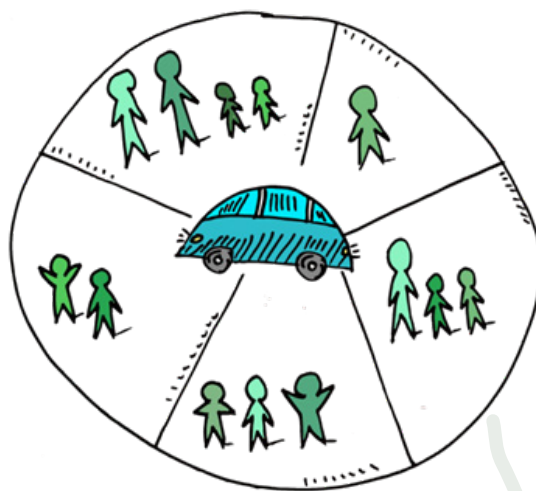


TO SHARE OR NOT TO SHARE

Fremtids- perspektiver på danske delebilsordninger



DELEBILSORDNINGER OG DISTRIBUTØRER har i de større danske byer oplevet stigende interesse, anvendelse og medlemstal. På trods af et lignende udviklingspotentiale oplever de frivilligt drevne – og ofte billigere – delebilsforeninger i de mellemstore danske byer ikke lige så stor interesse. I artiklen påpeges en række udviklingspotentialer og opmærksomhedspunkter, som forfatterne vurderer kan øge fokus på delebilisme.

På både nationalt og internationalt plan bliver vi konstant informeret om, hvor vigtig en reduktion af vores CO₂-udslip er, hvilket seneste IPCC- rapporter understreger. Her er særligt transportsektoren en af de helt store syndere. Samtidigt viser tal fra Danmarks Statistik, at der i Danmark er købt 589.722 nye personbiler fra 2012-2023. Tilvæksten af personbiler overstiger befolkningstilvæksten markant, som i samme periode kun er steget med 292.904. Selvom en vis procentdel af de nyindkøbte personbiler er eldrevne, fylder de ekstra 590.000 biler markant mere på vejnettet, og er der reelt plads til dem? Svaret er nej, i hvert fald hvis man som planlægger

ønsker at arbejde mod en reduktion af bilejerskab, skabe bedre byliv og mindske automobilitetens relaterede klimaproblemer. Men hvordan kan vi gribe det an? Erfaringer fra tidligere delebilsstudier viser, at en delebil under de rigtige forudsætninger kan erstatte i omegnen af 5-10 privatbiler, uden at bilejerne oplever en nedsat mobilitet. Begrebet oplevet mobilitet er en vigtig formulering for os, idet privatbilen for mange er blevet en oplevet nødvendighed, mens det i virkeligheden ikke altid stemmer overens

med den reelle nødvendighed blandt delebilister – tværtimod – 82% af specialets adspurgte gør kun brug af delebilen en gang om ugen eller mindre.

'Det fungerer jo kun, fordi du bor i København...'

En af de misforståelser, delebilister i en mellemstor dansk by oplever, er en vis tvivl om, hvorvidt det reelt kan lade sig gøre at være delebilist uden for København, og at det kræver en lang række afkald – både på et mobilitetsniveau, men ligeledes også ift. hverdagslige tilbud, bekendtskaber og muligheder – hvilket igen i vores øjne, desværre er en misforståelse. Det handler nærmere om en kamp om vaner fremfor afkald på egen mobilitet. Denne misforståelse bliver yderligere forstærket, idet den nuværende forskning inden for delebilisme næsten udelukkende er foretaget i storbykontekst, hvorfor eksisterende forskning ikke direkte kan overføres til delebilisme i andre bykontekster. Eftersom det at være delebilist er markant anderledes end at være privatbilist, besidder delebilisterne en erfaring, som kun kan tilgås ved at undersøge den praksis, de indgår i. Med et afsæt i praksisteori og herigennem medlemmernes egne fortællinger og erfaringer kan vi nuancere forståelserne af de delebilspraksisser, der er i spil i mellemstore danske byer og forstå, hvorfor netop disse delebilspraksisser udøves igen



Af **Thor Hartmann** Cand.scient. Geografi og Plan, By & Proces, **Lucas Irby**, Cand. soc. Plan, By & Proces og Geografi og **Mads Nissen**, Cand.soc. Plan, By & Proces og Geografi, Roskilde Universitet.

