

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL

2020-680-MIN-004-V03

DAGS.

27.06.2023

SENDANDI

Daði Baldur Ottósson

VERKHEITI

Deilibílar í Reykjavík

VERKKAUPI

Reykjavíkurborg

DREIFING

Bjarni Rúnar Ingvarsson

MÁLEFNI

Deilibílar - tillögur til þess að efla deilibílaþjónustu í Reykjavík

Inngangur

Í þessu minnisblaði eru lagðar fram tillögur að því hvernig megi efla deilibílaþjónustu í Reykjavík. Umfjöllun minnisblaðsins nær til eftirfarandi atriða:

- Almennt um deilibíla og ávinning þeirra
- Fyrri verkefni Reykjavíkurborgar
- Tillögur
 - Að útfæra deilibílakort sem veitir aðgang að stæðum í borgarlandi
 - Að innleiða styrki fyrir deilibílaþjónustu
 - Að fylgja eftir og meta árangur deilibíla á uppbyggingarreitum
 - Að Reykjavíkurborg bjóði upp á deilibíla fyrir borgarstarfsmenn
 - Stefnumörkun um deilibíla

Almennt um deilibíla

Tegundir deilibíla, reynsla og rannsóknir erlendis

Ferðavenjukannanir og rannsóknir hérlendis jafnt sem erlendis sýna að sá þáttur sem dregur einna mest úr líkum þess að fólk noti vistvæna ferðamáta er einkabílaeign og hefur það áhrif á næstum alla þætti þess hvernig við ferðumst daglega. Mikilvægur liður í að auðvelda íbúum að lifa án einkabílsins eða eiga færri einkabíla, er aðgengi að deilibíl. Rannsóknir hafa sýnt fram á að kostir deilibíla eru ótvíræðir, t.d. draga þeir úr umferð og fækka einkabílum. Að deila bíl stuðlar einnig að betri landnotkun en einkabíllinn situr óhreyfður í bílastæði 95% af líftíma sínum.

Í dag má segja að til séu tvö kerfi deilibíla, annars vegar einnar-ferðar (e. one-way) og hins vegar tveggja-ferða (e. two way) deilibílar. Tveggja-ferða deilibílar virka á þann hátt að bílar eiga sitt *heima* bílastæði eða -svæði þar sem notandi finnur bílinn og skilar svo aftur í lok ferðar. Notendur geta því nálgast einn eða fleiri bíla á ákveðnum stöðum. Þetta kerfi er algengasta mynd deilibíla og getur komið alfarið í stað einkabílsins fyrir heimili sem og fyrirtæki/stofnanir, þar sem ferðir hefjast og enda á sama stað.

Einnar-ferðar deilibílar eru bílar sem eru fyrst og fremst notaðir til að komast frá einum stað til annars, þ.e. aðeins ein ferð er farin, líkt og um leigubíl væri að ræða, nema það að notandi ekur bílnum sjálfur og skilar bílnum af sér með að leggja í stæði innan skilgreinds þjónustusvæðis. Vöxtur á einnar-ferðar deilibílum í borgum erlendis hefur verið ótrúlega hraður á síðustu misserum. Slíkar þjónustur hafa helst verið innleiddar í stærri borgum þar sem það þarf mikinn fjölda fólks til að nýta sér bílana tryggja rekstrargrundvöll deilibíla en mikil notkun stuðlar einnig

að betri dreifingu deilibíllanna sem hefur jákvæð áhrif á notenda upplifun. Sem dæmi um einnar-ferðar deilibíllþjónustu, þá eru í dag um 2.000 slíkir deilibíllar á götum Vancouver í Kanada og Berlínar í Þýskalandi.

Margar borgir víðsvegar um heiminn hafa séð hag sinn í því að stuðla að innleiðingu deilibíllþjónustu, bæði fyrir borgarstarfsmenn og íbúa. Það er í samræmi við niðurstöður Evrópska ráðuneytisins (e. European Commission) sem gaf út leiðbeiningar árið 2011 um hvernig auka megi hlut grænna samgöngumáta, þar sem deilibíllum er gefið mikið vægi í því að ná þeim árangri.

Rannsóknir og þróun deilibíla hérlendis

Tveggja-ferða deilibíllar. Deilibíllar urðu fyrst aðgengilegir í Reykjavík haustið 2017 þegar deilibíllþjónustan Zipcar hóf rekstur. Þegar mest var voru ökutækin 12 talsins innan Reykjavíkur, en eftir og á meðan heimsfaraldri stóð virtist halla undan notkun (og þar með rekstri). Árið 2021 innleiddi Zipcar þrjá nýja deilibíla utan Reykjavíkur, þ.e. í miðbæjum Garðabæjar, Hafnarfjarðar og Akureyrar, sem hluti af tilrauna- og rannsóknarverkefni¹ þar sem reksturinn var styrktur í sex mánuði. Því miður varð niðurstaðan sú að notkun bíllanna varð aldrei veruleg og stóð því ekki undir rekstri. Í byrjun árs 2023 fóru að berast þær fréttir að Zipcar væri hætt að þjónusta bíla sína og hefur þjónusta þeirra verið lögð niður, þótt ekki megi finna formlegar tilkynningar þess efnis þegar þetta er skrifað. Þetta eru neikvæðar fréttir enda hafa sumir íbúar vanist að nota þessa þjónustu og er hún hluti af uppbyggingaráformum nokkurra uppbyggingarreita innan Reykjavíkurborgar.

