

Delebilsordninger i boligselskaber

Indhold

1.	PROJEKTDESIGN.....	5
1.1	Projektorganisering	5
	1.1.1 Projektets formål og ramme.....	5
	1.1.2 Organisering af delebilsordninger	5
	1.1.3 Valg af boligområder	7
1.2	Information og rekruttering	7
	1.2.1 Information og markedsføring	7
	1.2.2 Rekruttering.....	8
1.3	Drift af delebilsordningerne.....	9
1.4	Evaluering	10
	1.4.1 Kvalitativ dataindsamling	10
	1.4.2 Kvantitativ dataindsamling.....	12
2.	DELEBILER	13
2.1	Definition og afgrænsning	13
2.2	Historik	14
2.3	Trafik- og miljøeffekter.....	15
2.4	Sociale og økonomiske effekter	17
3.	PROJEKTRESULTATER	19
3.1	Kendskab til delebilsordninger	19
3.2	Interesse for delebilsordninger	23
3.3	Brug af delebilsordningerne	26
4.	BARRIERER FOR DELEBILER	29
4.1	Socio-kulturelle barrierer	29
4.2	Privatøkonomiske barrierer.....	33
4.3	Organisatoriske barrierer	35
5.	KONKLUSIONER	39
5.1	Sammenfatning	39
5.2	Videre perspektiver	41
6.	LITTERATURLISTE.....	43

1. Projektdesign

1.1 Projektorganisering

1.1.1 *Projektets formål og ramme*

Projektet "Delebilsordninger i boligselskaber" er iværksat af Trafikministeriet som opfølgning på Finanslov 2000 og er finansieret af ministeriets Trafikpulje. Formålet med at iværksætte et projekt med miljøvenlige delebilsordninger i boligselskaber er dels at få afdækket behovet for delebiler, og dels at få afprøvet mulighederne for, hvordan delebilsordninger kan føres ud i livet.

Projektet skal undersøge mulighederne for at indføre delebiler med udgangspunkt i 2-4 boligselskaber og her lægge vægt på

"at inddrage beboerne i projektet, således at initiativet så vidt muligt forankres i muligheden for selvorganisering i det enkelte boligselskab." (Trafikministeriet (2000))

Der er nedsat en projektgruppe under ledelse af Trafikministeriet med deltagelse af Miljøstyrelsen, Færdselsstyrelsen, Vejdirektoratet, By- og Boligministeriet (nu Erhvervs- og Boligstyrelsen), Boligselskabernes Landsforening, ABF, Hertz Delebilen, Helsingør Kommune, Odense Kommune og Center for Mobilitet og Miljø (nu COGITA).

Projektet er gennemført af COGITA i perioden april 2001 – august 2002.

1.1.2 *Organisering af delebilsordninger*

Projektets udgangspunkt er, at der skal etableres delebilsordninger med udgangspunkt i et antal boligselskaber, samt at der skal lægges vægt på inddragelse af beboere og selvorganisering. Boligselskaber kan imidlertid ikke som lovlige aktiviteter drive en delebilsordning, idet et boligselskab udover sin kernevirkning med opførelse, udlejning, administration, vedligeholdelse og modernisering af almene boliger kun må udføre sideaktiviteter, der har en naturlig tilknytning til boligerne og administrationen af disse, eller er baseret på

den viden, boligorganisationen har opnået gennem sin virksomhed.

Det har således ikke været muligt at gennemføre projektet ved at forankre delebilsordningerne i boligselskaberne. Alternativt har mulighederne for at forankre projektet direkte hos beboerne været vurderet. Baseret på generelle erfaringer med organisering af beboere i boligselskaber samt på specifikke erfaringer med selvorganisering af delebilsordninger er det herefter vurderet, at sandsynligheden for en succesfuld selvorganisering af delebilsordninger blandt beboere i boligselskaber er meget begrænset.

To argumenter har i den forbindelse været afgørende. For det første, at projektets primære formål er at få afdækket behovet for delebiler samt at få afprøvet mulighederne for, hvordan delebilsordninger kan føres ud i livet. Ved at vælge selvorganisering blandt beboerne ville risikoen for, at projektet aldrig nåede frem til en afklaring af disse forhold, være overhængende – med risiko for at sætte projektets primære intentioner over styr. For det andet har det været afgørende, at projektet i størst mulig grad bliver reproducerbart, d.v.s. bygger på forhold, der er virkelighedsnære og umiddelbart kan gentages udenfor projektets rammer. Selvorganisering har i den forbindelse været vurderet som meget vanskeligt reproducerbart uden den konsulentbistand, der er tilknyttet projektets gennemførelse.

På den baggrund er projektet blevet organiseret således, at Trafikministeriet har gennemført en udbudsrunde for at finde en eller flere operatører til drift af delebilsordningerne i de udvalgte boligselskaber. Delebilsordningerne er derefter blevet præsenteret for beboerne i de udvalgte boligselskaber som et individuelt tilbud til hver enkelt beboer.

Udgangspunktet for udbudsrunderen har været, at der skal ske en afprøvning af delebiler under tilnærmelsesvist markedslignende vilkår, d.v.s. at det har været vurderet, at en kraftig subsidiering af selve delebilsordningen vil være uhensigtsmæssig, idet projektets reproduktionspotentialer hermed vil blive minimeret. Der er således i forbindelse med indgåelse af kontrakt med operatøren ingen subsidiering af delebilsordningen, idet operatøren er henvist til at dække sine omkostninger gennem de fastlagte takster for brugernes anvendelse af delebilerne. I den sammenhæng var det et vilkår i udbudsmaterialet, at operatøren ikke måtte opkræve betaling i forbindelse med etablering af kundeforholdet.

På baggrund af udbudsrunden blev Hertz Delebilen valgt som operatør på delebilsordningerne i alle de udvalgte bolig-selskaber.

1.1.3 Valg af boligområder

Projektet er forankret i tre boligområder, der er valgt ud fra følgende kriterier:

- at de daglige gøremål er indenfor gangafstand
- at der er en god kollektiv trafikbetjening
- at området er omfattet af et kvarterløftsprojekt eller har en høj andel af ressourcestærke beboere.

Fælles for de tre valgte boligområder – Vapnagaard, Højstrup og Møllevang – er således, at debilen kan indgå som element i et multimodalt transportsystem. Dertil kommer som noget ganske væsentligt, at alle tre områder har en ansat beboerrådgiver, der kan fungere som kontakt mellem projektleder og operatør på den ene side og beboere og bolig-selskab på den anden.

Vapnagaard er beliggende i udkanten af Helsingør og omfatter ca. 1.800 lejemål med knap 4.000 beboere. Højstrup i den vestlige del af Odense omfatter godt 900 lejemål i etageejendomme. Møllevang i Århus omfatter ca. 1.800 lejemål, primært 2- og 3-værelseslejligheder. Området er meget kompakt (ca. 300x400 m) med få p-pladser og beliggende ca. 1½ km fra centrum. Området er i højere grad end de to øvrige præget af unge og studerende og ligger desuden i umiddelbar nærhed af en eksisterende delebilsordning (Århus Delebilklub).

1.2 Information og rekruttering

1.2.1 Information og markedsføring

I hver af de tre boligområder blev der i foråret 2001 afholdt møder med beboerrådgiveren samt repræsentanter fra afdelingsbestyrelsen. Disse møder havde dels til formål at orientere om projektet generelt og om debiler specifikt samt opnå enighed om projektførelsen, dels at indhente specifikke oplysninger om boligområderne og beboerne.

På baggrund af de indledende møder blev der hen over sommeren 2001 gennemført fokusgruppeinterviews i hvert af de tre områder m.h.p. at kortlægge barrierer og potentiale for en delebilsordning i boligområderne. Den herved indsamlede viden blev anvendt i forbindelse med tilrettelæggelsen af informationsmateriale og efterfølgende beboermøder, således at disse har taget udgangspunkt i boligområdet og beboernes karakteristika.

Udenlandske undersøgelser påpeger, at en særligt tilrettelagt og aktiverende informationsstrategi er nødvendig for, at nye transportvaner accepteres, ligesom show rooms er den mest effektive informationsstrategi i forhold til accept af nye transportvaner (Shaheen (1999), Gärling & Thøgersen (2001)). Det har derfor været vurderet som helt afgørende, at beboerinformationen tilrettelægges, så den dels tager konkret udgangspunkt i beboernes hverdag, og dels muliggør aktiv demonstration / afprøvning af delebilsordningen.

Det udarbejdede informationsmateriale, der er uddelt til samtlige beboere i hver af de tre boligområder, fokuserer således på:

- De individuelle (herunder de økonomiske) gevinster ved delebiler frem for egen bil
- Hvordan delebiler fungerer i praksis
- Hvordan delebiler i kombination med andre transportmidler kan dække beboernes transportbehov i det konkrete boligområde.

Informationsmaterialet inviterede desuden beboerne til at deltage i et efterfølgende beboermøde, hvor der udover en præsentation af projektet var en orientering fra Hertz Delebilen om alle de praktiske elementer i delebiler. På hvert af disse møder blev der desuden trukket lod om 3 x 3 måneders gratis abonnement.

Derudover blev beboerne i hvert af de tre områder ligeledes inviteret til en praktisk demonstration af delebilen en lørdag formiddag i efteråret 2001.

1.2.2 Rekruttering

Rekrutteringen af medlemmer/brugere til delebilsordningerne blev indledt på beboermøderne, hvor deltagerne blev opfordret til at melde sig som brugere. På alle tre beboermøder

var der et pænt fremmøde – 27 deltagere i Højstrup, 35 i Møllevang og 48 i Vapnagaard – og interessen for delebiler var stor.

Resultatet af beboermøderne var 4 medlemmer i Højstrup, 4 i Møllevang og 2 i Vapnagaard. De efterfølgende demonstrationer var relativt dårligt besøgte – hhv. 12, 7 og 8 deltagere - og førte ikke til yderligere medlemmer. Der var herefter ikke indenfor projektets rammer mulighed for yderligere markedsføring eller rekrutteringstiltag, ligesom også hensynet til projektets reproducerbarhed talte imod yderligere initiativer.

