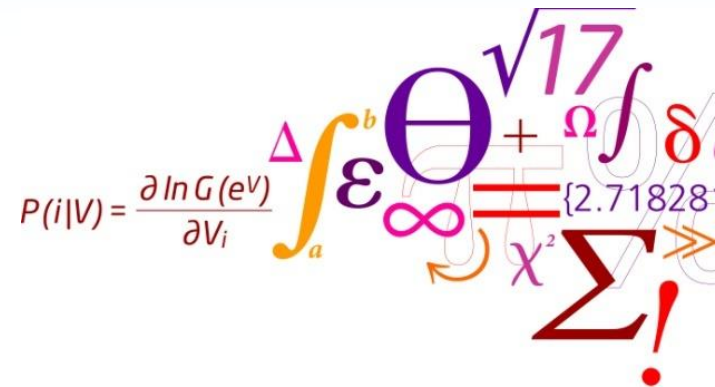


# Deleøkonomi: status og trends

## - Perspektiver for trængsel og miljø

Sonja Haustein, Seniorforsker, DTU Transport

Thomas A. Sick Nielsen, Seniorforsker, DTU Transport



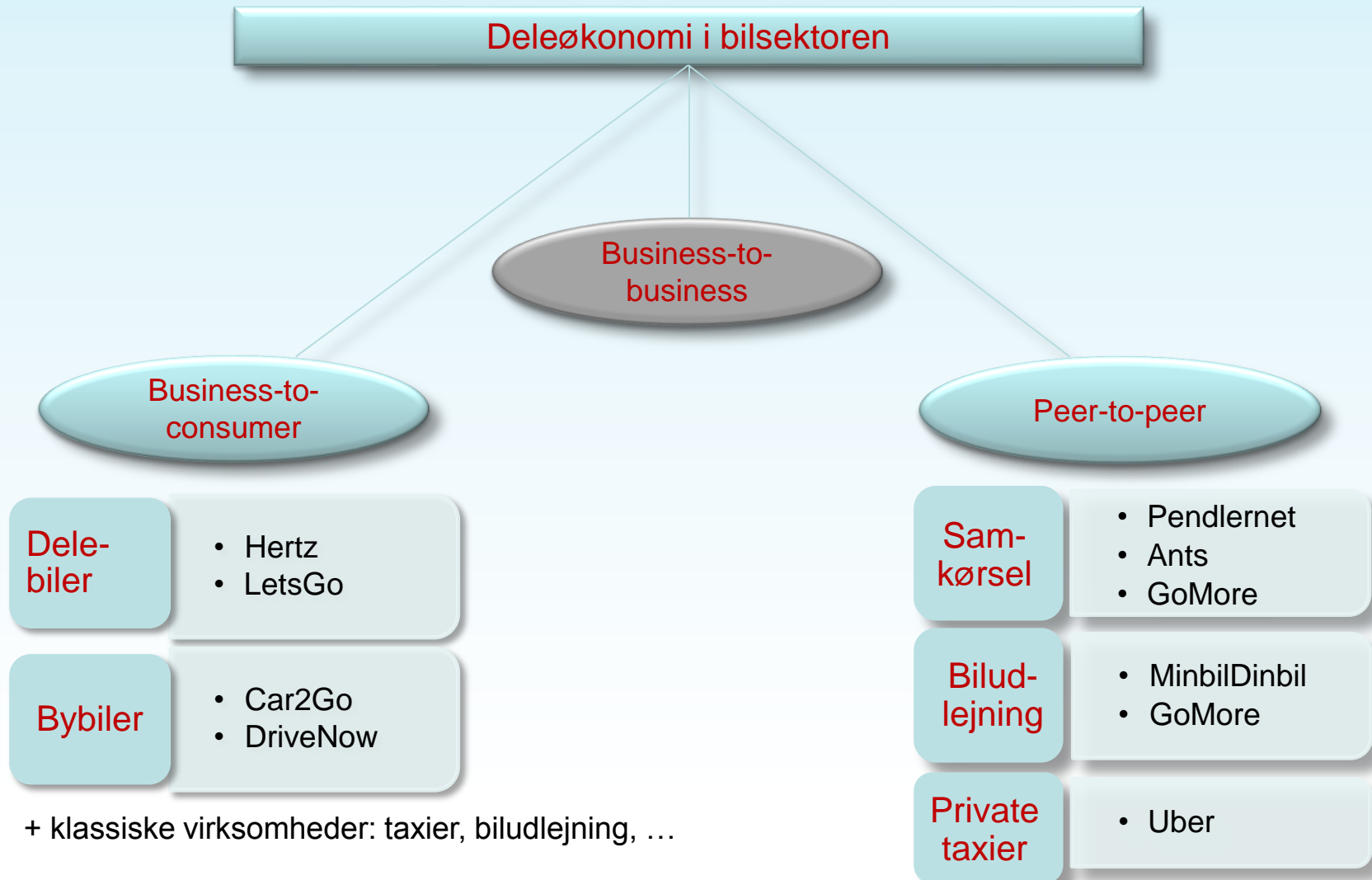
# Deleøkonomi i bilsektoren



Økonomisk krise  
Urbanisering  
Holdninger til bilhold /  
bilen som statussymbol



# Typologi for deleøkonomien



# Typologi for deleøkonomien

## Deleøkonomi i bilsektoren

Buisness-to-consumer