Þrátt fyrir að deilibíllþjónusta Zipcar hafi ekki verið í rekstri hérlendis í mörg ár, þá hafði hún jákvæð áhrif á ferðavenjur samkvæmt rannsókn EFLU², en meginniðurstöður rannsóknar meðal meðlima Zipcar voru eftirfarandi:

- Notendur deilibíla (Zipcar) eiga færri bíla og ferðast að jafnaði oftar með almenningssamgöngum en aðrir íbúar á höfuðborgarsvæðinu.
- Aðgengi að deilibíllum í Reykjavík er nú þegar liður í því að hægt sé að lifa bíllausum lífstíl og ýtir undir vistvænni ferðavenjur.
- Einn deilibíll fækkar einkabíllum um fjóra (samanborið við 5-15 einkabíla skv. erlendum rannsóknum).

Tilraunaverkefnið sem fólst í innleiða deilibíla í öðrum sveitarfélögum árið 2021 sýndi fram á það að ekki er nægilegt að gera slíkt á nýjum stöðum með fjármagninu einu og sér, heldur þarf að virkja íbúa, stofnanir og fyrirtæki til þess að nýta sér deilibíllana í stað þess að reka sína eigin. Mikil einkabílaeign hérlendis, að meðaltali 1,7 bíll á heimili skv. nýjustu ferðavenjukönnun, gæti haft sitt að segja um framgang þessa tiltekna verkefnis sem og vöxt deilibíla hérlendis, en aðgengi þeirra hefur fyrst og fremst einskorðast við miðborg Reykjavíkur.

Einnar-ferðar deilibíllar. Á vormánuðum 2022 hóf Hopp að bjóða upp á einnar-ferðar deilibíla í vesturluta Reykjavíkur, þar sem ferðir mega byrja og enda hvar sem er innan þjónustusvæði Hopp og þar sem Zipcar er ekki lengur starfandi, þá er Hopp er eina deilibíllþjónustan á Íslandi í dag. Á vormánuðum fjölgaði Hopp deilibíllum sínum og eru nú um 40 talsins. Hérlendis hafa engar rannsóknir verið framkvæmdar á notkun deilibíllanna og áhrif þeirra á ferðavenjur. Einnar-ferðar deilibíllaleigur eru fyrst og fremst aðgengilegar í stærri borgum erlendis með 500 þúsund íbúa eða fleiri, enda þarf margt fólkað nýta sér þjónustuna svo hún virki sem skyldi og geti rekið sig sjálf. Dæmi eru um smærri borgir eins og t.d. Árósar (336 þúsund íbúar) hafi einnar-ferðar deilibíllaleigur en Reykjavíkurborg er líklega minnsta sveitarfélagið með slíka þjónustu.

¹ <https://www.efla.is/frettir/deilibilar-i-thremur-sveitarfelogum>

² Rannsóknarskýrsla EFLU um áhrif deilibíla á ferðavenjur og bílaeign verður gefin út á næstu misserum. Grein um niðurstöðurnar má finna hér: <https://nordicroads.com/positive-results-of-carsharing-setup-in-iceland/>

Verkefni Reykjavíkurborgar

Þegar Zipcar hóf rekstur gaf Reykjavíkurborg út reglur um úthlutun bílastæða á borgarlandi³ ásamt gjaldskrá⁴ svo deilíbílaleigur gætu fengið að sérmerkja bílastæði fyrir deilíbíla til að auðvelda starfsumhverfi þeirra.

Í framhaldinu stóð það til að Reykjavíkurborg myndi bjóða út rekstur deilíbíla svo borgarstarfsmenn gætu nýtt deilíbíla í bæði vinnu- og persónulegar ferðir. Farið var af stað með verkefnið þar sem auglýst⁵ var eftir áhugasömum aðilum til að taka þátt í verkefninu en að lokum var þjónustan aldrei boðin út.

Reykjavíkurborg hefur frá haustinu 2020 ætlað að útfæra verkefni til þess að styðja vöxt deilíbíla en þá var samþykkt tillaga þess efnis að gera þjónustusamning um rekstur deilíbílaleigu í Reykjavík til tveggja ára. Við tók vinna þar sem að lokum var talið farsælast að útfæra styrki til að styrkja rekstur deilíbíla á nýjum svæðum innan borgarmarka. Haustið 2021 voru drög að reglum um styrkveitingu voru borin undir innkaupaskrifstofu og Samkeppniseftirlitið sem gerðu ekki athugasemdir við tillöguna. Samantekt á þessari vinnu má finna í viðauka A. Á lokametrinum bárust athugasemdir frá borgarfulltrúum þar sem lagt var til að breyta verkefninu og skoða frekar að útfæra þessar styrkveingar sem endurgreiðslu á gjaldskyldum bílastæðum.

Tillögur til þess að efla deilíbílaþjónustu í Reykjavík

Hér fylgja á eftir fimm tillögur til þess að efla deilíbílaþjónustu í Reykjavík.

Tillaga 1 – Útfæra deilíbíla kort sem veitir aðgang að stæðum í borgarlandi

Deilíbíla kort einfalda rekstraraðilum að reka deilíbíla í borgum og jafnframt geta sveitarfélög betur stýrt aðgengi að borgarlandi og sett fram kröfur sem deilíbílaleigur þurfa að uppfylla, líkt og Reykjavíkurborg hefur gert í verklagsreglum um úthlutun deilíbílastæða á borgarlandi. Erlendis þurfa deilíbílaleigur nær undantekningarlaust að sækja um deilíbíla kort/leyfi fyrir deilíbíla sína ef nota skal stæði á borgarlandi. Til þess að fá betri yfirsýn yfir fyrirkomulag á deilíbíla kortum og -stæðum erlendis, þá voru nokkrar borgir skoðaðar. Um þær verður fjallað hér að neðan, en nánari samantekt má sjá í töflu 1.

Deilíbíla kort erlendis veita yfirleitt aðgengi að sameiginlegum deilíbílastæðum, gjaldfrjálsum stæðum með eða án hámarkstíma og öllum íbúakortasvæðum. Oftar en ekki þá þurfa deilíbílaleigur að greiða sérstaklega fyrir notkun á gjaldskyldum bílastæðum og kemur það til viðbótar við árlegt gjald á deilíbíla korti. Til eru undantekningar á þessu – í Vancouverborg er deilíbílum veitt undanþága á greiðslu fyrstu tvær klukkustundirnar og í Kaupmannahöfn má leggja tveggja-ferða deilíbílum gjaldfrjálst.

