



STRANDVEJEN 70, 2
DK-2900 HELLERUP

NOTAT

6 Okt. 2020
Anders Buch

Til Sekretariat for Byudvikling & Erhverv Albertslund Kommune

Notat om Delebiler til brug ved lokalplansarbejde vedr. Smedeland 38

Vi skal hermed prøve at redegøre for hvorfor og hvordan vi ser delebiler være en del af løsningen på parkeringsspørgsmålet på Smedeland 38.

Vi har brugt en del tid på at tale med diverse kilder der har viden omkring delebiler og hvordan disse kan indarbejdes mht. parkeringnormer ved ejendomsprojekter. Vi har så forsøgt at omsætte og relatere dette til noget brugbart i forhold til Smedeland 38.

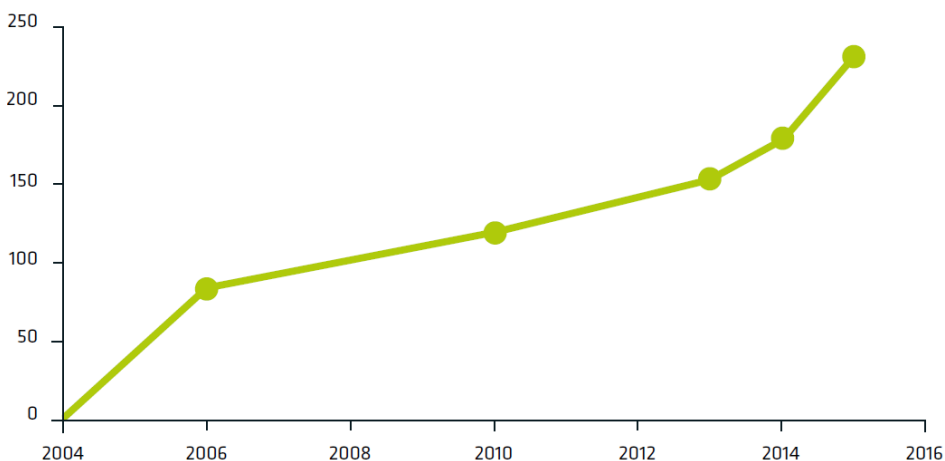
Kilderne som vi har brugt og indhentet information fra er bl.a.:

- Danske By- og Delebiler (er en brancheforening for Delebiler i Danmark)
- Viatrafik (er rådgivere til Arkitekter, Ejendomsudviklere, Kommuner mht. blandt andet Parkering)
- Københavns Kommune (KBH har erfaring og en decideret strategi for delebiler. De har også erfaring med effekten af disse fra flere ejendomsprojekter)
- Roskilde kommune (har ligeledes erfaring og udarbejdet en strategi for delebiler)
- Albertslund Delebil (lokal delebils udbyder)
- Let´s Go (kommerciel udbyder af delebiler)
- DTU (se vedlagt "DTU notat delebiler maj 2015)

Konceptet Delebiler

Alle kilder bekræfter samstemmende at konceptet Delebil er i vækst og at dette vil fortsætte fremover. Grafen nedenfor viser udviklingen i antallet af delebiler i Københavns Kommune fra 2004 til 2016.

ANTAL DELEBILPLADSER (FAST STAMPLADS)



Kilde: Københavns kommune "<https://www.kk.dk/artikel/strategi-delebiler-i-koebenhavn>"

Især de senere år har nye tekniske løsninger til at reservere og benytte delebiler gjort medlemskab og brugen af disse interessant for flere og flere danskere.

Årsagerne til at vælge/bruge delebil spænder fra Økonomi, Komfort, Livsstil til Miljøbevidsthed. Den stigende trafikale trængsel gør brugen af offentlig transport, hvis denne er let tilgængelig, mere anvendelig for flere borgere der dermed kan få opfyldt deres kørselsbehov ved brug af delebiler.

Succeskriterier:

Samlet set er der visse forudsætninger der bør være tilstede for at delebiler bliver en succes og brugt. Disse er bl.a.:

- Delebilen skal være placeret i umiddelbar nærhed af anden offentlig transport. Dette kan forklares ved at delebiler ikke er økonomisk attraktive for brugere der har et behov på daglig basis.
- Der skal være nok kapacitet således at brugerne oplever at der er en bil til rådighed, når de har behov for det.
- Parkeringsmulighed for privatbiler skal være begrænset – det skal være nemmere/billigere at parkere en delebil med stamplads end en privatbil.