Dele-biler

- Hertz
- LetsGo

Bybiler

- Car2Go
- DriveNow

# Delebiler vs. "bybiler"

## Delebiler

- Stationsbaseret: skal parkeres, hvor bilen blev hentet
- Medlemsbidrag, lavere omkostninger ved brug
- Større fleksibilitet m.h.t. biltype
- Støttes af KBH kommune mht. parkering (gratis på faste pladser, undtaget 'rød zone')



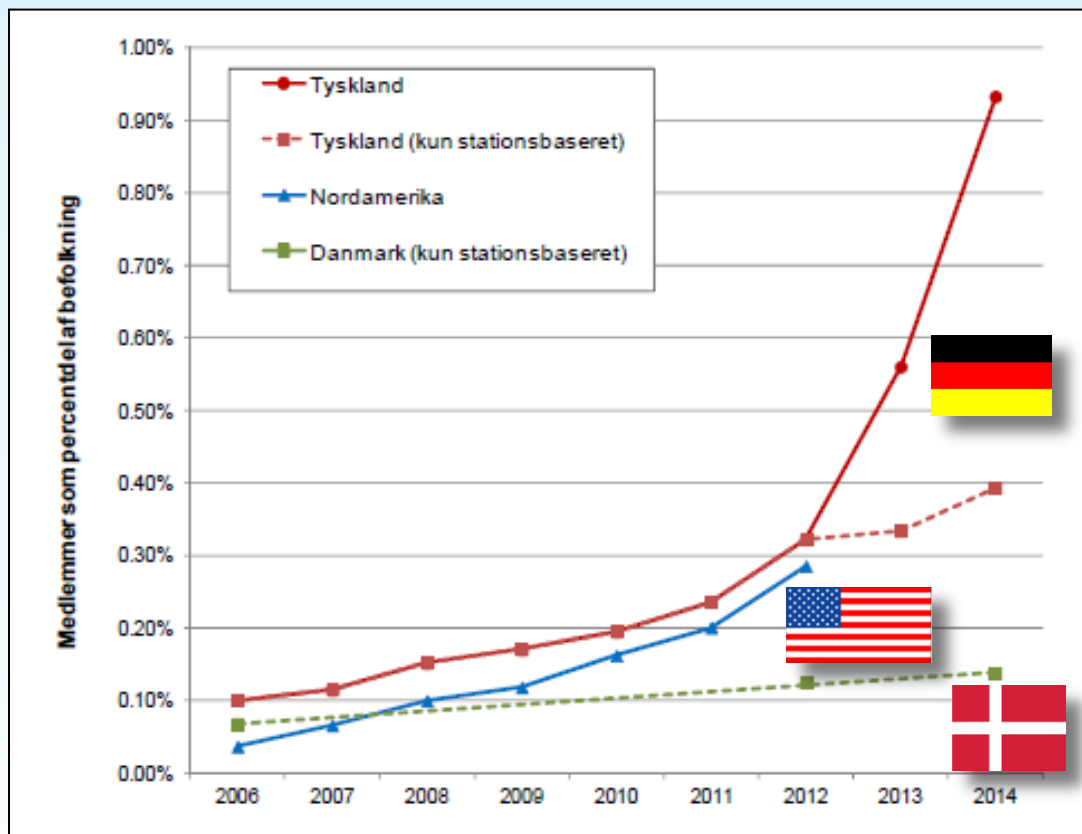
letrigo  
BIL NÅR DU VIL...



