

Sammendrag:

Bilkollektivet i Oslo

En studie av bildeling

I prinsippet har bildeling blitt praktisert blant venner og familiemedlemmer helt siden bilen ble tatt i bruk. Det som imidlertid er av nyere dato er organiserte bildelingslag, der personer som i utgangspunktet ikke kjenner hverandre, deler bil.

I 1995 ble det etablert et slikt bildelingslag i Oslo, kalt BILKOLLEKTIVET. Dette var det første av sitt slag i Norge. Notatet her refererer en studie av dette BILKOLLEKTIVET. Hovedproblemstillingene som belyses er følgende: Hvem er medlemmene av BILKOLLEKTIVET, hva er begrunnelsene for å delta, hvordan bruker medlemmene BILKOLLEKTIVETS biler, og hvilke miljømessige effekter kan bilkollektiver gi?

Bideling som miljøtiltak

Som miljøtiltak har bildeling som formål å:

1. Redusere transportarbeid gjennom mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportmidler.
2. Redusere behov for eie av personbil.
3. Stimulere til mer gjennomtenkt bruk av personbil.

Deltakelse i et bilkollektiv vil i utgangspunktet gi medlemmene dårligere tilgang på bil i forhold til bileiere. Bildeling vil dermed kunne føre til en mer gjennomtenkt bilbruk enn egen eie. En slik ordning synliggjør også alle kostnadene ved bilbruk gjennom å gjøre om alle de faste utgiftene til variable kostnader, noe som vil kunne dempe bilbruken.

Bilkollektivet i Oslo

BILKOLLEKTIVETS første henteplass for bil ble etablert på Alexander Kiellands plass. Målet var å dekke Oslo øst, vest og sentrum. I dag (1997) har de fire hentestasjoner: Aleksander Kiellands plass, Majorstua, Ullevål Hageby og Tøyen.

BILKOLLEKTIVET får stadig nye medlemmer. Høsten 1997 fikk de ca ett nytt medlem daglig. Nå er det i overkant av 100 medlemmer som deler 10 - 12 biler. Dagens administrasjon kan håndtere 150 medlemmer. Med flere medlemmer må de foreta ytterligere investeringer knyttet til bestillingsrutinene.

Notatet kan bestilles fra:

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90*

Medlemmene

I befolkningen generelt i Oslo er det særlig kvinner, personer under 30 år, enslige uten barn og personer med lav husholdningsinntekt som ikke har bil. Det er imidlertid ikke først og fremst disse gruppene som er medlemmer av BILKOLLEKTIVET.

Blant medlemmene er det for det første flere menn enn kvinner, og aldersmessig ligger tyngdepunktet over 30 år. Når det gjelder livsfase, er det like mange medlemmer med barn som uten barn, og hovedparten av de som har barn, har små barn. Dette er noe overraskende, da andre studier viser at småbarnsfamilier er en av de gruppene som kjører mest bil.

”Bilkollektivistene” har samlet sett et meget høyt utdannelsesnivå. Hele 76 prosent har universitets- eller høyskoleutdanning. Dette er meget høyt i forhold til befolkningen generelt i Oslo, hvor bare 49 prosent har denne utdannelsen.

Inntektsmessig ligger medlemmene også over befolkningen ellers i Oslo. Det er færre i de laveste lønnstrinnene, og det er betydelig flere i det høyeste lønnstrinnet enn befolkningen for øvrig i Oslo. Inntektsforskjellene er mest markant i forhold til de i Oslo uten bil.

Flesteparten er yrkesaktive på heltid (80 prosent). Når det gjelder type yrke og stilling, er 44 prosent det som kalles fagfunksjonærer (f eks sykepleier saksbehandler, ingeniør, lærer o l), 26 prosent har en overordnet stilling, og det er noen flere som jobber i det private næringsliv enn i det offentlige.

Holdningsmessig er medlemmene av BILKOLLEKTIVET mer miljøbevisste enn befolkningen ellers. De har tro på at folks reisevaner vil og bør endres for miljøets skyld, og de har liten tro på at ny teknologi vil løse framtidens miljøproblemer.

I stedet for å se på deltakerne som om de er blitt med av nød fordi de ikke har råd til egen bil, er de snarere heller en slags trendsettergruppe som har sett at det å eie egen bil i seg selv ikke gir økt livskvalitet. Dette stemmer også overens med studier andre steder, som viser at særlig velutdannede personer i byer synes å ha mistet entusiasmen for et bilsentrert liv.