En af de misforståelser, delebilister i en mellemstor dansk by oplever, er en vis tvivl om, hvorvidt det reelt kan lade sig gøre at være delebilist uden for København

”



og igen. Dermed kan vi udpege, hvad delebilsforeninger og planlæggere skal fokusere på for at understøtte udbredelsen af delebilisme i mellemstore danske byer for fremtiden.

Udviklingspotentialer og opmærksomhedspunkter

På baggrund af specialeundersøgelsen på tværs af tre forskellige delebilsforeninger i henholdsvis Køge, Albertslund og Nordsjælland er der en række opmærksomhedspunkter, som bør indtænkes på forskellige danske planlægningsniveauer for at sikre delebilspraksisernes fortsatte (re)produktion:

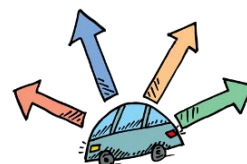
- Reducer besværlighedsbarrierer
- Storytelling om delebilismens fordele
- Understøt de mest populære delebilspraksisser
- Offentlige indsatser

Opmærksomhedspunkterne anser vi fordelt på to planniveauer; foreningsniveau og kommunalt/statsligt niveau, hvor de tre førstnævnte opmærksomhedspunkter henvender sig til foreningerne selv. De frivilligt drevne delebilsforeninger i de mellemstore danske byer har den udfordring, at de er mindre organiserede end f.eks. LetsGo, Share-Now etc., hvorfor der blandt andet forekommer besværlighedsbarrierer omkring bookingsystemer,

nøglesystemer med mere. Ligeledes gælder det, at foreningerne med fordel kan fokusere på bedre branding og storytelling ved hjælp af de eksisterende medlemmers positive erfaringer med at være delebilister. I forhold til foreningsniveauet nævnes en understøttelse af de mest populære delebilspraksisser, hvilket kan forekomme vagt. På baggrund af specialets datagrundlag kan vi påpege, at praksisser, som ferie, fritids- og weekendture, besøg hos venner og familie samt tungt indkøb fremstår prævalente blandt medlemmerne i de mellemstore byer, hvorfor en understøttelse af netop deres delebilspraksisser, er afgørende.

Offentlige indsatser

Delebilsordninger i mellemstore danske byer kan dog ikke stå alene i en fremtidig udbredelse af delebilisme. Kommunale og statslige tiltag er ligeledes nødvendige for, at ordningerne kan understøtte og udbrede delebilspraksisserne. Mens ordningerne selv kan arbejde med opmærksomhedspunkterne 1-3, kræver en udbredelse af disse delebilspraksisser, at der tages politiske beslutninger på et højere planlægningsniveau, der netop understøtter fortsat (re)produktion. Her anbefales det, at der på kommunalt og statsligt plan hentes inspiration fra f.eks. de tiltag, der blev foretaget omkring sikringen af indførslen af elbiler i Danmark. Tiltag kunne eksempelvis være



100 mio.

I sommeren 2023 udlagde Vejdirektoratet 100 mio. kroner i "Pulje til fremme af el-delebyler 2023".



Reducér besværlighedsbarrierer



Storytelling om delebilismens fordele



Understøt de mest populære delebilspraksisser



Offentlige indsatser

Artiklen er blevet til på baggrund af specialeafhandlingen **“(Re)produktion af delebilspraksisser: Et studie af praksisser og mobilitetsforhandlinger i delebilsforeninger i mellemstore danske byer”**, der blev afleveret i juni 2023.