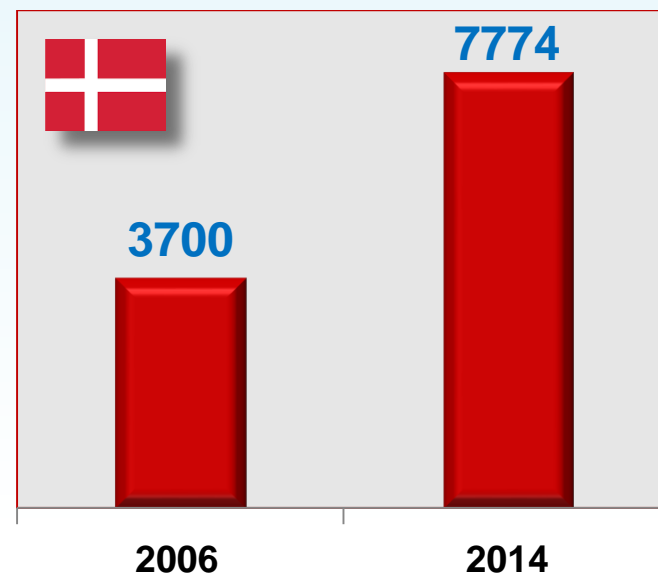
## Bybiler

- "free-floating": kan parkeres alle steder i byen
- Ingen medlemsbidrag, men høje omkostninger ved brug
- Kun en biltype (Car2go; DriveNow)
- Car2go: støttes ikke
- DriveNow: støttes i nogen grad

# Historisk udvikling af delebilisme

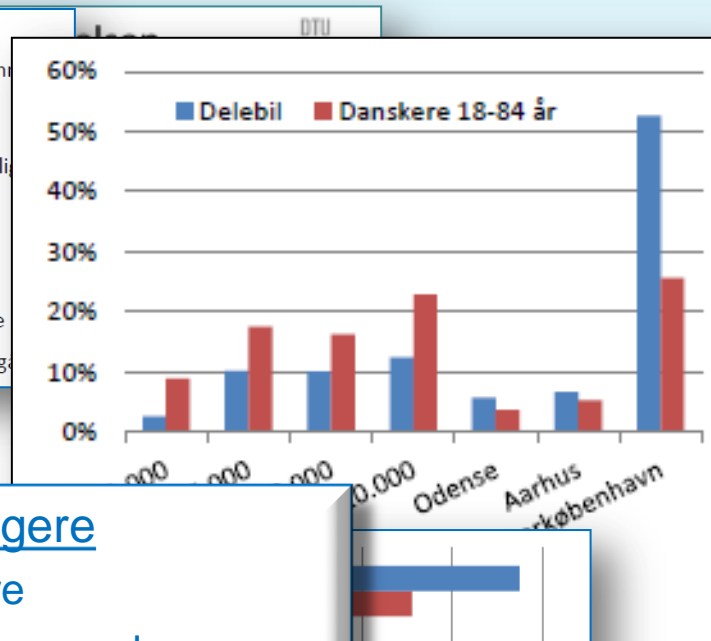
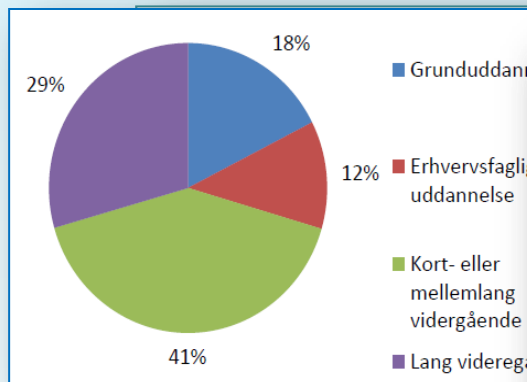