1.3 Drift af delebilsordningerne

Delebilsordningerne i de tre boligområder blev iværksat 1. oktober (Højstrup og Møllevang) og 1. november 2001 (Vapnagaard). Der blev således i projektilrettelæggelsen lagt vægt på, at ordningerne kunne starte op indenfor et par uger efter beboermøderne for dermed at kunne præsentere ordningerne som reelt eksisterende, idet erfaringer fra opstart af andre mindre delebilsordninger klart har påpeget, at potentielle brugere falder fra, hvis der er for langt fra tilmelding til driftsstart.

Operatøren var i alle tre boligområder Hertz Delebilen, der har erfaring med drift af delebilsordninger siden 1998, hvor de etablerede sig i København. De vilkår, som Hertz Delebilen tilbød beboerne i de tre boligområder, svarede nøje til de almindelige vilkår for firmaets øvrige kunder – med den ene undtagelse, at beboerne i projektområderne ikke skulle betale gebyr for indmeldelse (700 kr.). Medlemmer af delebilsordningerne betaler således udover et fast månedligt abonnement for den tid og de km, de har kørt.

Tilsvarende svarer den tekniske løsning, som Hertz Delebilen har tilbudt, til det, der er gældende for firmaets øvrige virksomhed. Beboerne har gennem medlemskab af den lokale delebilsordning samtidig fået adgang til Hertz Delebilen samlede flåde, d.v.s. adgang til at anvende delebiler i alle de byer, hvor Hertz Delebilen er repræsenteret.

Hertz Delebilen har placeret en delebil i hvert af de tre boligområder. I Højstrup valgte man dog at fastholde delebilen på en eksisterende standplads i tilknytning til den eksisterende delebilsordning i Odense, hvorved delebilen var placeret ca. 1.200 m fra selve boligområdet. I Møllevang og Vap-

nagaard var delebilerne placeret centralt i boligområdet. Som følge af det lave antal brugere var der ikke tilstrækkeligt grundlag for placering af mere end én bil i hvert af områderne. Det indebar, at der reelt ikke var valgmulighed mellem flere forskellige biltyper for brugerne.

De etablerede delebilsordninger er baseret på, at brugerne melder sig ind i ordningen med underskrivelse af en kontrakt. Hver bruger (medlem) modtager herefter et Smartcard, der giver adgang til delebilen i de perioder, hvor medlemmet på forhånd har booket bilen.

Booking foregår enten telefonisk (døgnbetjent) eller via Internettet. Medlemmet kan booke en bil flere måneder i forvejen eller 5 minutter før brug, og bilen kan bookes i perioder fra ½ time til flere ugers varighed. Brugere afhenter selv bilen på en fast standplads og får adgang til bilen gennem deres Smartcard. En sensor i bilen åbner centrallåsesystemet, såfremt Smartcardet modsvarer det medlem, der har booket bilen på det pågældende tidspunkt.

Hver delebil indeholder en board-computer, hvor medlemmet via indtastning af en PIN-kode får adgang til bilnøglen. Board-computeren indsamler samtidig de relevante kørselsoplysninger (d.v.s. tidsforbrug og kørt km) til fakturering af brugeren. Ved aflevering af bilen låser brugeren bilen igen v.h.a. sit Smartcard. Medlemmets kørselsdata gemmes elektronisk og faktureres månedligt.

1.4 Evaluering

1.4.1 *Kvalitativ dataindsamling*

Formål

I foråret/sommeren 2001 har COGITA gennemført en kvalitativ dataindsamling blandt beboerne i de tre udvalgte boligområder med henblik på at kortlægge kendskab og holdninger til delebiler.

Denne dataindsamlingen er baseret på 3 fokusgruppeinterview, der er gennemført i henholdsvis Møllevang, Vapnagaard og Højstrup. Deltagerne i fokusgrupperne var sammensat, så de repræsenterede såvel bilejere som ikke-bilejere, unge og ældre, samt mænd og kvinder. Deltagerne var udvalgt af beboerrådgiverne i de tre respektive boligselskaber.

I vinteren 2001 blev der gennemført endnu en kvalitativ dataindsamling. Denne dataindsamling havde til formål at indsamle oplysninger om brugernes tilfredshed med delebilsordningerne.

Oprindeligt var det hensigten at samle et repræsentativt udsnit af brugergruppen til et fokusgruppeinterview, men det viste sig vanskeligt at samle brugerne, da antallet af brugere på dette tidspunkt var meget lavt, nemlig 9. Derfor blev der i stedet gennemført særskilte interviews med hver enkelt bruger – i alt 8 interviews, da den ene af brugerne ikke ønskede at deltage.

I foråret 2002 blev der endvidere gennemført et fokusgruppeinterview med beboere fra de tre boligområder, som ikke havde brugt delebilsordningerne.

Testmetodik

De første fokusgruppeinterviews blev gennemført ved hjælp af en løst struktureret spørgeguide. Dog har emnerne Holdning til delebiler, Organisering, og Information / kampagner været fastlagt på forhånd.

Fokusgruppeinterviewene er blevet optaget på bånd og som afslutning på hvert af fokusgruppeinterviewene blev deltagerne bedt om at udfylde og aflevere et kort spørgeskema med det formål at indhente socio-demografiske data om deltagerne. Varigheden af de enkelte fokusgruppeinterviews har i gennemsnit været to timer.

Interviews med brugerne af delebilsordningerne er ligeledes gennemført vha. en løst struktureret spørgeguide. Her har følgende emner dog været fastlagt på forhånd: Motivation og incitament, Information/kampagner, Driften og Anbefalinger. Hvert enkelt interview har haft en varighed af ca. 30 min.

Fokusgruppeinterviewet med ikke-brugere er også gennemført ved hjælp af en løst struktureret interviewguide, hvor den fastlagte emner har været Information/kampagner, Barrierer og Anbefalinger. Også dette fokusgruppeinterview har haft en varighed af ca. 2 timer.

1.4.2 *Kvantitativ dataindsamling*

Formål

I foråret 2002 har COGITA gennemført en kvantitativ dataindsamling blandt beboerne i de tre udvalgte boligområder. Formålet med den kvantitative dataindsamling var at undersøge effekten af markedsføringen af delebilsordningerne samt at kortlægge holdninger og adfærd hos brugere såvel som ikke-brugere af delebilsordningerne med henblik på at undersøge:

- om informationen til beboerne har været tilstrækkelig
- beboernes holdning til delebiler
- hvor stort potentialet for delebilsordninger er i boligselskaberne
- samt hvilke *barrierer*, der er for etableringen af delebilsordninger i boligselskaberne

Metode

Den kvantitative undersøgelse omfatter to grupper:

- alle beboerne i de tre udvalgte boligområder (der er udsendt spørgeskemaer til 150 tilfældigt udvalgte beboere i hvert af de tre boligområder)
- brugerne af de delebilsordninger, der er etableret i de tre boligselskaber (der blev udsendt spørgeskemaer til de 9 brugere)

Dataindsamlingen er i begge grupper gennemført ved udsendelse og returnering af spørgeskemaer. For at sikre en maksimal svarprocent er der trukket lod om vin-præmier blandt de indsendte svar. Svarprocenten for spørgeskemaerne til 150 tilfældigt udvalgte beboere i hvert af de tre boligselskaber var henholdsvis 36%, 31% og 32% i Højstrup, Møllevang og Vapnagaard.

Af de 9 udsendte spørgeskemaer til brugerne blev 5 returneret.

2. Delebiler

2.1 Definition og afgrænsning

Delebiler er den danske betegnelse for det, der internationalt betegnes som carsharing, og er en betegnelse for en ordning, hvor flere deler adgangen til en eller flere biler. Brugere af en debilsordning ejer ikke selv deres bil men har i stedet adgang til en eller flere biler. Som bruger har man derfor i princippet ubegrænset adgang til at råde over en bil, men betalingen er primært knyttet til den konkrete anvendelse af bilen.

Delebiler eksisterer enten som uformelle ordninger, hvor en person er den formelle ejer af bilen og så stiller den delvist til rådighed for familiemedlemmer, venner eller naboer på mere eller mindre fastlagte vilkår, eller som formelle ordninger, hvor en debilsorganisation har rådighed over et antal biler, som stilles til disposition for medlemmer eller kunder.

De fleste af de eksisterende debiler indgår i en formel ordning, hvor der er faste formelle regler for adgang til, anvendelse af og betaling for brug af bilerne. Det er karakteristisk for sådanne ordninger, at brugere kan bestille en bil telefonisk eller over Internettet og benytte sig af den ned til $\frac{1}{2}$ eller 1 time ad gangen. Der er forskellige biltyper at vælge imellem alt efter behov og bilerne står på faste standpladser placeret således, at brugere har kortest mulige afstand til nærmeste plads. Herfra henter og bringer man selv bilen.

En af de helt centrale og meget afgørende forskelle mellem debilen og privatbilen er omkostningsstrukturen. En privat ejet bil har – bl.a. som følge af det danske skatte- og afgiftssystem - meget høje faste omkostninger og lave variable omkostninger. En privat ejet mellemklassebil har således typisk faste omkostninger i størrelsesordenen 40.000 – 50.000 kr./år og variable omkostninger i størrelsesordenen 0,90 – 1,10 kr./km. En debil har derimod lave faste omkostninger - i størrelsesordenen 2 – 4.000 kr./år - og høje variable omkostninger - mellem 3 og 4 kr./km.

