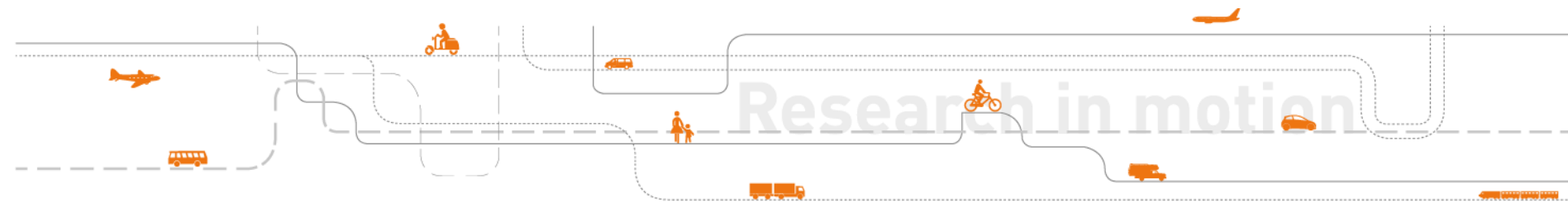


# Politikk for bildeling – fra skepsis til entusiasme

TØI-seminar 16.januar 2019

Vibeke Nenseth

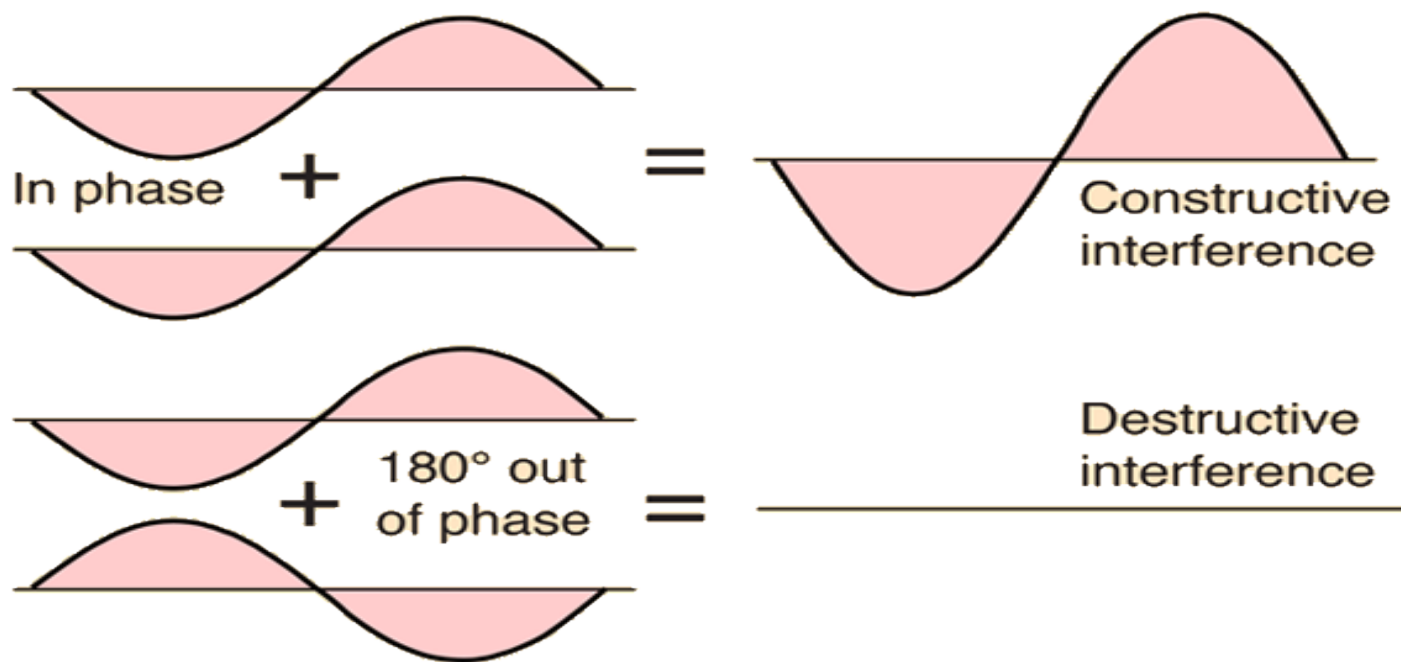


# Bideling – den særnorske bakgrunnen

- Bideling på norsk – noen **sosiokulturelle** forutsetninger
  - *et høyt **digitalt kompetansenivå**, med en usedvanlig høy antall smarttelefoner og*
  - *en tradisjon eller **kultur for deling**, i form av bolig- og næringssamvirke, fellesløsninger og dugnadsånd*
- Og nyligere: noen **politiske drivere**
  - *en **offensiv** elbil-politikk, i form av statlige avgiftslettelser og lokale prioriteringer (bompengefritak, fri parkering og lading) som har gjort Norge til det landet med desidert høyest elbilandel i verden - nå rundt 2000000, 7 prosent av privatbilflåten*
  - *stor grad av politisk konsensus*
- Og: et høyt **avgiftsnivå** ved innkjøp av privatbiler
  - m.a.o: kulturelt, politisk og økonomisk skulle det være god grobunn for vekst i norsk (el)bideling!

# Politisk drahjelp av Bildelingens interferens

- når ganske ulike diskurser - **velferd-miljø-lønnsomhet** – sammenveves, blir slagkraften større (Hajer 1995)
- sammenfaller dessuten med **bærekraftsdiskursen**, velferd-miljø-økonomi (PeoplePlanetProfit), størst utslag når ulike argument kommer «i fase»:



# Men: norsk bildelingspolitikk har vært lite offensiv – før nå

- Bildeling fikk faktisk tidlig politisk oppmerksomhet (på statlig hold) i i det første **klimaforliket (2008)** mellom den daværende rød-grønne regjeringen og Høyre, KrF og Venstre, der det skulle utredes «...*hvordan man kan integrere bildelingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter*»
- Men utredningen konkluderte den gang med det ikke var «...*klimapolitiske argumenter for at myndighetene skal ha en aktiv rolle for å fremme bildeling*»
- En konklusjon som kan ha «...*bremset arbeidet med bildeling politisk*» som en informant har uttrykt det