Almennt innheimta sveitarfélög sérstakt gjald fyrir sérmerkt deilíbílastæði og útgáfu á deilíbíla kortum. Deilíbíla kort sem bjóðast deilíbílaleigum virðast vera á bilinu 10-60 þúsund kr. á ári í þeim borgum sem voru til skoðunar. Gjald deilíbíla kortis virðist oft vera sambærilegt gjaldi íbúakorta. Eins og áður hefur komið fram þá greiða deilíbílaleigur nánast án undantekninga sérstaklega fyrir notkun á gjaldskyldum bílastæðum en leggja má gjaldfrjálst á íbúakortasvæðum.

³ Verklagsreglur um úthlutun deilíbílastæða. Sjá nánar hér á þessari vefslóð: https://reykjavik.is/sites/default/files/verklagsreglur_vegna_staeda_undir_deilibilaleigur_i_reykjavik_samthykkt_14_sept_2017.pdf

⁴ Gjaldskrá deilíbílastæða. Sjá nánar hér að þessari vefslóð: <https://reykjavik.is/gjaldskra-fyrir-deilibila>

⁵ Auglýsing um deilíbíla fyrir borgarstarfsmenn. Sjá nánar hér á þessari vefslóð: https://reykjavik.is/sites/default/files/bladaauglysing-far_0318-3_deilibilar_4x25.pdf

TAFLA 1 Yfirlit yfir deilíbílafyrirkomulag í nokkrum borgum í Danmörku, Noregi, Bandaríkjunum og Kanada.

BORG	YFIRLIT YFIR DEILIBÍLAFYRIRKOMULAG	KOSTNAÐUR Á ÁRI
Danmörk	Kaupmannahöfn Í Kaupmannahöfn eru bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Tveggja-ferða deilíbílaeigur geta sótt um og notað sérmerkt deilíbílastæði og fengið deilíbílakort. Með deilíbílakorti er gjaldfrjálst að leggja í gjaldskyld bílastæði (s.s. íbúakortasvæði) og ótímabundið má leggja í bílastæðum með hámarkstíma. Í dag geta einnar-ferðar deilíbílar ekki sótt um deilíbílakort. Heimilt er að leggja þeim í gjaldskyld stæði en deilíbílaeigur þurfa að greiða fyrir gjaldskyld bílastæði. Kaupmannahöfn vinnur nú að því að sérmerkja stæði fyrir rafmagnsdeilíbíla, þar sem leggja mætti öðrum deilíbílum gjaldfrjálst.	Ekki skilgreint á vefsíðu Kaupmannahafnar (líklega gjaldfrjálst).
	Árósar	Í Árósar er bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Regluverkið er mjög sambærilegt og í Kaupmannahöfn.
Noregur	Ósló Í Ósló eru tveggja-ferða deilíbílaeigur. Aðeins tveggja-ferða deilíbílaeigur geta sótt um úthlutun á sérmerktu stæði á borgarlandi sem og deilíbílakorti. Deilíbílakort heimilar notendum að leggja á íbúakortasvæðum.	Kostnaður við sérmerkt stæði: 87.500 kr. (NOK 6.000). Deilíbílakort: 15.000 kr. (NOK 1.000).
Bandaríkin	Oakland Í Oakland eru bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Deilíbílaeigur geta sótt um úthlutun deilíbílastæða. Notendur einnar-ferðar deilíbíla geta sótt um deilíbílakort sem gefur þeim heimild að í leggja gjaldskyld, gjaldfrjáls (með/án hámarkstíma) og íbúakortasvæði. Deilíbílaeigur þurfa að greiða fyrir gjaldskyld bílastæði.	Deilíbílastæði fer eftir staðsetningu: frá 85.000 kr. (USD 600). Deilíbílakort: 30.000 kr. (USD 220) + notkun gjaldskyldra stæða.
	Seattle Í Seattle eru bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Deilíbílaeigur geta sótt um úthlutun deilíbílastæða. Notendur einnar-ferðar deilíbílum geta sótt um deilíbílakort sem gefur þeim heimild að í leggja gjaldskyld, gjaldfrjáls (með/án hámarkstíma) og íbúakortasvæði. Deilíbílaeigur þurfa að greiða ákveðið gjald fyrirfram, fyrir gjaldskyld bílastæði - ef notkun gjaldskyldra bílastæði er meiri en bílastæðagjaldið, þarf deilíbílaeigan að greiða mismuninn. Deilíbílum má aðeins leggja í 72 tíma á borgarlandi.	Gjald á deilíbílastæði fer eftir staðsetningu, frá 43.250 kr. (USD 300) utan gjaldsvæðis upp í 273.000 kr. innan gjaldsvæðis (USD 1200) Deilíbílakort: 43.250 kr. (USD 300) fyrir hvern einnar-ferðar deilíbíl.
	Washington DC Í Washington DC eru bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Deilíbílaeigur geta sótt um úthlutun deilíbílastæða. Notendur einnar-ferðar deilíbílar geta sótt um deilíbílakort sem gefur þeim heimild að í leggja gjaldskyld, gjaldfrjáls (með/án hámarkstíma) og íbúakortasvæði. Deilíbílaeigur þurfa að greiða fyrir gjaldskyld bílastæði.	Kemur ekki skýrt fram hvað kostnaður við tveggja-ferða deilíbíl er s.s. við úthlutun stæða. Deilíbílakort: 56.000 kr. á ári (USD 400) fyrir hvern einnar-ferðar deilíbíl – samsvarar fimmföldu verði íbúakorts.
Kanada	Vancouver Í Vancouver eru bæði einnar- og tveggja-ferða deilíbílaeigur. Deilíbílaeigur geta sótt um úthlutun deilíbílastæða. Notendur einnar-ferðar deilíbílum geta sótt um deilíbílakort sem gefur þeim heimild að í leggja gjaldskyld, gjaldfrjáls (með/án hámarkstíma) og íbúakortasvæði. Notendur deilíbíla geta lagt þeim gjaldfrjálst fyrstu tvær klst. en þurfa að greiða eftir þann tíma.	Gjald á deilíbílastæði fer eftir staðsetningu, frá 50.000 kr. upp í 210.000 kr. á ári. Deilíbílakort: 12.000 kr. (CAD 85) fyrir hvern deilíbíl. Rafmagnsbílar eru undanþegnir greiðslu í fimm ár. Greitt er fyrir notkun á gjaldskyldum stæðum (fyrir utan fyrstu tvær klst.).