Som privat bilejer er det de faste omkostninger ved at *anskaffe og holde* bilen, der er den kritiske størrelse, mens de

variable omkostninger til at *anvende* bilen trods stigende benzinpriser kun har en relativt marginal betydning. Som bruger af en delebil er det ikke omkostningerne ved at have adgang til en bil, men derimod de variable omkostninger til at køre i den, der er den kritiske størrelse. Delebilen har således en omkostningsstruktur, der populært sagt minder om en situation, hvor privatbilen er fritaget for registreringsafgift og i stedet pålagt en afgift pr. kørt km.

Omkostningsstrukturen for en delebil indeholder således et kraftigt incitament til at reducere kørslen, idet 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 højere marginalomkostninger.

For den enkelte bruger bevirker den ”omvendte” omkostningsstruktur, at der ved et lavt årligt kørselsforbrug er betydelige besparelser i forhold til at have egen bil. Disse besparelser reduceres gradvist i takt med højere kørselsforbrug indtil et breakeven-punkt, hvorefter en delebil vil være en dyrere løsning end egen bil. Dette breakeven-punkt er beregnet til hhv. ca. 10.000 km/år for brugte biler og ca. 15.000 km/år for nye biler (Olsen & Rettig 2000).

2.2 Historik

Delebiler som formelt begreb stammer tilbage fra efterkrigstiden, hvor den første organisation *Sefage* (Selbstfahrergemeinschaft) blev startet i Zürich, Schweiz i 1948. Udgangspunktet var dengang at sikre bilrådighed for de, der ikke havde råd til selv at købe en bil. Med stigende konjunkturer og forbedrede levevilkår blev dette grundlag for debiler snart undermineret.

I løbet af 1980'erne blev debiler genoplevet – nu med det klare sigte at reducere bilafhængigheden og dermed afhjælpe en række trafikale og miljømæssige problemstillinger. I 1987 blev der etableret debilsordninger i Schweiz og i Tyskland, og disse to lande har siden stået for en meget væsentlig del af de europæiske debilsbrugere. På verdensplan var der i 2000 ca. 140.000 brugere af debiler, hvoraf godt 100.000 var tyskere og schweizere og godt 20.000 var fra andre europæiske lande (Britton 2000).

I takt med tilvæksten i antallet af brugere, har delebilsordningerne udviklet sig fra relativt uformelle rammer til mere formelle og professionelle rammer, hvilket også afspejles i den organisatoriske udvikling. I takt med brugertilvæksten er organisationsformen således ændret fra typisk det uformelle og foreningsbaserede i retning af det formelle og professionelle. De største delebilsorganisationer i Europa er således i dag organiseret som kommercielle aktieselskaber, ligesom eksisterende virksomheder som f.eks. Deutsche Bahn og Hertz har engageret sig i delebilsordninger i hhv. Tyskland og Danmark.

I Danmark blev delebiler introduceret i december 1997 med etableringen af Odense Bilklub. Baggrunden for etableringen var et projekt i Odense Kommunes regi med støtte fra Miljøstyrelsen. Projektet havde til formål at undersøge mulighederne for at implementere delebiler i Danmark.

I 1998 fulgte etableringen af delebilsordninger i København og Århus. I København blev delebilsordningen udbudt af Hertz Biludlejning efter opfordring af Københavns Kommune. Hertz har siden etableret delebilsordninger i andre danske byer. I Århus blev ordningen etableret som en forening og drives fortsat af medlemmerne/brugerne selv.

Efterfølgende er der etableret en række delebilsordninger – typisk i foreningsform – i andre byer. Siden 1999 er udviklingen dog – i modsætning til den europæiske trend – stagneret en del, således at antallet af danske brugere i dag fortsat ligger omkring 1.000.

2.3 Trafik- og miljøeffekter

Delebiler har ifølge flere undersøgelser en række positive trafikale og miljømæssige effekter.

Ifølge disse undersøgelser medfører delebiler mindre trafik og færre biler på vejene. Samtidig rummer delebiler incitamenter til, at man i højere grad benytter sig af offentlige transportmidler, samt går og cykler.

Disse effekter er ikke afstedkommet af delebiler som isoleret fænomen – men derimod af det forhold, at netop delebiler med fordel kan indgå i et multi-modalt transportsystem, der udgør et reelt alternativ til privatbilen. Delebiler er således sammen med andre transporttilbud i stand til at opfylde pri-

vatpersoners samlede transportbehov på en fleksibel, hurtig og omkostningseffektiv måde.

Delebilen skal altså ses som et element i en intermodal transportadfærd, hvor debilen med fordel typisk kan benyttes til mellemlange rejser, og ydermere kan bruges som en mobilitetsgaranti i nødsituationer. De lange ture er det mere fordelagtigt at benytte kollektive transportmidler til, mens de korte ture tilbagelægges på gåben eller cykel, i lokalbus eller taxi. Delebilen kan desuden indgå i kombinationsrejser med andre transportformer.

Center for Mobilitet og Miljø udarbejdede i 2000 en evaluering af debiler i Danmark for Miljøstyrelsen og Transportrådet. Evalueringen konkluderede, at debiler på følgende områder havde markante trafikale og miljømæssige effekter:

1. Bilkørslen reduceres for tidligere bilejere

Der er en signifikant forskel i kørselsforbruget før og efter medlemskabet af en debilsordning hos de medlemmer, der havde bil før. Brugere af debiler, der tidligere havde bil, kører således signifikant mindre i bil end før medlemskabet.

2. Bilkørslen forøges for ikke-bilejere

Debiler indebærer en mindre forøgelse af kørselsforbruget for ikke-bilejere, fordi det sikrer dem en lettere adgang til bil. En del af den forøgede kørsel er forårsaget af, at indmeldelsen i en debilsordning netop skyldes, at ikke-bilejerne oplever et stigende transportbehov. Den samlede effekt er dog, at bilkørslen reduceres, fordi bilejernes formindskede kørsel langt opvejer ikke-bilejernes øgede kørsel.

3. Bilparken reduceres

En debil erstatter mellem 4,6 og 6,2 private biler.

4. Bilen udnyttes bedre

Debiler benyttes primært til ikke-daglige transportopgaver, hvor der typisk transporteres mere end en person.

5. Bilkørselens energiforbrug effektiviseres

Brugere af debiler kører i nyere og mindre biler med en bedre brændstoføkonomi, end de alternativt ville have gjort som privatbilister.

6. Bilproduktionen reduceres

Som en naturlig konsekvens af den reducerede bilpark medfører delebiler også en reduktion af bilproduktionen, hvilket indebærer en reduceret miljøbelastning i producentlandene.

7. *Den kollektive trafik udnyttes*

Brugere af delebiler benytter kollektiv transport lige så hyppigt som ikke-bilejere og langt hyppigere end bilejere.

(Olsen & Rettig (1999)).

Den danske undersøgelse understøttes af en lang række udenlandske undersøgelser, der bygger på et noget større talmateriale og et længere tidsperspektiv, end det hidtil har været muligt i Danmark p.g.a. det beskedne antal brugere og den begrænsede erfaring med delebiler herhjemme.

2.4 Sociale og økonomiske effekter

Delebiler rummer en række andre potentielt positive samfundsmæssige effekter end de trafikale og miljømæssige. Overordnet kan disse effekter rubriceres i to kategorier, nemlig mobility benefits, der indebærer, at flere får adgang til større mobilitet, og efficiency benefits, der rummer økonomiske besparelser for den enkelte såvel som for samfundet som helhed (Litman, 1999).

Mobility benefits er de fordele, der er forbundet med, at personer, der ikke har rådighed over en bil, nu får muligheden for at lave aktiviteter, de ikke hidtil har haft mulighed for. Delebiler kan med andre ord give mennesker mulighed for at opnå den mobilitet, en bil kan give.

Efficiency benefits opstår først og fremmest som følge af, at brugerne af delebiler sparer penge i forhold til at have egen bil. Andre væsentlige efficiency benefits er, at man som bruger af en delebil ikke selv skal stå for vedligehold og reparation af bilen. Dertil kommer, at der er en øget valgfrihed for den enkelte bruger, idet det i de fleste debilsordninger er muligt at vælge mellem forskellige biltyper.

Samfundsmæssigt er der også en række efficiency benefits forbundet med delebiler – forstået som fordele som følge af lavere transportefterspørgsel – såkaldte TDM (Transport Demand Management) fordele. Det indebærer bl.a. reduceret nedslidning af vejene, reduceret behov for udbygning af vejnet og parkeringsfaciliteter, samt mere optimal arealanvendelse.

3. Projektresultater

Projekt ”Delebilsordninger i boligselskaber” blev gennemført i perioden april 2001 – august 2002.

Der var på forhånd opstillet succeskriterier på tre felter:

- Mindst 50% af beboerne skulle – efter at informationsindsatsen blev gennemført - kende projektet
- Mindst 75% af de beboere, der kendte projektet, skulle tilkendegive, at de havde tilstrækkelig viden om debiler til at tage personlig stilling
- Mindst 1% af husstandene skulle melde sig til debilsordningerne indenfor projektperioden.

Projektets resultater blev, at

- 63% af beboerne kendte projektet
- 87% af de beboere, der kendte projektet, havde tilstrækkelig viden om debiler
- 0,2% af husstandene meldte sig i projektperioden til debilsordningerne.

På den baggrund kan det konkluderes, at markedsførings- og informationsindsatsen levede op til forventningerne og sikrede et godt kendskab til debiler blandt beboerne i de tre boligområder. Derimod lykkedes det ikke at nå det forventede antal brugere af debilsordningerne i de tre områder.

3.1 Kendskab til debilsordninger

Informationsstrategi

En væsentlig forudsætning for projektet ”Debilsordninger i boligselskaber” har været at få udbredt kendskabet til debilsordningerne i boligområderne. I første omgang har det været vigtigt at informere om projektet og projektets betydning for beboerne. I anden omgang at give interesserede beboere et dybere kendskab til debilsordningerne således, at de på den baggrund har kunnet afgøre, hvorvidt en debilsordning ville være noget for dem. Der har været lagt stor vægt på en bevidst og målrettet informationsstrategi.