Reisevaner og kollektivtransporttilbud

Det spesielle med ”bilkollektivistenes” reisevaner før de ble medlemmer var først og fremst at de ikke bruker bil daglig. De går, sykler, eller tar kollektivtransport når de skal på arbeidet, de går og sykler når de gjør innkjøp, og de sykler eller kjører bil på sine faste fritidsreiser.

Det som gjør at medlemmene i BILKOLLEKTIVET klarer seg så godt uten bil i hverdagen, er at de har et meget godt kollektivtransporttilbud. Det er bare 17 prosent som har mer enn 5 minutter å gå til nærmeste kollektivtransporttilbud, og i

gjennomsnitt har dette nærmeste tilbudet 8 avganger i timen i rushtiden, 6 avganger i timen på dagtid og 5 avganger på kveldstid.

Begrunnelser og motforestillinger for å bli medlem

BILKOLLEKTIVET markedsføres til en viss grad som et miljøtiltak. Likevel er det ikke først og fremst miljø som blir trukket fram som en begrunnelse for å bli medlem. Bare 30 prosent nevner miljø som grunn for å bli medlem. Den hyppigste grunnen som nevnes er at de ikke trenger bil i hverdagen (83 prosent). Deretter nevnes økonomi (55 prosent) og at de av praktiske grunner ikke ønsker å ha egen bil (31 prosent).

Motforestillingene er i hovedsak knyttet til BILKOLLEKTIVETS drift, det vil si organiseringen av bilene, de andre medlemmene og økonomi i form av usikker investering. Slike motforestillinger er naturlige når det gjelder et nytt foretak som dette.

Erfaringer

Etter ca ett års erfaring som medlem er det særlig det praktiske ved ikke å ha bil som det legges vekt på som en fordel (56 prosent), deretter det økonomisk (47 prosent). Det vil si at det er flere som underveis i testperioden har sett det positive i å slippe det praktiske ansvaret ved bilhold enn det var før de ble medlemmer.

For de fleste av medlemmene ser det ut til at fordelene ved ikke å ha egen bil er viktigere enn ulempene. Så lenge de er med i BILKOLLEKTIVET, har de i alle fall gjort et valg. Dette valget ser også ut til å vare en stund. Flesteparten (61 prosent) av medlemmene tror nemlig de vil være medlemmer av BILKOLLEKTIVET også om fem år. De som ikke tror de vil være medlemmer så lenge, begrunner dette først og fremst med forventningene om at de kommer til å flytte og at de dermed antakelig vil trenge bil i hverdagen.

Forventede formål

De vanligste formålene medlemmene mente de skulle bruke BILKOLLEKTIVETS biler til var ferier, dagsturer, hytteturer, langturer, søndagsturer og liknende (74 prosent). Videre var det mange (60 prosent) som nevnte at de ville bruke bilene til større innkjøp, handleturer utenfor sentrum og til IKEA, varetransport, flytting og liknende. Det vil si at flertallet ønsket å bruke bilene til en eller annen form for rekreasjon og/eller til frakt av større eller tyngre ting.

Bruken av bilene

Når medlemmene skal leie bil i en helg, bestiller vanligvis ca halvparten bilen i løpet av uken før. For å leie på en hverdag, er bestillingstiden vanligvis litt kortere. Cirka 1/3 bestiller 2-3 dager før, mens noen (28 prosent) bestiller samme dag eller dagen før de skal bruke bilen. For bruk av bil i ferier er bestillingstiden vanligvis 2-4 uker før bruk.

De som ikke har bil i husholdet leier litt oftere enn de med bil. Det vil si at behovet for bil nr to er mindre enn for bil nr en. Forskjellen er imidlertid ikke så stor. De som kan låne bil så ofte de vil andre steder, leier bil omtrent like ofte i helgene som resten av medlemmene. Det er i hverdagen forskjellen i hovedsak gjør seg gjeldene. En tolkning av dette er at det er lettere å spørre om å låne andres bil på kortere oppdrag på hverdagene enn i helgene.

Endring av antall turer og gjennomsnittlig kjørelengde med bil

Samlet sett er det ingen endring i hvor ofte medlemmene sier de kjører bil som sjåfør som medlem i forhold til før de var medlemmer. Dette gjelder både for de som hadde bil i husholdet før de ble medlemmer og for de som ikke hadde bil. Endringen i hyppighet av bilbruk er også relativt lik før og etter både for de av medlemmene som (1) ikke har bil, men som kunne låne så ofte de ønsket, (2) som kunne låne av og til, og (3) for de som ikke kunne låne bil.