Reykjavíkurborg hefur gefið út gjaldskrá fyrir sérmerkt deilibílastæði á borgarlandi, en hingað til hefur Reykjavíkurborg ekki innheimt gjald af deilibílaeigum fyrir aðgengi að öðrum bílastæðum á borgarlandi sem eru opin almenningi. Aftur á móti hefur Hopp verið skylt að greiða fyrir notkun á gjaldskyldum bílastæðum, einnig á svæðum þar sem íbúakort gilda, sem er ólíkt því sem tíðkast erlendis. Frá því á síðasta ári þegar Hopp byrjaði að reka einnar-ferðar deilibíla þá hefur verið reiknað út gjald vegna notkunar gjaldskyldra bílastæða. Bifreiðarnar voru +átta til tíu talsins og byggt á gögnum frá Hopp á síðasta ári, þá hafa reiknuð gjöld verið á bilinu 1.500 – 2.800 kr. á mánuði á hvern deilibíl, sem er mjög nærri verði íbúakorta (2.300 kr. á mánuði). Í maí síðast liðnum stækkaði Hopp bílafloata sinn umtalsvert og eru nú um 40 bifreiðar aðgengilegar á götum borgarinnar. Gera má ráð fyrir að bifreiðar Hopp dvelji fyrst um sinn lengur í bílastæðunum meðan eftirspurnin tekur við sér, og gæti því kostnaður deilibíla vegna notkunar á gjaldskyldum bílastæðum aukist ef fyrirkomulaginu er haldið óbreytt.

Með ofangreinda umfjöllun í huga, þá er lagt til að innleiða deilibílakort hjá Reykjavíkurborg sem eru útfærð á eftirfarandi hátt:

- Deilibílakort veitir deilibílum aðgengi að öllum almennum bílastæðum á borgarlandi, þ.m.t. íbúakortasvæðum innan gjaldskyldra svæða.
- Gjaldskrá deilibílakorta endurspeglar gjaldskrá íbúakorta
 - o Verði deilibílakort stofnað núna verði gjaldið því 1.300 kr./mán. fyrir bíla sem ganga eingöngu fyrir rafmagni eða öðrum hreinum orkugjafa en 2.600 kr. fyrir aðrar bifreiðar. Meirihluti gjaldskyldra stæða er innan íbúakortasvæða (að undanskildum Laugavegi og Kvosinni) og því ekki talin ástæða að þessu sinni til að rukka sérstaklega fyrir notkun gjaldskyldra bílastæða þar sem íbúakort gilda ekki.
 - o Enn fremur er lagt til að næstu fimm árin séu deilibílar sem eingöngu eru knúnir rafmagni undanþegnir greiðslu á deilibílakortum. Er það gert til þess að tryggja rekstraraðilum hjá deilibílaeigum fyrirsjáanleika og styðja við rekstur þeirra sem kjósa að nota rafmagnsbifreiðar í sínum rekstri. Þetta er gert að fordæmi Vancouverborgar í Kanada. Líta má á þessa útfærslu sem tímabundna ívilnun sem hægt er að endurskoða að fimm árum liðnum.

Tillaga 2 – Innleiða styrki fyrir deilibílaþjónustu

Þegar kemur að rekstri deilibílaþjónustu þá felst talsverð fjárhagsleg áhætta fyrir rekstraraðila í að innleiða nýja deilibíla. Upphafskostnaður fyrir nýjan deilibíl getur verið umtalsverður – útvega þarf ökutæki með viðeigandi tæknilausn, útvega og sérmerkja bílastæði, ásamt því að standa að markaðssetningu. Við þetta bætist að það getur tekið allt að sex mánuði þar til deilibíll getur orðið sjálfbær í rekstri á nýjum stað⁶. Það skýrist fyrst og fremst af þeim tíma sem tekur að skapa nægilega stóran notendahóp sem nýtir sér deilibílinn reglulega, þ.a. tekjur vegna notkunar standi undir kostnaði. Kostnaður getur verið hærri fyrir deilibíla sem ganga fyrir rafmagni, sem stafar af hærra innkaupaverði bifreiða ásamt aðgengi að hleðslustöð og eru þónokkur dæmi til erlendis frá um opinberar styrkveitingar til að rafvæða deilibílaþjónustu⁷.

⁶ University of California at Berkeley, Institute of Urban and Regional Development, Less Parking, More Carsharing. Sjá umfjöllun á bls. 36 á eftirfarandi vefslóð: <https://escholarship.org/uc/item/374228kz>

⁷ Challenges and Opportunities for Publicly Funded Electric Vehicle Carsharing (Rodier et al., 2022). Sjá töflu 4 á eftirfarandi vefslóð: <https://escholarship.org/content/qt5nf0m5mc/qt5nf0m5mc.pdf>

Samkvæmt markaðskönnun sem framkvæmd var af Reykjavíkurborg munu styrkir styðja vel við tveggja-ferða deilíbílaleigur en styrkveitingin spilar ekki lykilhlutverk í rekstri á einnar-ferðar deilíbílaleigu – deilíbílakort, eins og tillaga 1 hér að ofan innifelur, hefur meira að segja um það.

