



Danske Delebiler

Delebiler – fremtidens transportløsning?

Danske Delebiler afholder fredag d. 13. januar 2012 en konference om delebiler i Danmark.

Delebiler er i vækst og viser sig i stigende grad som én af løsningerne på transportens udfordringer, når det gælder klima og trængsel. Men hvorfor er delebiler ikke mere udbredt i Danmark, hvad kan delebilerne bidrage med og hvad skal der til for at gøre delebiler til en dansk succeshistorie? Disse spørgsmål er i fokus på denne konference, der har deltagelse af danske og internationale oplægsholdere, repræsentanter fra branchen, transporteksperter og politikere.

Dato og tidspunkt

Fredag d. 13. januar 2012 kl. 9:00-15:15.

Af hensyn til sikkerhedskontrollen ved indgangen bedes deltagere ankomme i god tid (senest kl. 8:30).

Benyt evt. QR-koden til højre for at tilføje arrangementet til din kalender.



Sted

Fællessalen, Christiansborg, København

Tilmelding

Deltagelse er gratis men tilmelding er nødvendig af hensyn til det praktiske arrangement *senest tirsdag d. 10. januar 2012*.

Tilmelding foretages på www.toef.dk/konferencer, benyt evt. QR-koden til højre.



Program for konferencen

9:00-9:10	<p>Velkomst og introduktion</p> <p>Ved: Knud Henrik Strømning, formand for Danske Delebiler og konferencier for konferencen: Lise Bjørg Pedersen, politisk medarbejder, Forbrugerrådet.</p>
<p>Delebiler / Carsharing – a rising star!</p>	
9:10-9:30	<p>Delebilismen – et smuglig ind i et grønnere samfund?</p> <p>Delebilisme er et konkret eksempel på nytænkning, der både kan gavne miljøet og gøre dagligdagen lettere for familier og virksomheder. Er det en niche eller en "enlig svale" – eller forsmag på en fremtid, hvor teknologi og organisatorisk nytænkning gør det både lettere og sjovere at være miljørigtig?</p> <p>Ved: Connie Hedegaard, EU's klimakommissær</p>
9:30-10:10	<p>Exploit the market potential!</p> <p><i>(presentation in English)</i></p> <p>Europe's cities can quickly regain the space of 600,000 parking spots – for people, for greening, for walking and cycling! Have more choice with Carsharing – but consume less space. Develop carsharing as an efficient, sustainable and innovative supplement to public transport, cycling and walking – for better cities. It works as a solution with great potential and huge opportunities – a rising star.</p> <p>By: Michael Glotz-Richter, co-ordinator of the European MOMO-project, senior project manager for sustainable mobility, Free Hanseatic City of Bremen</p>
10:10-10:40	<p>Delebilisme – en naturlig del af byen</p> <p>Fremme af delebilismen mindsker trængslen, luftforureningen, CO₂-udledningen og behovet for parkeringspladser. Det støtter Københavns Kommune – og helst med el-delebiler. Borgerne skal vide mere om delebilernes muligheder. Hør om Københavns Kommunes konkrete tiltag og allerede høstede gevinster.</p> <p>Ved: Ayfer Baykal, Trafik- og Miljøborgmester, Københavns Kommune</p>
10:40-10:50	<p>Pause</p>
<p>Hvordan fungerer debiler, hvad er potentialerne og hvad er barriererne?</p>	
10:50-11:05	<p>Delebilismens status i Danmark</p> <p>Der er grøde i delebilbranchen, nye virksomheder kommer til og etablerede organisationer vækster. Hvad er situationen efter 14 år med debiler i Danmark og hvordan ser fremtiden ud?</p> <p>Ved: Bjarke Fønnesbech, direktør, Delebilfonden</p>