Kilde: Peter Stanley fra Viatrafik & Tommy Olsen fra Danske Delebiler

Hvor mange privatbiler erstatter én delebil?

Københavns kommune har igennem de senere år opnået stor erfaring med delebiler og effekterne af disse. I deres 2017 "Strategi for Delebiler i København" (se https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1615 side 2) konstateres det, at de seneste 10 års erfaringer påviser, at hver delebil **erstatte 5-10 privatbiler**.

Samme resultat kommer DTU's rapport

(<https://orbit.dtu.dk/en/publications/dele%C3%B8konomi-i-transport-udvikling-trends-og-potentiale> side 11) frem til og også Roskilde kommune beskriver i deres Parkeringsstrategi fra Marts 2020

(https://roskilde.dk/sites/default/files/fics/DAG/4218/Bilag/Forslag_til_Roskilde_Kommunes_Parkeringsstrategi_2020.pdf_s11), at en delebil erstatter 5 private biler.

Relateret til Smedeland 38?

Omsat og relateret til Smedeland 38 mener vi godt at kunne konkludere at der kan forventes samme brug af delebiler ved dette projekt. Området ligger i umiddelbar nærhed af en kommende Letbane station, som det må forventes at en del af beboerne vil benytte som deres daglige transportmiddel til og fra deres arbejde.

Som brugbart referenceprojekt til Smedeland 38 mener vi at lokalplan nr 544 af Københavns Kommune vedr. udviklingen af området "Ved Amagerbanen Syd"

(https://dokument.plandata.dk/20_3021933_1490342234162.pdf se side 8) kan anvendes.

Ligesom i masterplanen for Hersted industripark, arbejdes der i denne lokalplan også med stationsnære byudviklingsområder da Metrolinien løber indenfor 500-800m af grunden.

P-normen i området er på baggrund af etablering af stampladser til delebiler hævet fra 1 parkeringsplads pr 150m² til 1 pr 200m².

KONKLUSION

Med 180 lejligheder er det udfra et kapacitetsmæssigt perspektiv vores vurdering, at der bør etableres **6-8 stampladser** til delebiler og at disse hver især reducere antallet af parkeringspladser med 5. Således udgør dette en **reduktion på mellem 30-40 p-pladser totalt**. Reduceres antallet af alm. parkeringspladser ikke, vil incitamentet til at benytte delebiler være begrænset idet flere beboere må forventes at have private biler stående parkeret, der kun lejlighedsvis vil blive benyttet.

Med den udvikling til boligområde som Hersted Industripark står overfor må det tillige forventes at beboere fra andre nærliggende bebyggelser ligeledes vil benytte delebiler fra Smedeland 38.

KILDEFORTEGNELSE:

I vores arbejde med at indhente viden omkring delebiler har vi været i kontakt med en del eksperter samt kommuner og derigennem fået et indblik i deres erfaringer og arbejde med deciderede strategier på området.

Københavns kommune

I Københavns Kommune har vi bl.a. talt med Annette Kayser fra Teknisk forvaltning. I 2013 undersøgte kommunen konceptet Delebil/Bybiler og herunder deres trængselsreducerende effekt. Siden 2013 er der ifølge Annette sket en hel del og konceptet delebil er gradvist blevet mere og mere accepteret og benyttet af borgerne som et alternativ til egen bil.

I Ørestanden oplever de en decideret mangel på delebil standpladser for at dække behovet. Deres erfaringer og data fortæller at en delebil bruges af mellem 20-40 medlemmer. Omsat til parkeringspladser betyder det én delebil erstatter mellem 5-10 personbiler. Generelt er Kommunen begyndt at have udviklingsprojekter hvor der arbejdes med nedsatte parkeringsnormer bl.a. ved benyttelse af stampadser til delebiler.

