delebilen. (vægt tab: 5 kg:-)) Jeg finder det yderst smart og let kun at bruge en bil når man skal langt eller på ferie og derefter blot stiller bilen tilbage efter brug. Uden at tænke på forsikringer, reparationer, osv. Økonomisk sparer jeg nok rundt regnet 5.000 kr om året efter jeg har meldt mig ind i delebilsordning og tanken om at jeg skåner miljøet er rar. Jeg syntes det ville være på sin plads at stille rabat ordninger op til dem som pendler (kollektiv trafik) og bruger delebilsordninger. det ville jo så evt. også motivere andre til at gøre det samme.

13-11-2012 8:56 AM [Vis besvarelser](#)

Det har givet mig mulighed for at have en bil i hele ferien til en rimelig pris, at bilen holder samme sted, hvor min egen bil vil holde, hvis jeg havde en Den er nem at booke og der er altid en ledig i mit nær område De fleste biler er i god stand

12-11-2012 10:37 PM [Vis besvarelser](#)

ulempe: at der ikke er nok biler

12-11-2012 10:06 PM [Vis besvarelser](#)

Delebilsordningen har gjort at man tager stilling til om bilen er nødvendig. I og med at udgiften er en ren marginalomkostning skal man i hvert tilfælde, man skal bruge en bil, vurdere om det er relevant og økonomisk forsvarligt. Og som oftest konkluderer man at cyklen godt kan klare turen. Havde man en bil ville den jo bare stå på P-pladsen og trække udgifter, så hvorfor ikke udnytte den alligevel? Dermed bliver man automatisk mere miljøbevidst. Derudover udnytter man vores sparsomme ressourcer bedre ved at have biler, som bliver kørt oftere. Det er ikke særlig god udnyttelse af fremstillingsenergien at bilen står stille, når man ikke bruger den. Ved delebilsordninger kører bilerne oftere og mere end ellers, alt andet lige.

12-11-2012 9:46 PM [Vis besvarelser](#)

Fordele: Økonomi, miljø Ulemper: mangel på mulighed for booking lørdag!

12-11-2012 9:35 PM [Vis besvarelser](#)

Det fungerer overraskende godt. Bare man er lidt fremsynet er der altid en bil, når man har brug for det. Det er det bedste vi har gjort for os selv længe. Jeg nyder at afhente når jeg har behov og nyder endnu mere at stille den igen efter brug. Ingen problemer at tænke på.

12-11-2012 9:20 PM [Vis besvarelser](#)

mine børn kan nu komme til svømning

12-11-2012 9:00 PM [Vis besvarelser](#)

Det at man aktivt skal booke delebilen og betale for hver tur gør at man har et incitament til at cykle og tage kollektiv transport. Det er der store miljøfordele i. Samtidig giver det mange mennesker mulighed for at benytte bil, som måske ikke havde råd til at holde bil, men får rådighed over bil til situationer, hvor cykling/kollektiv trafik er besværligt eller tidskrævende.

12-11-2012 8:36 PM [Vis besvarelser](#)

Delebil er god for os til familiebesøg og et plus for miljø og trængselsreduktion.

12-11-2012 4:05 PM [Vis besvarelser](#)

Det er rigtig positivt at være delebilsmedlem, der er fin flexibilitet på størrelsen af bilerne, gode mulighed for at booke i sidste øjeblik. Det har været en stor fornøjelse at selv bestemme Danmarkskortet og ruterne rundt i landet i stedet for, at skulle følge bus og tog ruter. Det giver en meget stor frihedsfølelse. Det er meget trygt at man deler det økonomiske ansvar med andre, der kommer ikke de store uforudsete udgifter og der er mulighed for at have nye biler af høj kvalitet. Dejligt at fralægge sig ansvaret for bilen, når den sættes på plads. Ulempen er at ikke alle medlemmer har samme standard for rengøring af bilerne efter brug.

12-11-2012 3:37 PM [Vis besvarelser](#)

Albertslund Delebil er en ordning, som jeg har meget lidt at klage over. En dygtig bestyrelse. Jeg har ca. 10-12 biler kun 500-1000 meter fra min adresse, som kan nåes med få minutters cykling. Bookingsystemet er genialt. Ordningen kan aldrig sammenlignes med at have sin egen bil og det spontane har man ikke. Når man kørte så lidt km om året som vi gjorde i egen bil er det en ulempe. En bil, der holder stille flere dage koster spildte penge. Måske skulle man regulere månedskontingentet efter forbrug. Miljøfordelene er oplagte. Trængslen på vejene er reduceret.

12-11-2012 3:06 PM [Vis besvarelser](#)

Største fordel er at vi ikke behøver at eje en bil. Bruger kun bilen når det er nødvendigt og cyklen på de små ture. Vi kan hele tiden selv bestemme hvor mange penge vi vil bruge på bil da vi aldrig har nogle faste udgifter på bilen ud over månedens abonnementet.