11:05-11:30	<p>Nye forretningsmodeller for personlig mobilitet</p> <p>Der er ikke nødvendigvis lighedstegn mellem ejerskab og frihed. Det vigtige er adgang til den pågældende ydelse (musik, film, ...) – ikke at eje redskabet. Vi må se på andre forretningsmodeller for personlig mobilitet, som tilbyder et reelt – og måske endda bedre – alternativ til egen bil. Delebiler er et eksempel på, at det faktisk godt kan lade sig gøre.</p> <p>Ved: <i>Søren Have, PA Consulting Group</i></p>
11:30-12:00	<p>Transportvalg i hverdagslivet</p> <p>Den evige tidsnød, vanens magt, bekvemmeligheden, miljøhensyn og økonomien er blot nogle af de parametre, der bestemmer vores transportvalg. Måske kan delebiler være en del af det, der får vores hverdag til at hænge sammen på nye måder. Hvad bestemmer vores valg og hvordan kan vi påvirke processen?</p> <p>Ved: <i>Malene Freudendal-Pedersen, trafikforsker, Roskilde Universitet</i></p>
12:00-12:45	<p>Frokost</p>
<p>Delebilorganisationer som strategiske samarbejdspartnere</p>	
12:45-13:15	<p>Kombineret mobilitet – erfaringer med partnerskaber mellem delebiler og offentlig transport</p> <p>Danske og internationale erfaringer viser, at kombinationen af offentlig transport og delebiler holder bilejerskabet i ro samtidigt med, at passagerer i bus, tog og metro fastholdes og nye trækkes til. Trafikselskabet Movia har stået for to kampanjer, hvor Movia og alle delebiludbydere i regionen sammen profilerede delebiler og offentlig transport.</p> <p>Ved: <i>Tonny Lacomble Nielsen, key account manager, Movia</i></p>
13:15-13:45	<p>Delebiler og kollektiv trafik – konkurrenter eller forbundsfæller?</p> <p>Ingen er udelukkende fodgængere, cyklister, bilister, bus-, tog- eller flypassagerer. Vi sammensætter alle et mix af transportformer, der tilsammen løser vore transportbehov. Er delebiler og kollektiv trafik konkurrenter eller forbundsfæller i dette spil? Kan delebilordningerne med fordel lave alliancer med de kollektive trafikudbydere?</p> <p>For delebilordninger kan en klar kobling til den kollektive trafik gennem fælles produkter og fælles markedsføring være med til at skabe opmærksomhed om fænomenet og gøre et medlemskab mere attraktivt. For den kollektive trafik kan samarbejde med delebil-udbydere bidrage til at fastholde passagerer og tiltrække nye i en tid med generelt stigende bilejerskab. Strategisk partnerskab mod stigende bilejerskab kan blive til gavn for begge parter.</p> <p>Ved: <i>Jørgen Merrild Hjorth, business developer, DSB</i></p>
13:45-14:00	<p>Pause</p>

Det handler (også) om politik	
14:00-15:10	<p>Hvordan kommer vi videre?</p> <p>Hvilke politiske initiativer er nødvendige? Vil politikerne være med? Efter et kort oplæg fra hver af paneldeltagerne er der mulighed for spørgsmål og kommentarer. Ved: <i>Et panel af repræsentanter for de politiske partier samt udvalgte interesseorganisationer:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Danske Delebiler: <i>Bjarke Fønnesbech</i> - Transportøkonomisk Forening: <i>Michael Svane</i> - Dansk Cyklistforbund: <i>Frits Bredal</i> - Dansk Folkeparti: <i>Kim Christiansen, MF, trafikordfører</i> - Enhedslisten: <i>Henning Hyllested, MF, trafikordfører</i> - Radikale Venstre: <i>Lone Loklindt, MF, miljøordfører</i> - Socialdemokraterne: <i>Mette Reissmann, MF, forbrugerordfører</i> - Socialistisk Folkeparti: <i>Anne Baastrup, MF, trafikordfører</i> - Venstre: <i>Lars Chr. Lilleholt, MF, medl. af Trafikudvalget</i>
15:10-15:15	<p>Opsamling og afslutning</p> <p>Afslutning ved: <i>Knud Henrik Strømning, formand for Danske Delebiler</i></p>

Arrangører

Konferencen arrangeres i et samarbejde mellem:

- Danske Delebiler
- Transportøkonomisk Forening
- Anne Baastrup, MF, trafikordfører for SF

Delebiler – et overblik

Historie

Delebilismen blev opfundet i Schweiz i 1948 og blev introduceret i Odense i Danmark i 1997.