Tvær leiðir eru færar til þess að Reykjavíkurborg geti stutt við rekstur deilíbílaþjónustu, annars vegar með beinni styrkveitingu sem er opin öllum, eða útboði/verðfyrirspurn líkt og lagt var til í erindisbréf borgarstjóra árið 2020.

Styrkveiting – Styrkveiting getur haft þann megintilgang að styðja rekstraraðila í að fjölga deilíbílum í Reykjavík á nýjum svæðum þar sem þjónustan er ekki aðgengileg í dag. Styrkurinn kemur til móts við það tekjutap sem verður þar til deilibíll er sjálfbær í rekstri og því ávallt um tímabundna styrkveitingu að ræða.

Verðfyrirspurn/útboð - Tveggja-ferða deilíbílar eru ekki lengur aðgengilegir íbúum Reykjavíkur í dag og þar með væri líka hægt að auglýsa útboð þ.e. leita að áhugasömum aðila eða lægstbjóðanda sem fengi styrk til að koma þjónustunni á laggir og rekstrarstyrk til nokkurra ára, líkt og gert var þegar Reykjavíkurborg styrkti deilijólaleigu⁸.

Með ofangreint í huga er annað hvort eða hvort tveggja lagt til:

- Að komið yrði á fót styrkjum í sambærilegri mynd og finna má í drögum að reglum sem hafa verið útfærðar, sjá viðauka B.
- Að bjóða út þjónustusamning um rekstur deilíbílaleigu í Reykjavík.

Hægt er að útfæra styrki eða þjónustusamning á þann hátt að um tímabundin verkefni sé að ræða t.d. til tveggja eða þriggja ára, sem svo er endurskoðað og árangur metinn að þeim tíma liðnum.

Tillaga 3 – Fylgja eftir og meta árangur deilíbíla á uppbyggingarreitum

Reykjavíkurborg er eina sveitarfélagið á höfuðborgarsvæðinu sem hefur útbúið regluverk í tengslum við deilíbíla og stendur því framarlega þar í samanburði við önnur sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu. Árið 2017 voru settar fram verklagsreglur vegna stæða undir deilíbíla á borgarlandi sem ná til bílastæða við götukanta, á bílastæðalóðum og í bílastæðahúsum í eigu borgarinnar. Árið 2019 voru lagðar fram reglur um fjölda bíla- og hjólastæða þar sem settur var fram hvati til uppbyggingaraðila til að standa að innleiðingu deilíbíla – séu áform um 50 íbúðir eða fleiri, er mögulegt að skipta út þremur til fimm bílastæðum fyrir eitt deilíbílastæði, en þannig getur uppbyggingaraðili dregið úr uppbyggingarkostnaði. Séu aftur á móti áform um að byggja 100 eða fleiri íbúðir þá kveða reglurnar á að uppbyggingaraðila beri að útvega a.m.k. eitt bílastæði fyrir deilíbílaþjónustu. Uppbyggingaraðili/lóðarhafi semji svo við deilíbílaþjónustu um rekstur deilíbíls. Síðan reglurnar voru innleiddar, hafa einhverjir skipulagsreitir nýtt sér þessa heimild, t.a.m. Héðinsreitir.

Til að tryggja eftirfylgni og mæla árangur reglna um bíla- og hjólastæði, þá er lagt til að:

- Haldið sé markvisst utan um það hvaða uppbyggingarreitir hafa nýtt sér þessa heimild.
- Tekin sé ákvörðun um hvenær og hvaða gögnum uppbyggingaraðilar skulu skila inn um deilíbíla en æskilegt er að þeir tryggi rekstur þeirra til þriggja ára og að íbúar fái sjálfkrafa aðgang að þeim.
- Þegar uppbyggingu er lokið verði tryggt að Reykjavíkurborg taki út hvort deilíbílastæði sé merkt og hvaða deilíbílaleiga sé ábyrg fyrir rekstrinum.

⁸ Auglýsing um samkeppni um deilijólaleigu í Reykjavík (2019). <https://reykjavik.is/frettir/samkeppni-deilijolaleiga-i-reykjavik>

Tillaga 4 - Reykjavíkurborg bjóði upp á deilibíla fyrir borgarstarfsmenn

Ein skilvirkasta leiðin fyrir sveitarfélög til þess að innleiða deilibílaþjónustu, án þess að það sé greitt niður sérstaklega, er að semja við deilibílaþjónustu fyrir sinn eigin bílafloata. Með því er bæði starfsmönnum og íbúum kleift að deila sama bílnum, en yfirleitt er mesta notkun starfsmanna á bílum yfir daginn á virkum dögum meðan notkun íbúa er meiri á kvöldin og um helgar. Deilibílar geta verið notaðir af starfsmönnum í einkaerindum og auðveldað þannig starfsmönnum að ferðast vistvænt til og frá vinnu. Að auki fylgir deilibílaþjónustunni yfirleitt betra bókunarkerfi sem getur tryggt betri samnýtingu vinnubifreiða og mun greinarbetri samantekt yfir notkun þeirra. Dæmi um borgir sem hafa innleitt deilibílaþjónustu fyrir borgarstarfsmenn eru Portland, Philadelphia, Berkeley og New York í Bandaríkjunum, Vancouver í Kanada og Bremen og Münster í Þýskalandi.

Í dag eru rúmlega 300 bifreiðar í notkun hjá Reykjavíkurborg, þar af 200 sem eru á rekstrarleigusamningi⁹. Að auki eru um 380 bílar ýmist í eigu eða leigu hjá b-hlutafyrirtækjum borgarinnar.

