



Til Teknik- og Miljøudvalget

Notat om delebilers trængselsreducerende effekt

Som opfølgning på Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstilling om principper for introduktion af bybiler i København på mødet den 22. september 2014 beskrives her kort viden om delebiler og deres påvirkning af trængsel samt, hvor denne viden stammer fra.

Delebilers påvirkning af trængsel hænger især sammen med:

- hvor mange privatbiler en delebil erstatter
- hvor meget delebilister kører i forhold til andre

Vidensgrundlaget om delebiler og deres effekter er hovedsagelig baseret på erfaringer fra europæiske byer, herunder København.

Der tages især udgangspunkt i et samlet europæisk forskningsprojekt, der er støttet af midler fra EU's forskningspuljer. Dette er suppleret med data fra brugerundersøgelser i København, Bremen, Hovedstadsregionen og Øresundsregionen samt en amerikansk ph.d. afhandling om delebilers påvirkning af CO₂-emissioner.

Data fra europæiske byer viser, at der er omkring 20-40 medlemmer pr. delebil, og brugerundersøgelser fra Bremen og København viser, at lidt under 40 % ville have egen bil, hvis de ikke var medlem af delebilordningen. Samtidig har lidt over 30 % af medlemmerne erstattet deres privatbil med medlemskab af delebilordning. Tilsvarende tal fra San Francisco viser, at 30 % har solgt egen bil og 67 % har undladt at købe bil. Blandt fem udbydere i England har knap 40 % solgt bil, mens 25 % har undladt at købe planlagt bil.

Hertil kommer, at undersøgelserne viser, at bilister, der bliver delebilister, reducerer deres kørsel med ca. 30 %, og delebilister både går, cykler og kører kollektiv trafik mere end bilister med egen bil.

Når der omregnes til påvirkning af trængsel konkluderes det, at en delebil typisk erstatter 5-10 privatejede biler, og at delebilister generelt reducerer brugen af bil væsentligt og i stedet anvender mere cykel og kollektiv trafik.

Der er sket en stigning i antallet af delebiler gennem de seneste år. I 2013 var der 154 p-pladser forbeholdt delebiler i København, mens der i dag er 181 p-pladser. Desuden er det mindre antal delebiler som holder på ikke-kommunale veje. Endvidere var der per 1.1. 2013 knap

~~25-09-2014~~10-10-2014

Sagsnr.
2014-0124284

Dokumentnr.
2014-0124284-16

Sagsbehandler
Annette Kayser

Mobilitet og byrum

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

E-mail
annkay@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.tmf.kk.dk

100.000 personbiler til privatbrug i København. Det er en stigning på ca. 2 % i forhold til året før.

Konklusionerne omkring effekter er baseret på følgende kilder:

- Bilpoolsstrategi for Øresundsregionen. Miløre Centre. 2005¹
- Kombineret mobilitet..? Elektronisk spørgeskemaundersøgelse blandt delebilister i hovedstadsregionen. HUR. 2005²
- Report Customers Survey Car-Sharing Brussels. momo. 2008³
- The environmental impacts of Car-Sharing use. momo. Carsharing fact sheet. 2009⁴
- Virkemiddelkatalog – Transport. Udarbejdet til Københavns Kommunes Klimaplan. Rambøll. 2009⁵
- Momo Car Sharing: State of the Art of European Car-Sharing – final report. 2010⁶
- Klimastrategi – tiltag i transportsektoren. Udarbejdet for Region Hovedstaden. COWI. 2010.⁷
- Mobility Carsharing Schwitserland. 2010.⁸
- Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America. MTI Report 09-11⁹
- Notat til TMU: Delebiler: Muligheder og potentialer. Oktober 2012 (Dok.nr. 2012-150426-24) ¹⁰
- Data fra Danske Delebiler og københavnske debilsudbydere.

”Momo Car-Sharing” er et tre-årigt europæisk forskningsprojekt, som har indsamlet viden om delebiler i europæiske lande og byer. Projektet blev støttet af programmet ”Intelligent Energy Europe” og den viden, der er indsamlet, må anses som dækkende for Europa.

Simon Kjær Hansen

¹ <https://subsite.kk.dk/~media/040F6EA9AC6240EAA2A4ACFAB1E140CC.ashx>

² <http://www.moviatrafik.dk/presse/publikationer/Pages/publikationer.aspx>

³ http://www.researchgate.net/profile/Raffaele_Grimaldi/publication/254444371_Is_there_room_for_shared_cars_in_Italy_Considerations_from_some_recent_experiences/links/53fd89480cf22f21c2f80459?origin=publication_detail

⁴ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/momo_car-sharing_f03_environmental_impacts_en.pdf

⁵ <http://www.kk.dk/da/Om-kommunen/Indsatsomraader-og-politikker/Publikationer.aspx?mode=detalje&id=1249>

⁶ http://www.motiva.fi/files/4138/WP2_Final_Report.pdf

⁷ http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/6C93A8EC-E4EE-479C-8773-5F805F8DAA94/0/Transport_bilag_TrafikogCO2udslip2010og2020.pdf

⁸ www.eltis.org

⁹ <http://transweb.sjsu.edu/MTIportal/research/publications/documents/Carsharing%20and%20Co2%20%286.23.2010%29.pdf>

¹⁰ <https://subsite.kk.dk/~media/E6C89D47418B49AD9EC16AA7C39B2C3D.ashx>

Serviceområdechef