Delebiler i Danmark

Der eksisterer i øjeblikket 12 veletablerede delebilordninger i Danmark og yderligere 2-4 er under opstart. Tilsammen er der 7000-8000 medlemmer, der deles om ca. 250 biler. Såvel antal medlemmer som antal biler forøges med 10-15 % om året.

Tre af de eksisterende ordninger er rent kommercielle, de øvrige er organiseret som foreninger.

Der findes delebilordninger i Albertslund, Allerød, Ballerup, Birkerød, Farum, Gladsaxe, Glostrup, Hellerup, Herfølge, Herlev, Hillerød, Høje Taastrup, Kastrup, Kolding, København, Køge, Lyngby, Måløv, Næstved, Odense, Roskilde, Silkeborg, Smørum, Sorgenfri, Vejle, Viby J., Virum, Værløse, Aalborg og Aarhus.

Delebilordninger er under opstart i: Frederiksberg (ved Sorø), Herning, Rønne og Svendborg.

Hvordan virker det?

For alle ordninger gælder, at man skal være medlem eller registreret som bruger af ordningen. Nogle ordninger opererer med flere forskellige medlemskategorier, hvor der er forskel på prisstrukturen.

De fleste ordninger/medlemskategorier kræver et indmeldelsesgebyr og/eller depositum, samt et månedligt kontingent. Herudover betales for den tid, bilerne benyttes, og de kilometre, der er kørt.

De fleste ordninger (især de større ordninger) opererer med flere forskellige biltyper, fra små firepersoners biler over stationcars til rummelige, syvpersoners biler samt varevogne. Der betales forskellige forbrugspriser for de forskellige biltyper.

Nogle af de mindre delebilordninger har alle deres biler samlede på en enkelt lokation. De større ordninger har bilerne placeret på et antal forskellige lokationer. Mange steder er der reserverede parkeringspladser til debiler.

En enkelt delebilordning opererer udelukkende med elbiler, et par andre ordninger har elbiler som en del af flåden.

Bilerne reserveres via internet. Bilerne kan reserveres med øjeblikkeligt varsel eller længere tid i forvejen. Bilerne kan typisk reserveres i enheder af én time. Nogle ordninger har en øvre grænse for, hvor lang en reservationsperiode kan være, de fleste har ingen øvre grænse.

Ved reservationsperiodens begyndelse afhenter brugeren den reserverede bil på dennes faste plads. Efter endt kørsel sættes bilen tilbage på samme plads.

En professionel organisation og/eller frivillige medlemmer sørger for service, reparationer, forsikring, udskiftning af biler, administration samt grundig rengøring med jævne mellemrum.

Fordele

Ved medlemskab af en delebilordning frem for ejerskab af en bil får brugeren qua prisstrukturen et kraftigt incitament til at overveje sit valg af transportmiddel i hvert enkelt tilfælde (i modsætning til en privatejet bil, hvor den væsentligste beslutning drejer sig om købet af bilen). Det betyder, at bilen fravælges i en lang række konkrete tilfælde til fordel for cykel, bus og tog. Endvidere kan brugeren i hvert enkelt tilfælde vælge en biltype, der matcher det konkrete behov.

Med den professionelt drevne delebilflåde, hvor transport købes som en serviceydelse, fritages brugeren fra ansvar for og besvær med service og reparationer, skift til/fra vinterdæk, forsikring, vægtafgift, syn, m.v.

Det ændrede mønster i valg af transportmiddel og køb af transport som serviceydelse medfører:

- Mindre besvær for brugerne
- Mindre omkostninger for brugerne
- Fuldt overblik over de faktiske omkostninger
- Ingen økonomiske overraskelser
- Mindre spildtid brugt i kø eller på jagt efter parkeringsplads
- Større fleksibilitet
- Mindre miljøbelastning
- Mindre behov for parkeringspladser
- Mindre omkostninger for det offentlige
- Mindre trængsel på vejene
- Større mobilitet
- Større rentabilitet i den kollektive trafik
- Mindre valutaforbrug til import af udenlandske biler

- og ulemper

- Bilen holder ikke altid lige uden for døren
- Bilen skal reserveres før brug
- I sjældne tilfælde er der ingen bil til rådighed
- Brugeren kan ikke efterlade private ejendele til næste køretur
- Visse begrænsninger på kørsel til udlandet