Reykjavíkurborg auglýsti árið 2018 eftir deilibílaþjónustu í tilraunaverkefni til eins árs sem fólst í því að bjóða upp á tvo til þrjá deilibíla fyrir borgarstarfsmenn. Tveir aðilar sýndu verkefninu áhuga en verðfyrirspurn var að lokum aldrei framkvæmd. Lagt er til að endurvekja þetta verkefni þar sem:

- Reykjavíkurborg myndi óska eftir tveimur til tíu deilibílum tímabundið í tvö ár. Skoða þyrfti hvort verkefnið yrði einskorðað við fleiri en eitt svið borgarinnar. Í framhaldinu yrðu kostir og gallar verkefnisins metnir.

Tillaga 5 - Stefnumörkun um deilibíla

Ekki er til opinber stefna um deilibíla hjá Reykjavíkurborg en það gæti skilað ávinningi til framtíðar að vera með skýra stefnu um deilibíla. Mikilvægt er að marka sér stefnu um deilibíla og upplýsa almenning um kosti deilibíla. Í stefnumörkun myndi m.a. felast að setja markmið um fjölda deilibíla og hlutfall þeirra sem eiga einkabíl. Reykjavíkurborg þarf líka að taka afstöðu til þess hvort aðstoða eigi við rafbílavæðingu deilibílaþjónustunnar líkt og nokkrar borgir hafa gert erlendis. Ýmsar leiðir eru fyrir borgaryfirvöld að stuðla að vexti deilibíla eins og hefur verið lýst að ofan og gæti frekari stefnumörkun í málaflokknum hjálpað til við að útfæra betur hvaða leiðir eru skynsamlegastar.

Settar hafa verið fram tvær aðgerðir Reykjavíkurborgar sem tengjast deilibílum með einum eða öðrum hætti. Annars vegar er það Loftslagsaðgerðaráætlun borgarinnar¹⁰ undir meginmarkmiðinu „Gönguvæn borg“ þar sem finna má aðgerð um bílaafvötnun, þ.e. aðgerðir sem aðstoða fólk við að hætta að treysta eingöngu á bíl sem daglegan samgöngumáta. Hins vegar er það aðgerð um deilihagkerfið sem sett var fram af starfshópi um hringrásarhagkerfið á höfuðborgarsvæðinu¹¹, en þar er kveðið á um að Reykjavíkurborg geri ráð fyrir deilivæðum í skipulagi þar sem megin finna til dæmis stæði fyrir deilibíla.

- Með ofangreint í huga er lagt til að Reykjavíkurborg setji sér stefnu og markmið um deilibíla.

⁹ Svar við fyrirspurn um bifreiðar í eigu og notkun RVK: <https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/21b%20Svar%20vi%C3%B0%20fyrirspurn%20um%20bifrei%C3%B0ar%20%20C3%AD%20eigu%20og%20notkun%20Reykjav%C3%ADkurborgar%20-%20MSS23010117.pdf>

¹⁰ Loftslagsaðgerðaráætlun 2021-2025, bls. 19. Áætlunin er aðgengileg hér: https://fundur.reykjavik.is/sites/default/files/agenda-items/2_loftslagsaaetlun_2021_-_2025.pdf

¹¹ Hringrásarhagkerfið í Reykjavík. Skýrsla starfshóps (2021).

Samantekt

Eins og fram hefur komið hér að framan eru hér færðar nokkrar tillögur til að styðja við rekstur deilibíla eða hraða vexti þeirra innan Reykjavíkur. Í dag verður að teljast mjög mikilvægt að standa að aðgerðum til þess að koma aftur á fót tveggja-ferða deilibílaþjónustu og tryggja rekstur hennar s.s. með því að veita styrki (tillaga 2), fylgja eftir innleiðingu deilibíla á uppbyggingarreitum (tillaga 3) og semja við deilibíla-leigu fyrir borgarstarfsmenn (tillaga 4).

Ljóst er að helsti stuðningur til einnar-ferðar deilibíla-leigu felst í að tryggja aðgengi að bílastæðum í borgarlandi með því að koma á fót deilibílakorti (tillaga 1). Deilibílakort ætti að geta stutt við rekstur þjónustunnar, en hafa ber í huga að ekki er sjálfsgefið að rekstur slíkrar þjónustu verði sjálfbær og því mikilvægt að styðja vel við slíkan rekstur í upphafi þar til kemur í ljós hvert stefnir. Þess vegna er lagt til að þær bifreiðar sem ganga fyrir rafmagni eða öðrum hreinum orkugjafa séu undanþegnar gjaldi. Að semja við deilibíla-leigu fyrir borgarstarfsmenn (tillaga 4) getur líka stutt við rekstur einnar-ferðar deilibíla-leigu.

Að lokum er mikilvægt er að Reykjavíkurborg móti sér sterka sýn í málaflokknum og mæli árangur aðgerða (tillaga 5). Deilibílar ásamt öðrum deilisamgöngum eru mikilvægir liðir í að auka sveigjanleika og auðvelda íbúum að ferðast um án einkabílsins, sem svo styður markmið borgarinnar um breyttar ferðavenjur.

VIÐAUKI A – SAMANTEKT Á VINNU UM REGLUR UM STYRKI TIL DEILIBÍLAÞJÓNUSTU FRÁ 2020 TIL 2021

Á fundi borgarráðs þann 24. september 2020 var samþykkt tillaga borgarstjóra um að skrifstofu borgarstjóra og borgarritara væri í samráði við skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar á umhverfis- og skipulagssviði, falið að útfæra áframhald á deililílaververkefni sem stofnað var til árið 2017. Skrifstofunum var falið að leita tilboða í verkefnið með verðfyrirspurn og útbúa, í kjölfar samningaviðræðna, þjónustusamning um rekstur deililívaleigu í Reykjavík til tveggja ára.