Et af omdrejningspunkterne for informationsstrategien var at skabe en åben og direkte dialog med beboerne. I første omgang startede denne dialog med tre fokusgruppeinterview, hvor de deltagende beboere havde mulighed for at præsentere deres syn på delebiler og deres holdninger til, hvilke faldgruber der ville kunne opstå i forbindelse med gennemførelsen af projektet. Undervejs i fokusgruppeinterviewene blev også informationskanaler og indhold i kommende informationsmateriale drøftet.

Omdrejningspunktet for dialogen med beboerne generelt var en husstandsomdelt folder, der var målrettet målgruppen i boligselskaberne, og som adresserede de spørgsmål som fokusgrupperne havde rejst. Folderen henvendte sig direkte til den enkelte beboer, og den indeholdt både en invitation til at deltage i et uforpligtende informationsmøde om delebiler samt en invitation til et Åbent Hus arrangement med mulighed for at se og prøve delebilerne. Selve dialogen med beboerne skulle finde sted i forbindelse med afholdelsen af disse to arrangementer. Målet var at få 50 % af beboerne til at være opmærksomme på projektet.

Udover den direkte information til beboerne har det også været en del af informationsstrategien, at der skulle sættes på andre informationskanaler, således at beboerne fik information fra flere forskellige kanter. Dels for at ramme så mange af beboerne som muligt, dels for at styrke troværdigheden af informationen. I denne forbindelse var især beboerbladene og den lokale presse vigtige medspillere. Udover disse informationskanaler var det også en væsentlig del af strategien, at mund-til-mund metoden skulle bruges som redskab til udbredelse af kendskabet til ordningen. Især var beboerrådgivernes rolle og kontakten mellem naboer og øvrige beboere tænkt som et centralt element.

Målet med dette spektrum af kommunikationsmidler har været at sikre hovedparten af beboerne så dybt et kendskab til delebilsordninger, at de ville være i stand til at afgøre, hvorvidt en delebilsordning var noget for dem. Således var succeskriteriet for projektet, at mindst 75% af de beboere, der kendte projektet, skulle tilkendegive, at de havde tilstrækkelig viden om delebiler til at tage personlig stilling.

I efteråret 2001 fik alle beboere i de tre boligområder det husstandsomdelte informationsmateriale om delebilsordningen. I Højstrup blev informationsmaterialet uddelt til 900 husstande, i Møllevang til 1800 og i Vapnagaard til 1800.

Herudover blev ordningen omtalt i alle tre boligområders beboerblade og den lokale presse i både Helsingør og Odense dækkede historien om delebilsordningerne. Ligeledes fungerede beboerrådgiverne og de beboere, der havde deltaget i fokusgrupperne, som ambassadører for ordningerne.

Resultater

Det indsamlede datamateriale viser, at målsætningen for beboernes kendskab til delebilsordningerne er indfriet, idet 63% af beboerne i de tre boligområder har hørt om ordningen.

Kendskabet til delebilsordningerne er størst blandt beboere med børn, med en husstandsindkomst over kr. 300.000 og med en længerevarende uddannelse. Således har 82% af beboerne med børn hørt om ordningen mod tilsvarende 53% af beboerne uden børn. Blandt beboerne med en husstandsindkomst over kr. 300.000 har 74% hørt om ordningen mod 55% af de beboere med en husstandsindkomst under kr. 300.000. Endelig har 71% af beboerne med en længerevarende uddannelse hørt om ordningen mod tilsvarende 56% af beboerne med en kortere uddannelse. Samtidig varierer kendskabet fra boligselskab til boligselskab. Således har 83 % af beboerne på Vapnagaard hørt om ordningen, mens tallene for Højstrup og Møllevang er hhv. 63% og 41%.

Ligeledes viser datamaterialet, at der er ganske markante forskelle i effekten af forskellige kommunikationsmidler fra sted til sted. Tabel 3-1 viser fordelingen på kommunikationsmidler og boligselskaber:

Tabel 3-1

Hvorfra har du hørt om delebilsordningen ? (flere svarmuligheder)	Højstrup	Møllevang	Vapnagaard	I alt
Husstandsomdelt folder	41%	32%	25%	33%
Beboerblad	30%	9%	50%	30%
Naboer/andre beboere	4%	5%	8%	6%
Informationsmøde	8%	9%	17%	11%
Pressen	18%	9%	17%	15%
Beboerrådgiveren	4%	0%	8%	4%
Andet	0%	5%	4%	3%

Som det fremgår af undersøgelsen har beboerne især fået kendskab til ordningen gennem den husstandsomdelte folder

og beboerbladene. Men også informationsmøderne og pressen har været gode kilder til information. Den direkte dialog med beboerrådgiver eller andre beboere viser sig derimod kun at have beskeden betydning for beboernes kendskab til delebilsordningerne.

På Vapnagaard, hvor kendskabet til delebilsordningen er højest, udgør beboerbladet den væsentligste kilde til beboernes kendskab til ordningen. Dækningen i beboerbladet har her været særdeles god, idet der blev bragt flere artikler om delebilsordningen i forbindelse med dette projekt. Samtidig har beboerbladet også bragt artikler om delebiler forud herfor. Det er bl.a. sket i forbindelse med, at den Grønne Guide i Helsingør Kommune prøvede at introducere delebilstanken et års tid, før dette projekt blev igangsat. Erindringer om dette har således muligvis været medvirkende til, at en så høj andel af respondenterne i Vapnagaard svarer, at de kender til delebilsordningen. Hertil kommer, at projektet også har været godt dækket af Helsingør Dagblad.

For respondenterne i Højstrup og Møllevang har det især været den husstandsomdelte folder, der har udbredt kendskabet til delebilsordningerne. I Højstrup blev den husstandsomdelte folder dog godt suppleret af både beboerbladet og den lokale avis Bolbro Avisen, der havde valgt at bringe historien om projektet som forsidehistorie. I Møllevang var der derimod kun tale om dækning via beboerbladet som supplement til det husstandsomdelte informationsmateriale.

Også informationsmøderne har været gode kilder til udbredelse af kendskabet til delebilsordningerne. Mund-til-mund formidlingen har derimod spillet en mere beskeden rolle i udbredelsen af såvel kendskabet til som dybden af kendskabet til delebilsordningerne.

Den samlede effekt af spektret af informationskanaler er – som det fremgår af tabel 3-2 – at en tilfredsstillende høj andel af de respondenter, der var opmærksomme på projektet, mener, at de i høj eller nogen grad har nok viden om delebiler til at afgøre, om det er noget for dem. Andelen af respondenter, der slet ikke mener, at de har viden nok om delebiler udgør 13% - fordelt med hhv. 18% for Højstrup, 11% for Møllevang og 10% for Vapnagaard.

Tabel 3-2

Viden nok om delebiler	Højstrup	Møllevang	Vapnagaard	I alt
I høj grad	24%	44%	35%	33%
I nogen grad	59%	44%	55%	54%
Slet ikke	18%	11%	10%	13%

Succeskriteriet, der var fastsat til, at mindst 75% af de beboere, der var opmærksomme på projektet, skulle tilkendegive, at de havde tilstrækkelig viden om delebiler, er således opnået, idet i alt 87% svarer, at de i høj grad eller i nogen grad har tilstrækkelig viden.

3.2 Interesse for delebilsordninger

I forbindelse med afdækningen af barrierer og potentiale for delebilsordninger i boligselskaber er det et vigtigt omdrejningspunkt at måle beboernes interesse for delebilsordningerne. Her tænkes både på beboernes umiddelbare interesse første gang de hører om delebilsordninger og på deres interesse efter, at de har haft tid til at fordøje informationsmateriale, informationsmøder osv.

Førstehåndsinteressen

Generelt må det siges, at beboernes førstehåndsinteresse for delebilsordningerne har været stor. Samlet er der således hele 38% af de, der har hørt om ordningen, der svarer, at de har overvejet at melde sig ind i delebilsordningen første gang, de hørte om den (denne gruppe vil fremover blive refereret til som Ja-gruppen). I Møllevang var andelen 56%, mens tallene for Højstrup og Vapnagaard var hhv. 44% og 25%. Respondenterne fra Vapnagaard ligger noget lavere i deres førstehåndsinteresse i delebilsordningen. Dette kan muligvis tilskrives, at der tidligere, jf. forrige afsnit, har været forsøg med etablering af en delebilsordning, og at nyhedens interesse derfor ikke har været så stor som i de andre boligselskaber.

Ja-gruppen er kendetegnet ved, at de har børn, at de ikke har egen bil og at deres husstands bruttoindkomst er mindre end kr. 300.000 om året. Også i forbindelse med fokusgruppeinterviewene tegnede der sig et lignende billede af de interesserede beboere. Her var førstehåndsinteressen tæt koblet til deltagernes forestilling om, at etableringen af delebilsordningerne kunne give også beboere med stram økonomi adgang til en bil. Det er derfor nærliggende at konkludere, at

de beboere, der umiddelbart er positive overfor delebilsordningen (Ja-gruppen), har en forholdsvis beskedent økonomi og på baggrund heraf umiddelbart ser delebilsordningen som en billig måde at få adgang til en bil på.

Ved sammenligning af Ja-gruppen og den gruppe af beboere, der ikke overvejede at melde sig til delebilsordningen (fremover benævnt Nej-gruppen), viser det sig ikke overraskende, at Ja-gruppen er kendetegnet ved, at der er markant flere, der erklærer sig enige i udsagnet ”Jeg kan sagtens undvære en bil i hverdagen”. Datamaterialet viser da også, at Ja-gruppen ikke kører meget i bil. Således kører 65% af gruppen under 5.000 km om året mod 21% i Nej-gruppen.