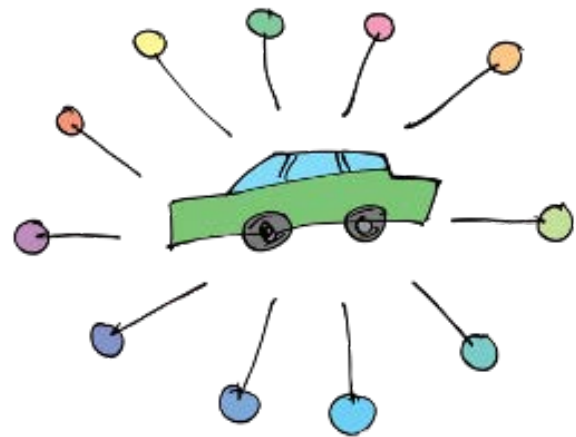
indskrivning af delebilisme og delebilsordninger i lokal- og kommuneplaner, dedikerede delebils-parkeringspladser, billigere/gratis parkering samt tilføjelser og en mere aktiv trafikpolitik, der kan være med til at sikre, at delebilisme bliver indskrevet i plan-loven. Ligeledes skal der mere tydelig støtte både økonomisk i form af tilskud/afgiftsregulering, men i lige så stort omfang verbal opbakning og lovmæssig støtte fra regeringspartierne.

Hvem og hvor er de fremtidige delebilister?

Mens tiltagene måske virker banale, omhandler det i lige så høj grad, at der ikke skal opfindes nye 'dybe-mobilitetstallerkener'. Delebilisme findes allerede og fungerer rigtigt godt – også i de mellemstore byer. Dog handler det om, at der skal skabes en opmærksomhed på muligheden for delebilisme, som både i samtaler og planlægningen ofte bliver glemt. Opmærksomhedspunkterne i artiklen er dermed tænkt som en række opåb, hvori konkrete tiltag og anbefalinger kan udmønte bedre planlægning, hvor delebilisme og delebilsordninger er indtænkt.

Under empiriindsamling og samtaler på tværs af bestyrelser, frivillige og medlemmer var det tydeligt, at personerne bag disse delebilsordninger brænder for at tilbyde et attraktiv delebilsudbud og bruger stor mængde af tid, energi og ressourcer for at få det til at hænge sammen. Delebilsforeninger kan ikke alene stå for udviklingen af delebilisme i de mellemstore byer, i og med de ikke har ressourcerne til at

Delebilisme findes allerede og fungerer rigtig godt – også i de mellemstore byer. Dog handler det om, at der skal skabes en opmærksomhed på muligheden for delebilisme, som både i samtaler og planlægningen ofte bliver glemt.



løfte den dedikerede indsats, det formentlig kræver før, at delebilisme bliver en funktionel del af bybilledet i de mellemstore byer.

I sommeren 2023 udlagde Vejdirektoratet 100 millioner kroner i "Pulje til fremme af eldelebiler 2023". Beløbet er afsat til at understøtte øget anvendelse af eldelebiler i 2023 og 2024. Mens det er interessant og et skridt i den rigtige retning, kræver det desuden, at ordningerne griber mulighederne og har ressourcer til det. Det er vores opfattelse at tiltag og puljer, der understøtter, at delebilsforeninger i højere grad kan afprøve delebilisme af i forskellige områder ved at stille bil til rådighed eller markedsføre sig selv, er efterspurgt blandt foreningerne, der med en nonprofit model har svært ved at afprøve dette uden konsekvenser for det allerede etablerede delebilstilbud. Gennem vores empiri er der en tydelig sammenhæng mellem overkommelig afstand til mindst to delebiler og incitamenter til at benytte delebilstilbuddet.

Vi befinder os på et interessant stadie i den fremtidige mobilitetsplanlægning, hvor udfordringer med CO₂, trængsel i byerne og yderligere stigende prognoser er afhængige af de beslutninger, vi foretager os nu. Som vi ser det, placerer delebilisme og dertilhørende foreninger sig perfekt ind i denne debat, hvor vi håber og krydser fingre for, at der er andre, som ser selvsamme udviklings- og løsningspotentialer.