Í janúar 2021 hófst formlegur undirbúningur verkefnisins af hálfu skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar, í samráði við skrifstofu borgarstjóra og borgarritara. Útbúin var markaðskönnun í því skyni að afla upplýsinga um áhugasama aðila á markaði og mögulegar útfærslur á stuðningi við rekstur deililívaleigu í borginni. Markaðskönnunin var birt 19. apríl sl. og tekið var á móti svörum til 12. maí. Alls bárust svör frá fjórum fyrirtækjum sem höfðu áhuga á að reka deililívaleigu í Reykjavík.

Í framhaldi markaðskönnunarinnar var þátttakendum boðið á fund með fulltrúum sviðsins og þeim gefinn kostur á að koma á framfæri áherslum sínum við útfærslu á mögulegum styrk eða innkaupum af hálfu borgarinnar. Rétt er að draga fram eftirfarandi atriði sem fram komu í svörum þátttakenda og eftirfarandi úrvinnslu:

- Talsverður áhugi er á rekstri bæði tveggja ferða (þar sem deilibíll er tekinn á leigu og skilað aftur á sama stað) og einnar ferðar deilibílleigu (þar sem deilibíll er tekinn á leigu á einum stað en skilað á öðrum).
- Lögð áhersla á mikilvægi umhverfisvænna deilibíla.
- Hvað varðar tveggja ferða deilibílleigur er:
 - Vandamál við fjölgun bíla að áhætta fylgir hverju nýju stæði, þangað til í ljós kemur hvort notkunin á nýjum stað er næg til að standa undir rekstrarkostnaði.
 - Beinn fjárstyrkur af þeirri stærðargráðu sem tilgreind er í drögum, líklegur til að koma að notum við fjölgun deilibíla með fasta staðsetningu.
- Hvað varðar einnar ferðar deilibílleigur er:
 - Stofnkostaður við einnar ferðar deilibílleigu það hár að 10 milljóna króna styrkur er ólíklegur til að hafa úrslitaáhrif á rekstur.
 - Þætti meiri stuðningur fólgin í greiðum aðgangi að bílastæðum og hleðsluinnviðum fyrir deilibíla.
 - Mikilvægt að notandi deilibíls þurfi ekki sjálfur að borga fyrir að leggja í stæði og skilja bílinn eftir, t.a.m. með niðurfellingu gjaldskyldu fyrir deilibíla, greiðslu fasts mánaðargjalds eða sjálfvirkum greiðslum.

Óskað var eftir ráðgjöf frá lögfræðingum umhverfis- og skipulagssviðs sem og Innkaupaskrifstofu Reykjavíkurborgar, um með hvaða hætti væri best að útfæra styrk eða innkaup á rekstri deilibíla. Að mati lögfræðinga sviðsins er hér ekki um að ræða innkaup í skilningi innkaupalaga og –reglna borgarinnar. Því sé ekki rétt að fara í verðfyrirspurn heldur beri að auglýsa þetta úrræði með almennum hætti sem styrk og gæta þannig að sjónarmiðum um gagnsæi, jafnræði og góða stjórnsýslu. Innkaupaskrifstofa Reykjavíkurborgar gerði ekki athugasemdir við framangreinda niðurstöður.

Að teknu tilliti til allra framangreindra þátta voru útbúin drög að reglum um styrki til reksturs deilibíla í Reykjavík, sem hafa það að markmiði að fjölga þeim stöðum innan borgarinnar sem hægt er að nálgast deilibíl. Í ljósi niðurstaðna markaðskönnunarinnar var það mat skrifstofu samgöngustjóra og borgarhönnunar að ekki væri rétt að takmarka mögulega styrki eingöngu við tveggja ferða fyrirkomulag og því gera reglurnar ráð fyrir þeim möguleika að umsækjendur reki annað hvort tveggja eða einnar ferða deilibílleigur. Drög að reglum voru á vinnslustigi borin undir Samkeppniseftirlitið sem gerði ekki athugasemdir við fyrirhugaðar styrkveitingar.

REGLUR UM STYRKI TIL DEILIBÍLALEIGA Í REYKJAVÍK

1. gr.

Markmið og gildissvið

Reglur þessar gilda um styrki sem Reykjavíkurborg veitir deilibíllaleigum til að koma á fót nýjum staðsetningum deilibíla til útleigu í Reykjavík.

Markmið borgarinnar með styrkjunum er að stuðla að auknu framboði deilibíla innan Reykjavíkur, stækka þjónustuvæði deilibíllaleiga og auka samkeppni á markaði. Með styrkjunum leitast Reykjavíkurborg við að brúa bilið að sjálfbærum rekstri og tryggja gæði deilibíllapjónustu innan borgarinnar.

2. gr.

Styrkur

Styrkir sem Reykjavíkurborg veitir samkvæmt þessum reglum tekur eingöngu til kostnaðar vegna deilibíls þar til hann er sjálfbær í rekstri. Styrkir samkvæmt reglunum ná ekki til kostnaðar við bílastæði eða vegna uppsetningar hleðslustöðva.

Hámarks styrkur til hvernar deilibíllaleigu reiknast út frá fjölda deilibíla sem sótt er um styrk fyrir. Styrkupp hæð á hvern deilibíl getur að hámarki verið 50.000 kr. á mánuði, þó aldrei meira en 500.000 kr. á 12 mánaða tímabili.

Greidd styrkupp hæð er háð mánaðarlegri notkun á hverjum deilibíl. Miðað er við að þegar deilibíll nær 40 klst. notkun á mánuði falli styrkurinn niður. Meðan notkunin er undir því marki lækkar styrkurinn hlutfallslega samkvæmt eftirfarandi reiknireglu:

$$\text{Styrkupp hæð} = 50.000 \text{ kr} \times \frac{(40 \text{ klst.} - \text{raun klst. notkun})}{40 \text{ klst.}}$$

Fjöldi styrkveitinga getur ekki náð til fleiri en 10 deilibíla á ári hjá sömu deilibíllaleigu. Alls eru að hámarki veittir styrkir fyrir 20 deilibíla á ári.