Der er også stor forskel på Ja-gruppen og Nej-gruppens enighed i udsagnet ”Det er vigtigt for mig at kunne komme ud at køre uden at skulle planlægge det først”. Her er Nej-gruppen markant mere enige i udsagnet end Ja-gruppen. I forbindelse med de tre fokusgruppeinterviews var observationen, at især bilejerne pegede på, at de satte pris på den frihed til at foretage spontane ture, som bilen giver dem. For gruppen af ikke-bilejere var ønsket om større frihed til at kunne foretage spontane ture også til stede, men flere af ikke-bilejerne pegede dog på, at de havde vænnet sig til planlægning. Netop tilvænningen til planlægning synes også at gøre sig gældende i forhold til Ja-gruppen, der som nævnt overvejende består af ikke-bilejere.

Fortsat interesse

Mange svarer ja på spørgsmålet, om de havde overvejet at melde sig ind, da de første gang hørte om en delebilsordning. Det billede ændrer sig noget da de efterfølgende blev spurgt om, hvorvidt de stadig overvejer at melde sig ind i en delebilsordning.

Tabel 3-3

Interesse for delebiler	Højstrup	Møllevang	Vapnagaard	I alt
Respondenter, der overvejede at melde sig ind da de først hørte om ordningen	44%	56%	25%	38%
Respondenter, der i dag overvejer at melde sig ind i en delebilsordning	6%	11%	10%	9%

Her viser datamaterialet, som det fremgår af tabel 3-3, at en stor del af respondenterne ændrer deres interesse i at blive

medlem af en delebilsordning. De går fra at overveje at melde sig ind i ordningen til ikke længere at overveje dette (denne gruppe vil fremover blive betegnet som Ja-Nej-gruppen). Interessen for delebilsordningen bliver altså markant mindre, idet andelen af interesserede beboere skrumper fra 38% til 9%. Spørgsmålet er hvad der fik respondenterne til at beslutte, at de ikke vil melde sig til delebilsordningen?

Datamaterialet viser, at holdningerne til spørgsmålene vedrørende behovet for bil i hverdagen, prisen for delebilerne, kørselsbehov, planlægning og spontanitet og placering af delebilerne, ikke er signifikant anderledes for Ja-Nej-gruppen end for Ja-gruppen som helhed.

Ja-Nej-gruppen består af 46% bilejere og 54% ikke-bilejere. Det er ikke uventet kendetegnende for ikke-bilejerne, at de alle har et kørselsbehov, der er mindre end 5.000 km om året, mens det tilsvarende gælder, at samtlige bilejere kører mere end 10.000 km om året. Udfra datamaterialet at dømme, kan der således opstilles ganske rationelle argumenter for, at Ja-Nej-gruppen ikke længere overvejer medlemskab af delebilsordningen.

Beboerne blev i forbindelse med markedsføringen af delebilsordningerne rådgivet om, at en delebilsordning ville være mest fordelagtig, hvis man kørte mellem 5.000 og 15.000 km om året. Denne rådgivning tager udgangspunkt i det kalkulerede breakeven mellem delebil og privatbil på ca. 15.000 km/år (jfr. afsnit 2.1). I den forbindelse er det imidlertid væsentligt at pointere, at dette breakeven forudsætter en sammenligning med en ny privatbil med autoriserede værkstedsbesøg, fuld kasko m.m. – altså med et serviceniveau, der kan sammenlignes direkte med delebilens. Sammenligner man derimod delebilen med en brugt bil falder breakeven til 10.000 km/år. Delebilsordningen bliver altså mindre attraktiv rent privatøkonomisk for bilejeren jo ældre og dermed billigere den nuværende bil er.

I de tre boligområder blev det observeret, at bilparken i overvejende grad er præget af ældre biler. Det indebærer, at det for bilejere først bliver privatøkonomisk attraktivt at skifte privatbilen ud med en delebil, hvis man kører mindre end 10.000 km om året. Bilejerne i Ja-Nej-gruppen opfører sig derfor rationelt ud fra et privatøkonomisk perspektiv, når de efter en nøjere vurdering vælger delebilsordningen fra.

Ja-Nej-gruppens ikke-bilere kører i dag alle mindre end 5.000 km om året. Det er af forskellige årsager vanskeligt at kalkulere et nedre breakeven-punkt, altså et kørselsforbrug, hvor delebilen bliver en dyrere løsning end f.eks. taxi og udlejningsbil, idet en sådan kalkulation i meget høj grad vil afhænge af det konkrete kørselsmønster. Givet er det derimod, at et sådant punkt findes, alene af den grund, at der er knyttet en række faste omkostninger til en debilsordning. Og givet er det også, at dette breakeven-punkt befinder sig et sted mellem 0 og 5.000 km om året. Derfor kan beboere, der kører mindre end 5.000 km om året ikke med sikkerhed forvente privatøkonomiske gevinster ved at vælge delebilen frem for taxi eller udlejningsbil. Og i forhold til gang, cykel og kollektiv transport vil delebilen med overvejende sandsynlighed være en dyrere løsning.

Såfremt ikke-bilerne således fortsat forventer at køre mindre end 5.000 km om året, er det også for denne gruppe privatøkonomisk rationelt at vælge debilsordningen fra. Anderledes stiller situationen sig naturligvis, hvis en husstand, der i dag ikke har egen bil, forventer et stigende kørselsbehov som følge af f.eks. familieforøgelse, jobskifte eller lignende. I disse tilfælde, hvor delebilen typisk vil være et alternativ til køb af egen bil, kan en debilsordning i mange situationer være det rigtige valg udfra et privatøkonomisk rationale. Det kan meget vel være årsagen til, at 9% af de beboere, der har hørt om projektet, fortsat (foråret 2002) overvejer at melde sig til debilsordningen (den såkaldte Ja-Ja-gruppe). Samtlige beboere i denne gruppe er i dag uden bil og kører mindre end 5.000 km om året. Årsagen til denne fortsatte interesse skal søges i ønsket om bedre komfort og/eller forventningen om et fremtidigt større kørselsbehov.

3.3 Brug af debilsordningerne

Driftsfasen var den centrale fase i projekt "Debilsordninger i boligselskaber", fordi formålet netop var at få afdækket behovet for debiler, og dels at få afprøvet mulighederne for, hvordan debilsordninger kan føres ud i livet.

Forhåndsinteressen for debilsordningerne var – som det fremgår af afsnit 3.2 – ganske stor, men blev reduceret til en fjerdedel, efter at beboerne havde fået yderligere information om ordningen. Tilsvarende viste det sig, at endnu færre rent faktisk meldte sig til ordningen – i alt 10 beboere i de tre områder har i løbet af driftsperioden 1. oktober 2001 – 1. maj 2002 (dog først fra 1. november i Vapnagaard) været tilmeldt

delebilsordningerne, svarende til 0,4% af de beboere, der havde hørt om projektet – eller 0,2% af samtlige husstande.

Brugen af delebilerne, både i form af antal brugere og brugernes kørselsforbrug, er en central del af projektet. Dette hænger sammen med delebils-ordningernes bæredygtighed udover projektets tidsramme. Ligeledes er antallet af brugere vigtigt, hvis der skal opnås størst mulig fleksibilitet og forsyningsikkerhed i systemet. Således opgør operatøren, at der skal ca. 20 deltagere til, hvis en delebilsordning skal fungere optimalt. Ved dette antal brugere er det nemlig muligt at få flere biler tilknyttet og det giver større sikkerhed og fleksibilitet for den enkelte bruger. Antallet af brugere er samtidig vigtigt for den fortsatte rekruttering, idet der opnås en større synlighed omkring delebilerne i takt med, at antallet af brugere øges. Samtidig stiger effektiviteten af mund-til-mund metoden betydeligt. Flere vil kort sagt føle sig trygge ved at vælge en delebil, hvis der allerede er mange andre, der kører i delebil.

For at sikre projektets gennemførelse var det på forhånd aftalt med operatøren, at der skulle etableres delebilsordninger i alle tre boligområder uanset antallet af tilmeldte brugere. Der blev derfor som tidligere nævnt opstillet en delebil i hver af områder fra første driftsdag.

På baggrund af flere forhold var forventningerne til antallet af brugere i delebilsordningerne beskedne – nemlig at det ville lykkes at rekruttere 1% af beboerne til ordningerne – men selv dette mål lykkedes det ikke at opnå.

Baggrunden for de beskedne forventninger er for det første, at projektet rummede relativt begrænsede muligheder for påvirkning af beboerne. Primært har der ikke været mulighed for at subsidiere delebilsordningen og dermed gøre det mere økonomisk attraktivt at vælge en delebil. Ligeledes har projektet haft beskedne ressourcer til information og markedsføring og samtidig en forholdsvis kort tidshorisont med det resultat, at den accelerationseffekt, der er indeholdt i mund-til-mund-metoden ikke har fået mulighed for at udvikle sig.

For det andet er den beskedne forventning betinget af, at målgruppen i boligselskaberne adskiller sig på flere måder fra den typiske bruger af delebilsordninger, der er konstateret både herhjemme og i udlandet. Den danske evaluering peger således på, at den typiske bruger af delebiler har et

højt uddannelses- og indkomstniveau samt er samlevende og har hjemmeboende børn (Olsen & Rettig, 2000).

På trods af de beskedne forventninger blev målet ikke nået. Da delebilsordningerne startede i Højstrup og Møllevang den 1. oktober 2001 og i Vapnagaard den 1. november 2001 var der henholdsvis fire, fire og to brugere i de tre boligområder. I tiden frem til driftsfasens afslutning 1. maj 2002 var der ikke flere, der meldte sig ind, derimod valgte 2 af brugerne at melde sig ud igen. Datamaterialet viser, at de to brugere, der valgte at melde sig ud af ordningerne, gjorde det med den samme begrundelse – at deres behov for bil ikke var stort nok og de derfor næsten ikke havde brugt delebilen. Dette er samtidig forklaringen på, at bilerne er blevet brugt så lidt, som det er tilfældet. Således viser opgørelsen fra operatøren at bilerne i Højstrup, Møllevang og Vapnagaard har kørt henholdsvis 1.216, 2.563 og 417 km. i løbet af projektperioden – svarende til et gennemsnitligt kørselsforbrug på ca. 800 km pr. medlem på årsplan.