På dette link findes Københavns Kommune's Notat fra 2014 om delebilers trængselsreducerende effekt: <http://danskedelebiler.dk/wp-content/uploads/2016/11/Notat-om-delebilers-tr%C3%A6ngselsreducerende-effekt-K%C3%B8benhavns-Kommunen-TMU-oktober-2104.pdf>
Annette bevarer gerne spørgsmål bl.a. til det arbejde de har været igennem ved udarbejdelsen af deres Parkeringsstrategi og arbejde med parkeringsnormer ved ejendomsprojekter.

Annettes Kontaktdetaljer er:

Annette Kayser

Mail: annkay@kk.dk

tlf: 27642982

DTU Transport / Institut for Transport

DTU Transport har undersøgt emnet delebiler og udgivet vedlagte Notat "Delebil i transport: Udvikling, trends og potentiale" i maj 2015 (<http://danskedelebiler.dk/wp-content/uploads/2016/11/Dele%C3%B8konomi-i-transport-DTU-2015.pdf>).

Ved samme lejlighed udgav de tillige en Transportvaneundersøgelse med fokus på Delebiler. Heri undersøgte de på daværende tidspunkt var den typiske bruger af delebiler (<http://danskedelebiler.dk/wp-content/uploads/2016/11/2014-Faktaark-delebil-DTU.pdf>)

Let's Go (<https://lets-go.dk/>)

Udbyderen af delebiler Let's Go er Danmarks største udbyder af delebiler med fast standplads. De oplever at konceptet delebil er i fremmarch og deres egne data mht.

antal biler og km der køres i deres delebiler understøtter dette. Deres primære marked er større byer såsom København, Odense, Roskilde samt Aarhus hvor fordele som gratis parkering og generelt begrænsede p-pladser er en vigtig faktor. Når det er sagt kan de hos Let's go se at deres biler erstatter 6-8 alm. Personbiler i gennemsnit. I er også meget velkommen til at kontakte Christian på **tlf 35351411**

Viatrafik

Hos Viatrafik har vi talt med Seniorpartner Peter Stanley (<https://viatrafik.dk/kontakt/>).

Viatrafik rådgiver arkitekter, Ejendomsudviklere, Kommuner, Regioner osv.

De har stor erfaring med at rådgivning omkring parkering og herunder Delebiler.

Peter Stanley bekræfter at antallet af parkeringspladser en delebil-standplads erstatter ligger et sted mellem 5-10 parkeringspladser alt efter hvor projektet ligger og om faktorer såsom adgang til offentlig transport er til stede. Peter Stanley står også til rådighed for evt. Spørgsmål.

Peter Stanley

Mail: PSA@viatrafik.dk

Tlf: 48209000

Danske Delebiler

Hos Danske Delebiler har vi talt med formand Tommy Olsen. De organiserer og hjælper danske delebil firmaer og foreninger. På deres hjemmeside findes en del materiale og henvisninger til undersøgelser. Udviklingen indenfor antallet af debiler er og har været positiv de sidste år (https://danskedelebiler.dk/?page_id=220). De henviser bl.a. også til en ny parkeringsstrategi som Roskilde kommune har udgivet i marts i år.

Som et element i Roskildes Parkeringsstrategi indgår debiler også som et bidrag til at reducere trængsel og behovet for beboerparkering. Som det ses på **side 11**, er Roskilde Kommunes erfaringer at en delebil erstatter 5 privatbiler.

https://roskilde.dk/sites/default/files/fics/DAG/4218/Bilag/Forslag_til_Roskilde_Kommunes_Parkeringsstrategi_2020.pdf

Albertslund Delebil

Albertslund har som en af de få kommuner allerede deres egen Delebilsordning der fungerer på medlemsbasis. Formand Lisbeth Mathiesen oplyser at de har 170 medlemmer til 20 biler. De ville generelt være positive overfor et samarbejde om at tilbyde debiler til beboere på Smedeland 38.

Formand Lisbeth Mathiesen

Mail: lisbethdelebil@gmail.com

Tlf: 61315587

Munksøgaard

Munksøgaard er danmarks største bofællesskab beliggende i Trekrøner ved Roskilde. De er 100 boliger og har deres egen delebilforening som har 165 medlemmer og råder over 15 biler af forskellig størrelse. De oplever jævnligt at nye medlemmer må stå på venteliste for at kunne blive optaget.

<http://delebil.munksoegaard.dk/>