Styrkur er eingöngu greiddur skráðum umsækjanda.

3. gr.

Skilyrði styrkveitingar

Deilibílaleiga sem sækir um styrk skal hafa gilt starfsleyfi til reksturs ökutækjaleigu í samræmi við lög um leigu skráningarskyldra ökutækja nr. 65/2019.

Deilibílaleigan skal hafa a.m.k. fimm deilibíla í rekstri eða geta sýnt fram á áætlanir um að reka a.m.k. fimm deilibíla á styrktímanum. Deilibílar skulu vera í eigu eða umráðum deilibílaleigunnar og vera aðgengilegir almenningi til útleigu í gegnum þjónustu leigunnar.

Deilibílaleigan og þeir bílar sem boðnir eru sem deilibílar skulu uppfylla þær kröfur sem gerðar eru í gildandi *verklagsreglum vegna staða undir deilibílaleigur á borgarlandi Reykjavíkur*, þ. á m. um leitast skuli við að nota umhverfisvæna deilibíla og að deilibílar skuli ekki vera á negldum dekkjum, óháð því hvort sá deilibíll sem sótt er um styrk vegna verði staðsettur í borgarlandi eða ekki.

Um styrk sem veittur er til deilibílaleigu sem býður upp á svokallað tveggja ferða fyrirkomulag, þar sem deilibíl er skilað á sama stað og hann er tekinn á leigu, gildir eftirfarandi: Eingöngu er veittur styrkur fyrir nýjum staðsetningum deilibílaleigu, sem eru í að minnsta kosti 500 metra fjarlægð í loftlínu frá öðru deilibílastæði, hvort heldur í eigu sömu deilibílaleigu eða annarrar. Styrkur er aðeins veittur fyrir einn deilibíl á hverjum stað og ekki lengur en í 12 mánuði.

Um styrk sem veittur er til deilibílaleigu sem býður upp á svokallað einnar ferðar fyrirkomulag, þar sem deilibíl er skilað á öðrum stað en hann er tekinn á leigu, gildir eftirfarandi: Eingöngu er veittur styrkur fyrir nýju þjónustusvæði deilibílaleigu, með viðmiðunarstaðsetningu sem er í að minnsta kosti 500 metra fjarlægð í loftlínu frá föstu deilibílastæði eða viðmiðunarstaðsetningu annars þjónustusvæðis, hvort heldur í eigu sömu deilibílaleigu eða annarrar. Með þjónustusvæði er átt við að deilibílaleiga tryggi að deilibíllinn sé jafnan aðgengilegur á tilteknu svæði, með því að færa deilibíl eigi sjaldnar en daglega aftur á fyrir fram ákveðna viðmiðunarstaðsetningu innan þjónustusvæðisins. Styrkur er aðeins veittur fyrir einn deilibíl á hverju þjónustusvæði og ekki lengur en í 12 mánuði.

4. gr.

Umsókn

Sótt er um styrkinn með rafrænum hætti. Með umsókn skulu fylgja að lágmarki eftirfarandi gögn og upplýsingar:

- a. Upplýsingar um umsækjanda og tengilið.
- b. Fjöldi og fyrirhuguð staðsetning eða viðmiðunarstaðsetning deilibíla sem sótt er um styrk vegna.
- c. Upplýsingar um bifreiðir sem nota skal sem deilibíla.
- d. Tímaáætlun og lýsing á framkvæmd og innleiðingu.

Óski umsækjandi eftir úthlutun deilibílastæðis í borgarlandi er æskilegt að umsókn um úthlutun deilibílastæðis, í samræmi við reglur þar um, berist samhliða umsókn um styrkveitingu.

5. gr.

Meðferð umsókna, skyldur á styrktíma o.fl.

Reykjavíkurborg metur umsóknir og veitir styrki í samræmi við reglur þessar. Hljóti deilibíllaleiga styrk skal koma fyrir deilibíl í deilibíllastæði eða á viðmiðunarstað þjónustusvæðis innan 8 vikna frá því að umsókn er samþykkt nema annað sé tilgreint í umsókn umsækjanda. Sé deilibíll ekki aðgengilegur innan þess tíma, fellur vilyrði um styrk niður og þarf að sækja um að nýju. Deilibíllaleiga getur óskað eftir lengri frest komi ytri ástæður, svo sem tafir í tengslum við uppsetningu tæknibúnaðar í deilibíl.

Að öðru leyti skal Reykjavíkurborg og viðkomandi deilibíllaleiga fylgja verklagi við úthlutun bíllastæða fyrir sérhvern deilibíl er lýst í „verklagsreglum vegna stæða undir deilibíllaleigum á borgarlandi Reykjavíkur“.

Eftir að deilibíll verður aðgengilegur almenningi skal umsækjandi afhenda eftirfarandi gögn:

- a. Staðfestingu á að deilibíll sé kominn í deilibíllastæði eða á viðmiðunarstað þjónustusvæðis og orðinn aðgengilegur almenningi.
- b. Mánaðarlegt yfirlit yfir fjölda klukkustunda í mánuði sem deilibíll er í leigu.

Styrkur er greiddur út innan 30 daga frá því að upplýsingar um mánaðarlega notkun berast.

Styrkir eru greiddir í samræmi við fjárhagsáætlun Reykjavíkurborgar hverju sinni. Umsóknir eru að jafnaði afgreiddar í þeirri röð sem þær berast. Ef fyrir sé að umsóknir verði fleiri en mögulegir styrkir áskilur Reykjavíkurborg sér rétt til að forgangsraða umsóknum í þágu borgarhluta sem njóta minni þjónustu deilibíllaleiga.

6. gr.

Gildistaka

Reglur þessar taka þegar gildi og gilda til 31. desember 2023.