

17,1 millioner mennesker er arbejdsløse i eurozonen, det højeste tal i 15 år

10,8% af den arbejdende befolkning svarer de mange millioner arbejdsløse mennesker til

Kilde: Ekstra Bladet



BILDELING. Fildeling har været populært i mange år. Måske bliver bildeling det også? Ca. halvdelen af de københavnere, der har bil, bruger den kun én gang ugentlig. Derfor kan der være megen ræson i delebiler som den på billedet. Arkivfoto: Stine Bidstrup

Deleøkonomi. Adgang erstatter ejerskab

Hvorfor eje et stykke værktøj, man kun bruger én gang om året? Hvorfor ikke bare deles? At dele bliver mere og mere 'in'. Danmark skal med på vognen, mens tid er.

ANALYSE

Alerede inden finanskrisen for alvor fik forbruget til at falde, var der i starten af 2008 flere eksempler på forbrugere, der fandt sammen via internettet for at købe eller leje f.eks. biler og værktøj direkte af hinanden frem for af virksomheder. En af de første til at sætte disse nye forbrugere til forbruger-handelsformer i en samlet kontekst var forfatteren Rachel Botsman, som døbte det *collaborative consumption* (fælles forbrug) – siden er det også kendt som 'deleøkonomien' eller person til person (p2p)-markedsplads.



SØREN HAVE

Men hvad er det helt præcis? Typisk tæller man om tre former for deleøkonomi: 1) deling af forbrugsgoder, som det meste af tiden er ubenyttede (f.eks. biler, ekstra værelser og værktøj), 2) videresalg eller bytte af varer (f.eks. børnetøj, legetøj) og andet, som man vokser fra) og 3) fællesskaber om aktiver (f.eks. haver, kontor-fællesskaber og p2p-pengeudlån). Især i USA og Storbritannien er en række virksomheder lykkedes med at etablere en forretning baseret på deleøkonomi, eksempelvis: Zipcar (delebiler), Swap (bytte) og AirBnB (korttidsleje af private værelser/lejligheder).

MEN DER er intet nyt i at deles om ting, sælge det videre eller låne penge ud – det gjorde man før i tiden, og det er stadig praksis mange steder, dog primært i små samfund, da man skal vide, hvem der har hvad, hvem der har brug for hvad samt have tillid til hinanden. Men nu kan det også virke i stor skala: Med internettet og gps er det nemt at finde hinanden, udveksle betalinger, og i kraft af de sociale netværk bærer folk nu rundt på en virtuel 'tillidskonto'.

I Danmark er vi generelt ret tillidsfulde og plejer at bryste os af at være en nation af handelsfolk, så deleøkonomien burde have gode kår her. Men ud over diverse vi-

deresalgsmarkeder (Den Blå Avis m.m.) og sporadiske delebilsklubber har der ikke været så mange eksempler herhjemme. Indtil nu. AirBnB åbnede for nylig deres nordiske hovedkvarter i København og udbyder næsten 800 værelser/lejligheder i København, delebiler er på mode, og Jepti har lige åbnet et site, så man i nærområdet kan deles om f.eks. værktøj.

Det vil brede sig rigtig hurtigt – ikke kun blandt dem, som ikke har råd til egen bil og boremaskine. For mange vil deleøkonomien i fremtiden være den foretrukne måde at få opfyldt deres behov på – adgang erstatter ejerskab. Men hvorfor? Forhen definerede man sig i høj grad

gennem sit forbrug. Men for de opvoksende generationer er det omvendt: Personen definerer forbruget. Og ejerskab af for mange ting opleves som en byrde, specielt det at have bil i byerne. Der findes desværre ingen danske data, men i Sverige og Norge er andelen af unge med kørekort faldende, bl.a. fordi det at mødes erstattes af virtuelt samvær. Det er intuitivt klart, at en bedre udnyttelse af diverse forbrugsgoder giver god mening i lyset af den stigende knaphed på fossil energi og råstoffer. Bliver deleøkonomien for alvor udbredt, vil det påvirke virksomheder og det offentlige både positivt og negativt. Tag delebilen som

eksempel: I bymæssige områder viser undersøgelser, at en delebil typisk erstatter mindst seks ejede biler. Det har en række konsekvenser (se tabel). Som bilen eksempelvis er en stor del af statens indtægter afhængig af skatter og afgifter på traditionelt forbrug. Hvis deleøkonomien vinder indpas, vil disse indtægter svinde ind, medmindre staten kommer deleøkonomien i møde og sikrer ordnede forhold, så staten får 'sin del af kagen', og så folk ikke behøver at bekymre sig om, hvorvidt de utilsigtet snyder i skat, når de udlejer eksempelvis bil og værktøj mod mikrobetalning.