12-11-2012 3:02 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg er ovenud tilfreds med vores delebilsordning, og vi har i øjeblikket ca 30 gode og driftsikre biler indenfor en rimelig afstand fra vores bopæl. Prisen er rimelig når man som vi kun bruger bilerne til kortere ture, hvorimod det er dyrt hvis man bruger den til feks. lange ferieture. Jeg drømmer af og til om at have min egen bil, men jeg synes at fordelene ved delebil langt overstiger fordelene ved egen bil. De største fordele er for mig de miljømæssige fordele ved at dele bilerne, hvilket er med til at nedbringe det samlede antal biler i landet, og samtidig lægge pres på at forbedre og effektivisere den kollektive trafik. Det har også store sundhedsmæssige fordele ved at jeg og min kone cykler meget mere end tidligere - også når vi skal på længere ture. Men rigtig effektivt bliver det først, når ordningerne og samarbejdet mellem dem bliver udbygget i hele landet, således at det er muligt at booke en bil uanset hvor i landet man er. Forhåbentlig er det ikke bare utopiske fremtidsdrømme!

12-11-2012 2:38 PM [Vis besvarelser](#)

Har lige meldt mig ud og købt egen bil. Hovedårsagen er, at vi nu har 3 børn (8,6 og 2 år) og behov for mere fleksibilitet, og nemmere transport til og fra skole og børnehave.

12-11-2012 2:34 PM [Vis besvarelser](#)

Det har konkret betydet, at vi ikke længere brugere kollektiv trafik til ferier og udflugter. Det gjorde vi førhen - så man kan sige vi er blevet semi privatbilister. Vi bruger ikke bilen i hverdagen (transport til arbejde), delebilen bruges kun til fornævnte. Vi bor for langt væk til at vi bruger delebilen ud over dette behov.

12-11-2012 9:28 AM [Vis besvarelser](#)

at vi kan dyrke vores fritidsinteresser, og kører turer vi eller ikke ville komme på. At vi kan bruge den til ferie i DK. At vi kan hente min gamle mor, og køre tur med hende.

12-11-2012 9:06 AM [Vis besvarelser](#)

Vi er ikke blevet mindre mobile, men skal tænke en lille smule over, hvor vi skal hen og hvornår. Man bliver p....doven af at have bil ;o)

11-11-2012 8:59 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg cykler meget mere og benytter offentlig transport mere. Største fordel er helt klart økonomien. Største ulempe er at det ikke længere er muligt at bruge bilen spontant, hente ungerne hvis det er blevet for sent/dårligt vejr osv. Vi har været meget glade for delebilsordningen men hovedårsagen til skiftet fra egen bil var nedgang i lønindtægten (skift fra privat til offentlig ansættelse). En forbedring af vores økonomi vil kunne føre til at vi genovervejer at købe bil.

11-11-2012 7:38 PM [Vis besvarelser](#)

Km prisen er også afgørende - de største fordele af prisen pr. km for vores behov - Ulempen er der er et pænt stykke vej til nærmeste delebil.

11-11-2012 6:07 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg bruger offentlig transport i det daglige, det er kun der hvor jeg kan spare tid eller stort besvær jeg tager delebilen. Jeg ved jeg ville bruge den mere hvis den stod tættere på min bopæl, lige nu har jeg mindst 20 min med bus til nærmeste bil.

11-11-2012 12:49 AM [Vis besvarelser](#)

JEG KAN TAGE STEDER HEN, JEG IKKE VILLE GØRE HVIS IKKE JEG HAVDE MULIGHED FOR AT LEJE EN BIL.

11-11-2012 12:18 AM [Vis besvarelser](#)

Det er for dyrt med delebil, men det er endnu dyrere med en gammel bil. Fordelen med delebil er at når jeg har betalt min regning, har jeg ikke flere bekymringer.

11-11-2012 11:52 AM [Vis besvarelser](#)

super ordning: altid velfungerende biler. Kunne booke en bilstørrelse efter behov.

11-11-2012 11:29 AM [Vis besvarelser](#)

Gør det muligt for os at tage på længere ture uden at være afhængige af DSB!

11-11-2012 9:05 AM [Vis besvarelser](#)

Alle cykler mere. Mindre transport af børn - de er blevet mere selvhjulpne. Større ØK. Råderum. Mindre bekymringer. Kan vælge bil efter behov. Stor bil ved stort behov - lille bil ved mindre.

11-11-2012 8:25 AM [Vis besvarelser](#)

Gør det nemmere at komme steder hvor det er vanskeligt at komme med offentlig transport enten på grund af manglende off. transport, forbindelserne er besværlige eller det tager for lang tid. Jeg bruger desuden delebilen påmferier, hvor før medlemskab lejede en bil. Jeg ser ingen ulemper ved delebil.