Samtidig med at antallet af brugere og kørselsforbruget har været lavt, er det dog vigtigt at understrege, at alle brugere har været meget tilfredse med ordningerne. De har været positivt overraskede over, hvor nemt det er at booke bilerne og, at det er meget nemt at få en bil, når man skal bruge den (hvilket naturligvis kan tilskrives den beskedne anvendelse af bilerne). Ligeledes har de været meget tilfredse med servicen hos delebilsoperatøren.

4. Barrierer for delebiler

Projekt ”Delebilsordninger i boligselskaber” afslører, at der eksisterer en række meget væsentlige barrierer for etablering af delebilsordninger i boligselskaber. Mens førstehåndsinteressen for delebiler er ganske høj – nemlig 38% af de, der har hørt om projektet – svinder interessen ind til 9% efter yderligere information om delebils-ordninger, og blot 0,4% af de, der kender projektet, har aktivt tilmeldt sig ordningerne i de tre boligområder.

Årsagerne til denne meget lave tilslutning til delebilsordningerne skal først og fremmest søges i tre sæt barrierer, nemlig socio-kulturelle, privatøkonomiske og organisatoriske.

De socio-kulturelle barrierer udspringer primært af, at beboerne i boligselskaber er kendetegnede ved bl.a. relativt lave indkomster og lavt uddannelsesniveau. På baggrund heraf har de ikke den fornødne forandrings- og risikovillighed samt det fornødne overskud af sociale ressourcer til at acceptere et relativt nyt, ukendt og komplekst produkt som delebiler.

De privatøkonomiske barrierer består i, at der kun kan påvises sikre privatøkonomiske gevinster ved delebiler for en mindre del af bilejerne i boligselskaberne, ligesom manglende viden om fremtidig adfærd samt manglende bevidsthed om omkostningerne ved privat bilejerskab hindrer realiseringen af potentielle privatøkonomiske gevinster ved delebiler for bilejere. Dertil kommer, at der ikke kan påvises sikre privatøkonomiske gevinster for ikke-bilejere.

De organisatoriske barrierer følger af, at delebilsordninger i boligselskaber som følge af lovgivningen ikke kan etableres og drives af boligselskaber, samtidig med at det ikke vurderes at være muligt at lade beboerne selv etablere og drive sådanne ordninger. Delebilsordninger må derfor nødvendigvis etableres og drives af eksterne operatører, hvilket stiller forøgede krav til ordningernes økonomiske bæredygtighed.

4.1 Socio-kulturelle barrierer

En af de væsentligste barrierer for etableringen af delebilsordninger i boligselskaber er knyttet til en række socio-

kulturelle forhold. Der har fra starten af projektet været fokus på disse forhold, bl.a. afspejlet i de forholdsvis beskedne forventninger til antallet af beboere, der ville melde sig ind i ordningerne. Som nævnt var der en stor førstehåndsinteresse for delebilerne blandt beboerne i boligselskaberne, mens antallet af beboere, der valgte at melde sig ind i ordningerne var meget beskedent. Som påpeget i afsnit 3.3 er dette bl.a. betinget af, at målgruppen i boligselskaberne adskiller sig væsentligt fra den typiske bruger af delebilsordninger.

Den typiske bruger af en delebilsordning er ifølge evalueringen af delebiler i Danmark *"mellem 30 og 50 år, er samlevende, har hjemmeboende børn, har et højt uddannelsesniveau, har en indkomst svarende til mellemste eller højt indkomstniveau og er hyppigere ansat i den offentlige sektor."* (Olsen & Rettig, 2000).

Samme undersøgelse peger ligeledes på, at delebiler ikke er et singlefænomen og at der heller ikke er tale om, at delebiler er et lavindkomstfænomen. Alle disse kendetegn er ikke umiddelbart noget, der er foreneligt med billedet af den typiske beboer i almene boligselskaber. Dette dokumenteres også ganske tydeligt, når man sammenligner datamaterialet fra dette projekt med datamaterialet fra den nævnte undersøgelse. Her tegner der sig, som det fremgår af tabel 4-1, et billede af to meget forskellige befolkningsgrupper.

Tabel 4-1

Andel med:	Beboere i de tre boligområder	Delebils-brugere ¹
Husstandsindkomst under 150.000 kr.	26%	2%
Husstandsindkomst over 300.000 kr.	35%	80%
Mellemlang eller lang uddannelse	28%	62%
Hjemmeboende børn	31%	58%
Mindst to voksne i husstanden	53%	80%

1) Olsen & Rettig, 2000

Som det fremgår af tabel 4-1 har beboerne i boligselskaberne en signifikant lavere husstandsindkomst, de har et signifikant lavere uddannelsesniveau, har i mindre grad hjemmeboende børn og er i mindre grad samlevende. Men det er der interessant i denne sammenhæng er, hvilken betydning det har, at de to grupper ser så forskellige ud som de gør og

hvorfor den profil, der tegner sig af beboerne i boligselskaberne, typisk ikke vælger en delebilsordning.

En forklaring kan findes i rækken af markedsføringsteorier, herunder diffusion, som beskriver den proces, et individ gennemløber fra der første gang stiftes bekendtskab med et nyt produkt eller en innovation, til individet træffer en beslutning om, hvorvidt man vil afvise eller acceptere produktet, og i sidste ende til individet selv fortæller andre om produktet.

Afgørende for udbredelsen af et ny produkt – som delebiler – er det altså, hvem der typisk vil være de første til at tage det nye produkt til sig og dernæst hvor længe, der typisk går til det nye produkt bliver accepteret af brugerne i almindelighed. Oftest er der tale om, at spredningen af accept følger en klokkeformet kurve over tid. Grunden til, at kurven ser sådan ud er, at de, der skal tage det nye produkt til sig – adoptorerne - udviser forskellige grader af forandringsvillighed - forstået som tilbøjelighed til at tage en ny idé til sig.

Grundlæggende kan der tales om 5 typer af adoptorer, der har følgende karakteristika:

- **Innovatorerne**, der er dristige og risikovillige
- **Tidlige adoptorer**, der er respekterede, velintegrerede i deres sociale system og ofte er opinionsledere
- **Tidlig majoritet**, der undgår risiko og er velovervejede i deres beslutninger
- **Sen majoritet**, der er skeptiske og forsigtige når det gælder nye ideer
- **Efternølerne**, der er meget traditionsbundne og tilbageholdende overfor alt nyt.

Det, der har vist sig at kendetegne innovatorerne og de tidlige adoptorer, er, at de har en høj indkomst og oftest er yngre og bedre uddannede end gennemsnittet. Forandrings- og risikovillighed er i også denne sammenhæng altså tæt sammenvævet med de sociale ressourcer.

Den typiske bruger af en delebilsordning, jfr. tabel 4-1, har netop de socio-demografiske karakteristika, der kendetegner innovatorer og tidlige adoptorer. Det hænger naturligvis snævert sammen med, at delebiler fortsat er et ganske nyt produkt, der endnu ikke er blevet generelt accepteret. På

trods af, at delebiler er et teknisk velafprøvet og velfungerende produkt, så kræver det med andre ord risikovillighed og overskud af sociale ressourcer at køre i delebil, så længe det ikke er alment accepteret at køre i delebil.

Beboerne i boligselskaber har typisk ikke de karakteristika, der kendetegner de første brugere af nye produkter, og vil typisk være tilbageholdende i forhold til at prøve nye produkter, der endnu ikke er generelt accepterede. Delebiler vil derfor være sværere at markedsføre i boligselskaber, så længe de ikke har vundet større udbredelse og dermed større accept generelt.

Udslagsgivende for længden af adoptions- og spredningsprocessen for et nyt produkt er bl.a.:

- Produktets relative fordele
- Produktets kompleksitet
- Mulighed for at se og prøve produktet
- Kommunikation med andre om produktet
- Risikoen ved at tage produktet til sig
- Synlighed

(Rogers (1995), Gärling & Thøgersen (2001))

Delebiler må betegnes som et relativt komplekst produkt, forstået på den måde, at prisstrukturen og dermed de økonomiske konsekvenser af produktet er komplekse, ligesom det umiddelbart er vanskeligt at gennemskue, hvordan brugen af delebiler kan reguleres, så alle brugere får mulighed for en fleksibel anvendelse af bilen. Delebilens relative fordele er - som følge af den komplekse prisstruktur og ikke mindst manglende kendskab til eller overblik over omkostningerne ved privatbil – i bedste fald usikre. Samtidig er produktet ikke videre synligt, og der er ikke mange muligheder for at tale med brugerne af delebiler, fordi der simpelthen ikke findes ret mange endnu. Risikoen vurderes derfor også som relativt høj.

Delebiler må således vurderes som et produkt med en relativt langsommelig adoptions- og spredningsproces. Det indebærer, at der stilles særlige krav om risikovillighed og overskud af sociale ressourcer til innovatorerne og de tidligere adoptorer for at igangsætte processen. Højere uddannelsesniveau indebærer således, at produktet sandsynligvis opfattes som mindre komplekst, ligesom højere indkomst indebæ-

rer, at den økonomiske risiko ved produktet er mindre betydningfuld.

Boligselskaber er på baggrund heraf ikke det optimale sted at starte, hvis man ønsker at udbrede delebilsordninger i Danmark. I stedet vil det være mere hensigtsmæssigt at starte med at etablere delebilsordninger for grupper, der har den fornødne risikovillighed og det fornødne overskud af sociale ressourcer, der kendetegner innovatorer og tidlige adoptorer. Senere vil så andre målgrupper med mindre risikovillighed og mindre overskud af sociale ressourcer som beboerne i boligselskaberne følge efter.