En tolkning av dette er at BILKOLLEKTIVETS biler erstatter lånt eller leid bil for de som ikke hadde bil tidligere. For de som har BILKOLLEKTIVETS bil som bil nr to, fungerer denne som en erstatning på visse turer.

Samlet sett har det heller ikke vært noen signifikant endring i gjennomsnittlig reiselengde med bil. For et mindretall (38 prosent) har medlemskapet betydd en reduksjon, og for noen få har denne reduksjonen vært betydelig. De fleste (62 prosent) har imidlertid økt sin reiselengde med bil som medlem.

Kjøp og salg av bil i perioden

Fire av de ni personene som hadde bil da de ble medlemmer, solgte denne i perioden, og to av de som ikke hadde bil da de ble med i BILKOLLEKTIVET, hadde solgt sine biler rett før de ble medlemmer. Det vil si at det ble solgt 6 biler som følge av medlemskap i BILKOLLEKTIVET. På den annen side er det fem personer som har kjøpt bil i perioden, to av disse hadde allerede en bil i husholdet. Netto reduksjon er dermed en bil. Antall hushold med bil er redusert med tre.

En hypotese før evalueringen var at BILKOLLEKTIVET kunne virke som en katalysator for ønsket om å ha egen bil. Det vil si at medlemmer som i utgangspunktet levde et liv uten egen bil, fikk *smaken på* bilkjøring og så hvor praktisk det kunne være å ha egen bil.

To av de som kjøpte bil i perioden hadde for øvrig bil i husholdet allerede og en hadde hatt bil for mellom 1-4 år siden. Det er dermed ikke slik at BILKOLLEKTIVET er første introduksjon til bil-«eierskap» for disse.

Selv om det var få som kjøpte seg bil i perioden, var det relativt mange (2/3 av alle medlemmene) som av og til eller ofte ønsket at de hadde egen bil. Langt fra alle disse (bare 31 prosent) kunne imidlertid tenke seg å kjøpe bil. De som ikke kunne tenke seg å kjøpe bil, hadde ideologiske, praktiske eller økonomiske grunner for ikke å ville eie egen bil. Av alle var det bare 21 prosent som kunne tenke seg å kjøpe bil.

Miljøpotensialet

Forutsetningen for at delt eie av bil skal ha en miljøeffekt knyttet til redusert bilkjøring, er at medlemmene av et bilkollektiv kjører mindre enn de ville ha gjort hvis de eide sin egen bil.

Medlemmene av BILKOLLEKTIVET kjører mindre (7470 km) enn befolkningen ellers i Oslo med sertifikat og bil i husholdet. De kjører på den annen side ikke mindre enn personer med bil som ikke bruker denne på arbeidsreisen. Det er imidlertid grunn til å tro at hvis medlemmene hadde kjøpt bil, ville flere gradvis begynt å bruke den på arbeidsreisen. Undersøkelsen viser nemlig at når medlemmene først hadde BILKOLLEKTIVETS bil, ble den av noen også brukt til å reise til og fra arbeidet, selv om dette ikke var hovedformålet for leien. Undersøkelsen viser også at halvparten av medlemmene har gratis parkeringsplass på arbeidsstedet som disponeres av arbeidsgiver, noe som andre studier har kommet til at er den mest avgjørende faktor for om bil blir brukt på arbeidsreisen eller ikke.

Undersøkelsen viser videre at flere av BILKOLLEKTIVETS medlemmer kutter ut planlagte turer med bil fordi det ikke er bil tilgjengelig. Hadde de hatt egen bil, ville disse turene høyst sannsynlig blitt realisert. Her ligger det også et potensiale for redusert bruk av bil.

Den klareste miljøeffekten av delt eie av bil ligger for øvrig i behovet for redusert antall biler. Medlemmene som i utgangspunktet var med i undersøkelsen klarte seg med 10 biler i stedet for å ha hver sin bil. I Oslo er det 180.199 biler registrert (31.12.1997). Cirka 10 prosent av befolkningen i Oslo har bil uten at de bruker denne til og fra arbeidet. Hvis vi antar at ingen andre i husholdet bruker bilen på sin arbeidsreise, vil det si at 18 020 privat eide biler kunne vært erstattet av 2310 kollektivt eide biler.