11-11-2012 12:59 AM [Vis besvarelser](#)

Grundet sygdom mistede jeg min evne til at klare mig på cykel alene. Mobiliteten har jeg fået tilbage, så i dag giver delebilsordningen mig en fleksibilitet, som jeg ikke havde før. Og resulterer også i, at jeg ikke er fristet til at købe en bil. Jeg fragter sønner og svigerdøtre rundt ved festslike lejligheder, udflugter til strand og evt. også i ferier.

10-11-2012 11:47 PM [Vis besvarelser](#)

Delebil har ikke ændret mine vaner ret meget, men den giver en større frihed. Måske ville jeg have købt en bil, hvis ordningen ikke fandtes eller hvis ordningen var for besværlig (hvis tilgængeligheden var for ringe). En stor fordel for miljøet er, at prisen for at køre i bil er meget synlig når man skal betale hver gang. Man tænker en ekstra gang over om det nu også er nødvendigt at køre, når man f.eks. måske lige så godt kunne cykle.

10-11-2012 11:17 PM [Vis besvarelser](#)

Efter at være flyttet til en forstad letter delebilen min mulighed for at komme rundt. Afstandene er større i forstaden

10-11-2012 11:15 PM [Vis besvarelser](#)

Delebil betyder ikke det store for vores mobilitet fordi man skal alligevel aflevere bilen efter endt brug og så cykle hjem fra afhentningsstedet. Største fordel er at vi kan handle stort ind og sparer penge på indkøb den vej rundt. Ulempen er at man har et fast tidspunkt man skal aflevere bilen på så man kan ikke blive hængende ude hos folk hvis man er på besøg fordi bilen skal være tilbage på et bestemt tidspunkt. Største fordel må være at man ikke har en fast udgift til en bil med afbetaling af lån, forsikring og høje benzinudgifter. Man betaler kun for bilen når man har brug for den og til langt lavere pris end hvis man skulle leje den et traditionel udlejningssted.

10-11-2012 11:08 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg tænker markant mere på at skåne miljøet og bruger kun delebil når cyklen og den kollektive trafik ikke kan dække behovet.

10-11-2012 10:57 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg synes det er smart når man ikke har et stort behov for bil. Jeg er rigtig glad for at jeg har meldt mig ind, selvom jeg ikke bruger bilerne så meget.

10-11-2012 10:47 PM [Vis besvarelser](#)

Ulemperne er afhentning og så prisen på den enkelte tur er høj så man tænker sig om. tilgængæld er den samlet pris fin. Derfor har jeg været med i snart fire år

10-11-2012 10:24 PM [Vis besvarelser](#)

Når man sælger sin bil, siger folk - du kan ikke undvære bilen. Nej, siger jeg, jeg skal heller ikke undvære bilen. Jeg har 20 at vælge imellem.

10-11-2012 8:26 PM [Vis besvarelser](#)

Kan ikke bare køre en tur, som det lige passer os, skal planlægge meget mere, ikke køre langt på ferie, da det bliver for dyrt. Super for miljøet, godt for helbredet og pengepungen bliver ikke drænet så meget.

10-11-2012 8:15 PM [Vis besvarelser](#)

Det er skønt at kunne bruge bilen til storkøb, og det er nemt og hurtigt at besøge fjernboende familie og venner.

10-11-2012 7:52 PM [Vis besvarelser](#)

Det aner jeg ikke

10-11-2012 7:45 PM [Vis besvarelser](#)

Dejligt at man kan vælge bil alt efter hvad man skal, f.eks. hvis man skal ud at handle store ting så vælger man en stationcar. Det kan være irriterende at man skal cykle hen for at hente bilen hvis der er for langt at gå.

10-11-2012 7:24 PM [Vis besvarelser](#)

Jeg er tvunget til at cykle selv om det regner, eller jeg er træt. Mine børn er også blevet gode til at cykle:+)

10-11-2012 7:02 PM [Vis besvarelser](#)

Den har gjort os mere Mobile, men de ekstra ture vi tager kommer ud over vores andre aktiviteter. Der er også den side effekt, at når vi har bilen, så bruger vi den til mere end det den er reseveret til. Den medføre altså et form for mer-forbrug.

10-11-2012 7:01 PM [Vis besvarelser](#)

Største fordele: 1) der er lige en barriere for at få fat i en bil, der gør, at man når at overveje, om det er nødvendigt. 2) økonomien. Det vil være alt for dyrt i forhold til vore økonomiske prioriteringer at have egen bil. Ulemper: 1) vi har i ganske få situationer oplevet, at der ikke var bil til rådighed. Men det er meget sjældent i vores store delebilsklub og ikke nogen daglig bekymring.

10-11-2012 6:46 PM [Vis besvarelser](#)

Flere forskellige biler at vælge imellem. Betaler kun for ens forbrug. Får et incitament til at benytte cykel og kollektiv trafik.

21-10-2012 9:30 PM [Vis besvarelser](#)