4.2 Privatøkonomiske barrierer

En anden væsentlig barriere for etablering af delebilsordninger er knyttet til beboernes privatøkonomiske overvejelser. Som det allerede blev berørt i afsnit 3.2 kan der findes rationelle argumenter for den kendsgerning, at hovedparten af beboerne fravalgte delebilsordningerne ud fra privatøkonomiske overvejelser.

Som nævnt i afsnit 2.1 adskiller delebiler sig fra privatbiler ved at have lave faste omkostninger og høje variable omkostninger. Der er derfor privatøkonomiske fordele ved delebilen frem for privatbilen, så længe kørselsforbruget er under 15.000 km om året. Rationelt set ville det således være en privatøkonomisk fordel for rigtig mange af bilejere i boligselskaberne at skifte deres bil ud med en delebil.

Bilparken i boligselskaberne er imidlertid præget af ældre biler, der typisk er forbundet med færre (synlige) omkostninger til afskrivninger, forrentning, forsikring (kasko fravælges ofte), værksted (det autoriserede værksted og de foreskrevne eftersyn fravælges ofte) m.m. En sammenligning mellem en ældre bil og en delebilsordning indebærer derfor, at de privatøkonomiske fordele ved delebilen forudsætter et årligt kørselsforbrug under 10.000 km. Datamaterialet viser imidlertid, at mange af beboerne med egen bil har et større kørselsforbrug - således er der kun 23% af bilejerne, der kører mindre end 10.000 km/år.

En anden privatøkonomiske barriere for bilejerne er de omkostninger, der er ved at skaffe sig af med sin egen bil til fordel for en delebil. Brugtbilspriserne er generelt pressede for tiden og i øvrigt betingede af samtidigt nykøb. Salg uden nykøb opleves derfor som en meromkostning for bilejeren.

For ikke-bilejerne viser datamaterialet, at de i langt overvejende grad kører for lidt til, at en delebilsordning vil give dem en entydig privatøkonomisk fordel. 78% af ikke-bilejerne kører således mindre end 5.000 km om året. Jfr. afsnit 3.2 kan der ikke med sikkerhed påvises privatøkonomiske gevinster ved at vælge delebilen frem for taxa, udlejningsbil og kollektiv trafik ved et så lavt kørselsforbrug.

Selvom det umiddelbart kan begrundes rationelt, at man som bilejer ikke vælger at skifte bilen ud med en delebil, er der dog andre argumenter, der taler for, at der alligevel kan være privatøkonomiske gevinster ved at vælge delebilen. Her skal det især fremhæves, at flere undersøgelser viser, at debiler indebærer en reduktion af brugernes kørselsforbrug, idet man i højere grad overvejer valget af transportmiddel i hver enkelt situation som følge af de høje variable omkostninger. Netop denne reduktion i kørselsforbruget vil kunne føre til privatøkonomiske besparelser – også selv om kørselsforbruget i dag er over 10.000 km/år.

Netop dette understøtter samtidig, at muligheden for at handle rationelt er begrænset af faktorer som usikkerhed og manglende information. Faktorer, som mange nyere teori-dannelser understreger, er vigtige at inddrage, når man arbejder med rationalitetsmodeller. I forhold til beboerne i bopligselskaberne indebærer dette, at muligheden for at handle rationelt er begrænset af, at de kun vil kunne gisne om fremtidige konsekvenser af de beslutninger, de træffer nu. De vil således ikke kunne gennemføre en fuldstændig kalkulation af, hvad brugen af en delebilsordning vil betyde for privatøkonomien i fremtiden sammenlignet med privatbilen. Selvom de har oplysninger om priser på delebilsordninger, mangler de alligevel information – nemlig information om deres egen fremtidige adfærd. Eksempelvis vil de have svært ved at medtænke betydningen af, at en fremtidig konsekvens af at vælge en delebilsordning meget vel kan være at ens kørselsforbruget mindskes, og at man dermed vil kunne opnå en økonomiske besparelse.

Beboerne har altså kun mulighed for at handle ”begrænset rationelt”. Men også andre forhold har betydning for beboernes oplevelse af delebilens relative fordele – ikke mindst de forventninger, som produktet skaber. I perioden fra beboerne første gang hører om delebilsordningen til det øjeblik hvor de modtager konkret information om ordningen, er der i et vist omfang skabt forventninger hos den enkelte beboer, som ordningen ikke kan indfri. Derfor er den meget positive før-

stehåndsinteresse også afløst af en meget mere begrænset interesse.

Beboernes forventninger er primært knyttet til priserne. De fleste interesserede havde således en forventning om meget lavere priser end hvad, der faktisk er tilfældet. I forbindelse med de gennemførte fokusgruppeinterview var respondenternes reaktioner på de konkrete priser i eksisterende delebilsordninger ganske markante. Mange blev ganske enkelt forskrækkede og gav udtryk for, at de havde forventet noget helt andet. Mange (især bilejere) er således tilbøjelige til at sammenligne marginalomkostninger (d.v.s. de variable omkostninger), og her er debilen 3-4 gange dyrere end privatbilen. Bevidstheden om egne transportudgifter er således meget begrænset, idet de faste omkostninger ved at have bil åbenbart har sneget sig ind i budgettet på linie med alle husholdningens øvrige faste omkostninger og dermed ikke er noget, man tænker meget over i hverdagen. For ikke-bilejerne er der naturligvis tale om, at de ikke har noget sammenligningsgrundlag udover kollektive transportmidler, hvor debilen er markant dyrere.

Der er således samlet tale om et ganske betydningsfuldt sæt privatøkonomiske barrierer for etablering af delebilsordninger i boligselskaber:

- Der kan kun påvises sikre privatøkonomiske gevinster ved debiler for en mindre del af bilejerne
- Der er ingen sikre privatøkonomiske gevinster for ikke-bilejerne
- Manglende viden om fremtidig adfærd samt manglende bevidsthed om omkostninger ved privat bilejerskab hindrer realisering af privatøkonomiske gevinster ved debiler for bilejere.

4.3 Organisatoriske barrierer

Allerede ved tilrettelæggelsen af projekt ”Delebilsordninger i boligselskaber” var der fokus på de organisatoriske barrierer for etablering af delebilsordninger i boligselskaber. Først og fremmest er der ikke lovhjælp for, at boligselskaber selv organiserer delebilsordninger, idet det ikke er en naturlig del af selskabernes almindelige virksomhed. Der er hermed ikke mulighed, at boligselskaberne, som det var den oprindelige intention i projektet, kan stille debiler til rådighed for beboerne som led i ejendomsdriften.

Selvorganisering – forstået således, at brugerne selv organiserer og driver delebilsordningen – var ligeledes en løsning, der blev overvejet i forbindelse med projektdesignet, og som ligeledes ligger i forlængelse af projektets oprindelige intentioner. Det blev imidlertid, som det fremgår af afsnit 1.1.2 vurderet som problematisk i forhold til projektets gennemførelse af etablere delebilsordninger baseret på selvorganisering.

De gennemførte fokusgruppeinterview bestyrkede denne vurdering. På trods af, at det var kendetegnende for mange af deltagerne i fokusgruppeinterviewene, at de var aktive i beboerbestyrelser og diverse foreninger, forudså de alligevel flere problemer, såfremt beboerne selv skulle organisere en delebilsordning. Først og fremmest blev der peget på beboernes manglende erfaring og som følge heraf usikkerheden omkring etablering og drift. Hertil kommer problemet med at rekruttere folk, der er villige til at gå ind i arbejdet omkring etableringen af en delebilsordning. I denne forbindelse pegede deltagerne i fokusgrupperne på, at det ofte er enkeltpersoner, der er primusmotor, og at der kan opstå problemer, hvis disse personer flytter eller trækker sig fra arbejdet.

Deltagerne forudså på den baggrund også, at der kan opstå større eller mindre problemer m.h.t. den daglige drift. Her var det især spørgsmål omkring økonomi og ansvar, som blev fremhævet. Der blev peget på, at økonomiske spørgsmål og ansvarsfordeling ofte kan være kilde til uoverensstemmelser. Samtidig blev der peget på, at der er en fare for, at nogle af medlemmerne vil kunne føle sig forfordelt i forhold til andre, hvis ordningen administreres lokalt. Eksempelvis ved at nogen altid får bilen, når de skal bruge den, mens andre måske ikke er så heldige.

Alt i alt mente fokusgrupperne således ikke, at selvorganisering er nogen god idé, da det med overvejende sandsynlighed vil betyde, at der ikke etableres delebilsordninger. Fokusgrupperne pegede i stedet på, at det er vigtigt, at ordningen er lettest mulig at benytte sig af. Alle foretrak, at der er mindst muligt arbejde ved en ordning, og ingen så problemer i, at ordningen blev organiseret ”udefra”. Det var heller ikke afgørende for deltagerne i fokusgruppeinterviewet, hvorvidt ordningen skulle administreres af en forening eller af et privat firma. Så længe det blot var den økonomisk set mest fordelagtige ordning, der blev valgt.

På den baggrund – og på baggrund af de erfaringer, der som nævnt i afsnit 1.1.2 generelt er med selvorganisering i boligselskaber og specifikt er med selvorganisering af delebilsordninger - er der god grund til at antage, at selvorganisering ikke er en hensigtsmæssig måde at etablere og drive delebilsordninger i boligselskaber på.

Etablering og drift af delebilsordninger i boligselskaber må derfor bero på eksterne operatører, som det også har været tilfældet i dette projekt. I den forbindelse vil det være afgørende for etablering og drift af en delebilsordning, at der kan skabes det fornødne kundegrundlag for at sikre en økonomisk bæredygtig ordning. Hertz Delebil, der har fungeret som operatør i de tre delebilsordninger, angiver i den forbindelse, at der skal mindst 20 brugere til i hvert boligområde for at sikre en hensigtsmæssig drift.