Danske virksomheder vil også blive ramt, men på forskellig vis. Ved værelsesudlejning via AirBnB, vil det formentlig gå ud over hotelbranchen. Og gruppeindkøb og person til person-udlån kunne sætte både banker og pensionskasser under pres fra kunder, der på den måde kan agere i flok. Men danske virksomheder burde kunne profitere på deleøkonomien. Enten ved at udvikle serviceydelser, der understøtter deleøkonomien relateret til forbrugsgoder som f.eks. biler, værktøj og beklædning. Eller ved at bygge videre på den tradition, vi har for at lave ting, der holder i generationer, og som folk gerne sætter i stand. Deleøkonomien kommer. Spørgsmålet

er, om vi vil bekæmpe den eller udnytte den til vores fordel. Når man ser på, hvordan det gik pladeselskaberne i kampen mod mp3 og iTunes, og på, hvordan udenlandske venture-kapitalfonde og virksomheder som General Motors og BMW går ind i deleøkonomiske forretningsområder, er potentialet klart.

JEG VIL derfor opfordre regeringen til at overveje, hvordan deleøkonomiens muligheder for bedre ressourcenyttelse og dermed grøn vækst realiseres – uden at der skabes en skyggeøkonomi. I San Francisco er der inspiration at hente. Borgmesteren annoncerede i sidste uge nedsættelsen af en arbejdsgruppe, som skal formulere politikker til at håndtere muligheder og udfordringer i deleøkonomien. Samtidig bør private virksomheder se en ekstra gang på deres produkter, ydelser og forretningsmodeller ud fra en deleøkonomisk vinkel: Kommer vi under pres? Bliver vi helt overflodiggjort? Eller har vi tværtimod en unik mulighed for at redefinere og fuldstændigt dominere vores marked?

analyse@pol.dk

Søren Have er ph.d. i matematik og arbejder med it, strategi og forretningsmodeller i PA Consulting Group.

Delebilers påvirkning af staten, kommunerne og virksomhederne

Konsekvenser af delebiler	Stat/Kommune	Virksomheder
Færre biler importeret	Bedring af betalingsbalance	Fald i importøromsætning
Færre biler solgt	Fald i registreringsafgifter	Fald i omsætning hos bilforhandlere og mekanikere
Færre biler parkeret	Fald i p-afgifter Mere plads i byen	
Færre biler skrottet	Lavere miljøbelastning	
Nye serviceydelser	Beskæftning (?)	Omsætning (?)

Kilde: Søren Have

... Så ta'r vi cyklerne frem

KRONIKEN I MORGEN
MORTEN SØKILDE
Poetisk projekt fra digterens værksted

Dengang tænkte jeg ikke et sekund over, at hele denne forestilling om bilernes uøselige sammenhæng med modernitet og udvikling i høj grad er opfundet af amerikanske marketingfolk og den amerikanske bilindustri. Ligesom den amerikanske tobaksindustri med succes markedsførte Marlboro-manden som sund og sexet. Jeg vidste ikke, at bilindustrien bevidst har fremstillet alt andet end biler som reaktionært og umoderne. Rigtige mænd, rigtige byer og rigtige lande har mange biler. Så mange som muligt. Det er et tegn på fremskridtet.

Efter ti år i DR begyndte jeg som pressechef i Falck. En kæmpe stor retningsvisning, der nødvendigvis har mange biler. Store, røde brandbiler. Kranbiler. Og ambulancer. I kraft af mit arbejde i Falck fulgte jeg mere end almindeligt meget med i de mange ulykker, som sker hver eneste dag.

Siden 1970 er 1,64 millioner europæere blevet dræbt i trafikken på vejene.