## Delebilmedlemmer i Danmark



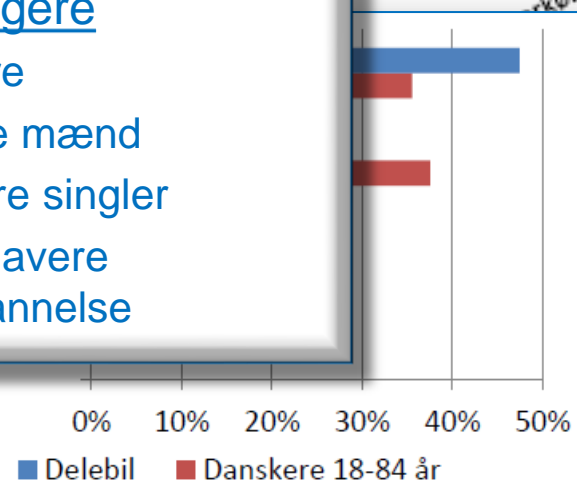
## Hvorfor?

1. Økonomi
2. Bekvem
3. Livsstil
4. Miljø



- Profil for delebilster
  - 30-50 år
  - Høj indkomst
  - Lang uddannelse
  - De store byer
  - Behøver ikke bilen til pendling (tog el. cykel)
  - ca. 10% af befolkning

- Bybilbrugere
  - Yngre
  - Flere mænd
  - Oftere singler
  - Lidt lavere uddannelse



# Delebilisternes transportmønster sammenlignet med personer med og uden bil

	Uden bil i husstanden n=16737	Med bil i husstanden n=84616	Delebils-medlemmer n=283
<b>Km/person/dag</b>			
<b>Gang</b>	0,9	0,5	0,8
<b>Cykel</b>	2,8	1,2	4,2
<b>Personbilfører</b>	2,2	30,9	18,4
<b>Personbilpassager</b>	4,6	6,7	3,1
<b>Kollektiv bus</b>	2,1	0,5	0,5
<b>Tog</b>	1,9	0,5	3,8
<b>Ture pr. dag</b>	2,5	3,0	3,3



# Effekter af delebilisme

- Delebiler giver færre biler netto:
  - 1 delebil erstatter 4-6 private biler (Olsen & Retting, 2000)
- og mindre kørsel:
  - Tidligere bilejere → mindre kørsel
  - Tidligere billøse → mere kørsel  
(men undgå at købe ny bil = fulde effekt)

*men:* resultater ofte baseret på retrospektive data og der mangler en kontrolgruppe

Effekt	Danmark	Europa	Nordamerika
Antal private biler som en delebil erstatter	4,6-6,2	3-13	9-13
Reduktion af CO <sub>2</sub>	24% (observ. effekt) 38% (fulde effekt)	39-54% (fulde effekt)	27% (observ. effekt) 56 % (fulde effekt)
Personer, som har solgt deres bil pga. delebilsmedlemskab	7-24 %	14-40 %	25 %
Personer, som har undladt bilkøb	26-44 %	16-55 %	25 %

# Nyt gaderum?



# Tak for opmærksomheden!

Deleøkonomi i transport:  
udvikling, trends og potentiale



Sonja Haustein &  
Thomas Alexander Sick Nielsen,  
DTU Transport

Maj 2015

Sonja Haustein  
[sonh@transport.dtu.dk](mailto:sonh@transport.dtu.dk)  
Thomas A. Sick Nielsen  
[thnie@transport.dtu.dk](mailto:thnie@transport.dtu.dk)