De organisatoriske barrierer har ikke haft nogen direkte hæmmende effekt på etableringen og driften af delebilsordninger i dette projekt. Det må derimod vurderes, at den fortsatte drift af delebilsordningerne i de tre boligområder vil være yderst problematisk for den eksterne operatør, idet det fornødne kundegrundlag langt fra er til stede. Denne erfaring – kombineret med tilstedeværelsen af de øvrige barrierer af såvel sociokulturel som privatøkonomisk karakter – vil sandsynligvis medføre, at eksterne operatører vil være tilbageholdende med at etablere delebilsordninger i boligselskaber, før produktet er bredere accepteret og dermed altså kendt og synligt.

5. Konklusioner

5.1 Sammenfatning

Projektet ”Delebilsordninger i boligselskaber” har haft til formål at iværksætte miljøvenlige debilsordninger i boligselskaber med henblik på at få afdækket behovet for debiler og få afprøvet mulighederne for, hvordan debilsordninger kan føres ud i livet.

Projektet er gennemført af COGITA som projektkonsulenter i perioden april 2001 – august 2002 med Hertz Delebilen som operatør på debilsordningerne i de valgte boligområder: Højstrup i Odense, Møllevang i Århus og Vapnagaard i Helsingør.

I hvert af de tre boligområder blev der i foråret 2001 afholdt møder med beboerrådgivere samt repræsentanter fra afdelingsbestyrelsen. Efterfølgende blev der hen over sommeren 2001 gennemført fokusgruppeinterviews i hvert af de tre områder m.h.p. at kortlægge barrierer og potentiale for en debilsordning i boligområderne.

Efter sommerferien 2001 blev der distribueret informationsmateriale til samtlige beboere i de tre boligområder. Heri orienteredes om debilsordningerne, ligesom beboerne blev inviteret til beboermøder samt en praktisk demonstration af debilen i løbet af efteråret 2001.

Debilsordningerne blev iværksat med 4 brugere i henholdsvis Højstrup og Møllevang 1. oktober 2001 og med 2 brugere i Vapnagaard 1. november 2001. Alle tre ordninger var i drift frem til 1. maj 2002.

Der er herefter gennemført fokusgruppeinterviews samt en spørgeskemaundersøgelse blandt beboerne i de tre områder med henblik på en evaluering af projektet.

Projektets resultater blev, at:

- 63% af beboerne kendte projektet efter at informationskampagnen var gennemført
- 87% af de beboere, der kendte projektet, havde tilstrække-

lig viden om delebiler til at tage personlig stilling

- 0,2% af husstandene meldte sig i projektperioden til delebilsordningerne.

Markedsførings- og informationsindsatsen levede op til forventningerne og sikrede et godt kendskab til delebiler blandt beboerne i de tre boligområder. Det lykkedes derimod ikke at nå det forventede antal brugere af delebilsordningerne i de tre områder.

Mens førstehåndsinteressen for delebiler var ganske høj – nemlig 38% af de, der havde hørt om projektet – svandt interessen ind til 9% efter yderligere information om delebilsordninger, og blot 0,4% af de, der kendte projektet, tilmeldte sig ordningerne i de tre boligområder.

Årsagerne til denne meget lave tilslutning til delebilsordningerne skal først og fremmest søges i tre sæt barrierer, nemlig socio-kulturelle, privatøkonomiske og organisatoriske barrierer.

De socio-kulturelle barrierer udspringer primært af, at beboerne i boligselskaber er kendetegnede ved bl.a. relativt lave indkomster og lavt uddannelsesniveau. På baggrund heraf vurderes det, at de ikke den fornødne forandrings- og risikovillighed samt det fornødne overskud af sociale ressourcer til at acceptere et relativt nyt, ukendt og komplekst produkt som delebiler.

De privatøkonomiske barrierer består i, at der kun kan påvises sikre privatøkonomiske gevinster ved delebiler for en mindre del af bilejerne i boligselskaberne, ligesom manglende viden om fremtidig adfærd samt manglende bevidsthed om omkostningerne ved privat bilejerskab hindrer realiseringen af potentielle privatøkonomiske gevinster ved delebiler for bilejere. Dertil kommer, at der ikke kan påvises sikre privatøkonomiske gevinster for ikke-bilejere.

De organisatoriske barrierer følger af, at delebilsordninger i boligselskaber som følge af lovgivningen ikke kan etableres og drives af boligselskaber, samtidig med at det ikke vurderes at være muligt at lade beboerne selv etablere og drive sådanne ordninger. Delebilsordninger må derfor nødvendigvis etableres og drives af eksterne operatører, hvilket stiller forøgede krav til ordningernes økonomiske bæredygtighed.

5.2 Videre perspektiver

Projektet ”Delebiler i boligselskaber” påviser, at der blandt beboerne i boligselskaber er meget få, der vælger at tilmelde sig en delebilsordning. Dette resultat er som nævnt ikke overraskende, idet beboerne i boligselskaber qua deres socio-demografiske karakteristika typisk vil være afventende overfor nye produkter, der endnu ikke er bredt accepterede. Projektets resultater kan derfor ikke anvendes til at vurdere hverken den aktuelle efterspørgsel efter debiler generelt eller det fremtidige potentiale.

Behovet for debiler er principielt en abstrakt størrelse, idet behovet grundlæggende ikke retter sig mod et transport*mid-**del* men mod en transport*ydelse*. Der er således behov for transport med forskellige krav til hastighed, komfort, omkostninger m.m. Behovet for debiler må derfor forstås som behovet for transportydelser, som debiler med fordel kan dække.

Debiler skal ikke ses som et isoleret fænomen men derimod som element i et multi-modalt transportsystem. Debiler er således sammen med andre transportmidler i stand til at opfylde privatpersoners samlede transportbehov på en fleksibel, hurtig og omkostningseffektiv måde. Behovet for debilen som transportmiddel er derfor dels afhængigt af, i hvilket omfang debiler reelt indgår som element i et multi-modalt transportsystem, dels af hvorvidt et sådant multi-modalt transportsystem kan dække de konkrete behov for transportydelser på en konkurrencedygtig måde. Denne konkurrencesituation vil naturligvis være politisk betinget, d.v.s. afhængig af f.eks. infrastruktur-investeringer, skatte- og afgiftspolitik m.m..

Potentialet for intermodale løsninger er påvist i flere udenlandske undersøgelser. Behovet for debiler er derfor grundlæggende betinget af den politiske interesse for at fremme et multi-modalt transportsystem som alternativ til privatbilen. I det omfang, der politisk er vilje til at investere i intermodale løsninger, vil der også være behov for debiler. Et multi-modalt transportsystem vil således have vanskeligt ved at være reelt konkurrencedygtigt med privatbilen, hvis ikke det inkluderer debilen. Debilen bidrager således primært med den fleksibilitet og individualitet, som de kollektive transportmidler mangler, og som er en afgørende forudsætning for et konkurrencedygtigt multi-modalt transportsystem.

Projektet havde yderligere til formål at afprøve mulighederne for at føre delebilsordninger ud i livet. Siden slutningen af 1997 er der etableret en række delebilsordninger i Danmark baseret på såvel brugerorganiserede foreninger og kommercielle selskaber. Der er således i dag en række erfaringer med etablering af delebilsordninger. Den førnævnte evaluering af delebiler i Danmark konkluderede for 2 år siden, at der kun er relativt begrænsede barrierer for etablering af delebilsordninger (Olsen & Rettig (2000)).

Projekt "Delebilsordninger i boligselskaber" bekræfter denne konklusion: Der er i dag ikke tekniske eller driftsmæssige problemer med at etablere og drive delebilsordninger. Operatøren var således i stand til at levere den bestilte ydelse på de anførte vilkår og indenfor den aftalte tidsramme, og brugerne har været meget tilfredse med delebilsordningernes funktionalitet og service.

6. Litteraturliste

Baum, H. & Pesch, S. (1995): *Car Sharing als Lösungskonzept städtischer Verkehrsprobleme* (6). Kölner Diskussionsbeiträge zur Verkehrswissenschaft Köln, Institut für Verkehrswissenschaft an den Universität zu Köln.

Britton, E. (2000): *Carsharing 2000: Sustainable Transport's Missing Link*. Eco-Logica, Lancaster.

European CarSharing (1998): *Public Transport and Car-Sharing*. Bremen.

Gärling, T. & Thøgersen, J. (2001): Marketing of Electric Vehicles. *Business Strategy and the Environment* 10, 53-65.

Harms, S. & Truffer, B. (1999): Carsharing as a Socio-Technical Learning System. *Journal of World Transport Policy and Practice*, 5.

Koch, H. (2002): *User needs report*. MOSES project. Final report to the European Commission, DG TREN.

Litman, T. (1999): *Evaluating Carsharing Benefits*. Victoria Transport Policy Institute.

Muheim, P. (1998): *CarSharing – der Schlüssel zur kombinierten Mobilität*. Luzern: Bundesamtes für Energie.

Norre, L. (2000): *Delebilisme – en genvej til mere miljøvenlig persontransport*. Institut for Markedsøkonomi, Handelshøjskolen i Århus.

Olsen, M. & Rettig, M. (2000): *Evaluering af carsharing i Danmark*. Miljøprojekt nr. 572. Miljøstyrelsen, København

Rogers, E. (1995): *Diffusion of Innovations*. New York: Free Press.

Shaheen, S. (1999): *Dynamics in Behavioural Adaptation to a Transportation Innovation: A Case Study of CarLink – a Smart Carsharing System*. Institute of Transportation Studies, Davis.

Sperling, D. & Shaheen, S (1999): *Carsharing: Niche market or new pathway?*. Paper for ECMT/OECD Workshop for Managing Car Use for Sustainable Urban Travel, Dublin

Thøgersen, J. & Norre, L. (1999): Who are the Early Adopters of Car Sharing? A Brief History and an Analysis of the Adoption of Car Sharing in Denmark. *Journal of World Transport Policy and Practice*, 5 (2/3), 96-108.

Trafikministeriet (2000): *Trafikpuljen*. København.