12000 krævede trafikulykker over 40.000 dødsfald og mere end 1,7 millioner kvæstede. Alene i EU. Den højeste ramte aldersgruppe er unge mellem 14 og 25 år. For denne gruppe er trafikulykker den hyppigste dødsårsag. En af tre europæere vil blive kvæstet i trafikken på et eller andet tidspunkt i livet. Er det acceptabelt? Hvad hvis det var en krig, der fandt sted midt i Europa med langt over 30.000 dræbte hvert år? En krig, der vilkårligt ramte ikke bare unge mænd, men også kvinder og børn, mennesker i alle aldre. Men vi accepterer det.

NU ARBEJDER jeg som kommunikationschef i Cyklistforbundet. Mit udsyn gen-

“Dagen efter min studentereksamen fløj Joe og jeg til USA, hvor jeg inden for 12 timer tog kørekort hos den lokale sheriff. Mindre end 24 timer efter landing i Guds eget billand var jeg i besiddelse af både bil og kørekort

nem en bilrude er i vidt omfang skiftet til cyklistens *point of view*. Og jeg har opdaget, hvor nedgroet og fastgroet kvinden på Cyklistforbundets sekretariat i København. »I skulle skamme jer!«, råbte hun og slog i bordet. Kvinden var som så mange andre vanvittigt rasende over, at Cyklistforbundet har foreslået lavere hastigheder for bilerne i byerne.

Byens rum tilhører bilerne. Hvis nogen foreslår ændringer i den fordeling fremkalder det frådende raseri.

Her i foråret skete der endnu en fatal højresvingulykke. En 12-årig pige holdt sammen med sin seksårige lillebror for rødt lys i et lyskryds i Nakskov. De var på vej til skole. Da det blev grønt, cyklede de frem, og den seksårige skoledreng blev kørt over af en højresvingende lastbil.

På baggrund af ulykken i Nakskov gentog jeg det budskab, Cyklistforbundet har haft i årevis: Vi ønsker et lovpligtigt orienteringsstop for lastbiler. Hurtigt begyndte reaktionerne af komme. Blandt andet kunne jeg på nettet læse en overra-

skende udmelding fra Landsforeningen Frie Danske Lastbilvognmænd. De vrede vognmænd kaldte det »komplet hysterisk, at Dansk Cyklist Forbund endnu engang retter skytset mod lastbilerne efter dødsulykken i Nakskov, hvor en seksårig dreng blev kørt ned af en lastbil«.

Ud over debatten i medierne blev jeg ringet op af vrede lastbilchauffører, og jeg modtog en syndflod af frådende mail: »Jeg har intet tilovers for jeres hysteri!« skrev en mand.

»Faktisk vil jeg gå så vidt, at jeg vil anbefale vore politikere at give lastbiler ret til at køre cyklister ned ved højresvingning«, skrev en anden mand, der mente, at så kan cyklisterne lære det.

Lastvognsbranchen beder os om at bevise, at det vil hjælpe noget med et lovpligtigt orienteringsstop. Lad mig lige præcisere: Cyklistforbundet beder ikke nogen om at slukke for motoren. Eller stå ud af lastvognen. Vi vil bare gerne have, at lastvognschaufførerne (ikke bilister i almindelighed, men netop lastvogne, fordi de har begrænset udsyn) stopper op og orienterer sig ordentligt – før de svinger til højre.

Vi er så bilcentrerede, at vi betragter det som naturligt med blinde vinkler, hvor bilisterne ikke kan se de bløde trafikanter. Hvor der handles, der spildes. Byen, det fælles rum, tilhører som udgangspunkt bilerne. Bilisterne har accepteret, at der også er bløde trafikanter, men de må forstå og acceptere, at de lever livet farligt.

JEG HAR IKKE noget imod biler. Som så mange andre cyklister har jeg selv en bil, og jeg har haft mange gode oplevelser i

en bil. Men vi er nødt til at revidere vores bilcentrerede verdensbillede. I en tid, hvor verden leder efter løsninger på CO₂-udledningen og den globale opvarmning, er cyklen i stigende grad blevet en del af løsningen, mens bilerne i stigende grad er en del af problemet. I 2050 vil der være 9 milliarder mennesker på jorden, flest i de store byer. Hvordan skal alle de mennesker komme rundt i byerne? Samtidig med at CO₂-udledningen reduceres markant?

Svaret læser i vinden på cykelstien. At skifte fra biler til cykler, fra forurenende brændstofmotorer til rugbrødsmotorer, kræver ingen internationale klimakonferencer, ingen komplicerede møder mellem regeringsledere og store delegationer af embedsmænd. Det eneste, det kræver, er en stærk vilje og gode ben. Cyklen er samtidig et meget konkret sted at starte for den enkelte borger, der spørger sig selv, hvad kan jeg gøre? Alle taler om vejret og den globale opvarmning, men danske cyklister gør noget ved det.

Danmark er – relativt – langt på cykelområdet. Sammenlignet med de fleste andre lande har vi flere cykler og cykelstier. Men sammenlignet med Holland er Danmark et uland. Ud over at bygge flere og bredere cykelstier, stimulerer hollænderne cyklismen med skattefordele, trafikregler og kollektiv trafik, der tænker cyklisterne med.

Der kan være otte cykler på den plads, som en typisk personbil optager. Hver gang en trafikant vælger cyklen frem for bilen, sparer samfundet penge i sundhedsmkostninger, miljøomkostninger og spildte arbejdstimer, hvor folk

“Hver gang en trafikant vælger cyklen frem for bilen, sparer samfundet penge i sundhedsmkostninger, miljøomkostninger og spildte arbejdstimer, hvor folk sidder og pulser i bilen

sidder og pulser i bilen. Cykelstier er med andre ord og ud fra enhver betragtning en fantastisk effektiv samfundsinvestering. Alligevel er det nærmest umuligt at få Folketinget til at interessere sig for området. De vil hellere tale om biler.

I SIN TID lod det vanvittigt, at folk skulle til at spadse ned ad den hovedgade, der i dag er kendt som Strøget, men tiderne kan hurtigt ændre sig.

Oliekriser, klimakriser og finanskriser kan være katalysatorer for nye ideer. Ligesom de i Los Angeles har motorveje med mange spor i hver side, forestiller jeg mig et København med flere sporede cykelstier. Jeg forestiller mig tresporede cykelstier, hvor man kan holde i hånd med kærresten i den inderste bane. Eller cykle ved siden af sine børn og tale sammen, også i myndretiden. Hvor man kan cykle halvhurtigt i midterbanen. Og hvor man med strøm på elcyklen kan bevæge sig rigtig hurtigt i overhalingsbanen.

For mange år siden, før bilismen overtog USA og derefter resten af verden, havde Los Angeles storstilede planer om et omfattende netværk af cykelstier. Som en del af den amerikanske drøm, drømmer om frihed for de fremsynede pionerer,

der var draget mod vest, skulle der være mulighed for at cykle. En ægte amerikaner skulle have mulighed for at udfolde sin livsstil og vitalitet på den fantastiske opfindelse: cyklen.

Det var, for bilindustrien fik sat sig på markedet. Nu er de begyndt at bygge cykelstier i Los Angeles. Problemerne, de menneskelige og samfundsmæssige omkostninger ved bilismen er så omfattende og uoverskuelige, at der må gøres noget. Derfor tager styret på udvalgte centrale steder dele af vejbanen og om-danner den til cykelsti. Ikke mindst for at signalere over for en befolkning, der er opflasket og indoktrineret med bilisme, at der skal ske noget.

I Danmark, et land med 5,5 millioner indbyggere, er der 4,5 millioner cyklister. I modsætning til stort set alle andre lande, er der i Danmark ikke noget ideologisk i at cykle. Vi gør det bare. Og det er godt, at cyklisme hverken er højre- eller venstreorienteret. Men det er på tide, at Danmarks 4,5 millioner cyklister lader deres stemme blive hørt: Transport i byerne handler også om cykler.

»Ja vi ta'r cyklerne frem og så kørv hjem med minder fra en dejlig dag med bølgebrus
Med minder fra en herlig dag, en ganske særlig herlig dag
Der slutter ærligt kærligt af i sus og dus«
FRITS BREDAL