# En bildelingspolitikk lå lenge brakk, f.eks. i Oslo

- **Byrådet i Oslo i 2010** mener at offentlig støtte fra Oslo kommune ville kunne virke konkurransavidende, fordi det ikke finnes ”... klimapolitiske argumenter for at myndighetene skal ha en aktiv rolle for å fremme bildeling som klimapolitisk virkemiddel” (Oslo kommune, byrådssak 1/10)
- **Bystyret** behandlet i **2012** «Parkeringsloven», der et forslag var å tilrettelegge for oppstillingsplasser for bildeling også på offentlig grunn, slik man i dag har muligheten til å legge til rette for ladestasjoner for elbiler. Forslaget falt.
- Samferdselskomiteen innstilte i 2013 overfor Byrådet: «Byrådet bes innarbeide en bildelingsstrategi i neste rullering av Ruters strategiske planer og i arbeidet med nytt kommunalt parkeringsorgan»

# men så – januar 2018

## Vil revolusjonere bildeling i Oslo med nytt forslag

**I løpet av to år kan bildelingstjenestene få 600 faste parkeringsplasser til rådighet på gateplan. Det vil bety langt flere biler tilgjengelig der folk bor.**



# Slik skal hun friste flere til å bli bildelere



Nå kommer forslaget til forskrift som innen 2020 skal gi 600 reserverte parkeringsplasser til bildeling, og allsonekort i beboerparkeringsområdene. Lan Marie Berg vil ha flere bildere i Oslo, slik som Julie Gjermundsen i Ullevål Hageby, her sammen med Morten Munch-Olsen i Bilkollektivet. Foto: Monica Løvdehl (Miljøpartiet De Grønne) / Karl A. Kjelstrup

Ny parkeringsforskrift for bildeling er sendt ut på høring. Målet er å få flere til å dele bil, få færre biler i byen, og redusere arealene av offentlig vei som brukes til parkering i dag. – Bildeling er et supert alternativ for alle som trenger bil en gang i blant, sier byråd Lan Marie Berg.

Karl Andreas Kjelstrup



Vibeke Nenseth Bildeling Politikkutviklingen TØI-seminar 16 1 19

desember 2018:

ny parkeringsforskrift  
sendt på høring

# Prøveordning for parkering for bildelingsbiler

Målene med tilretteleggingstiltakene i forskriften er å:

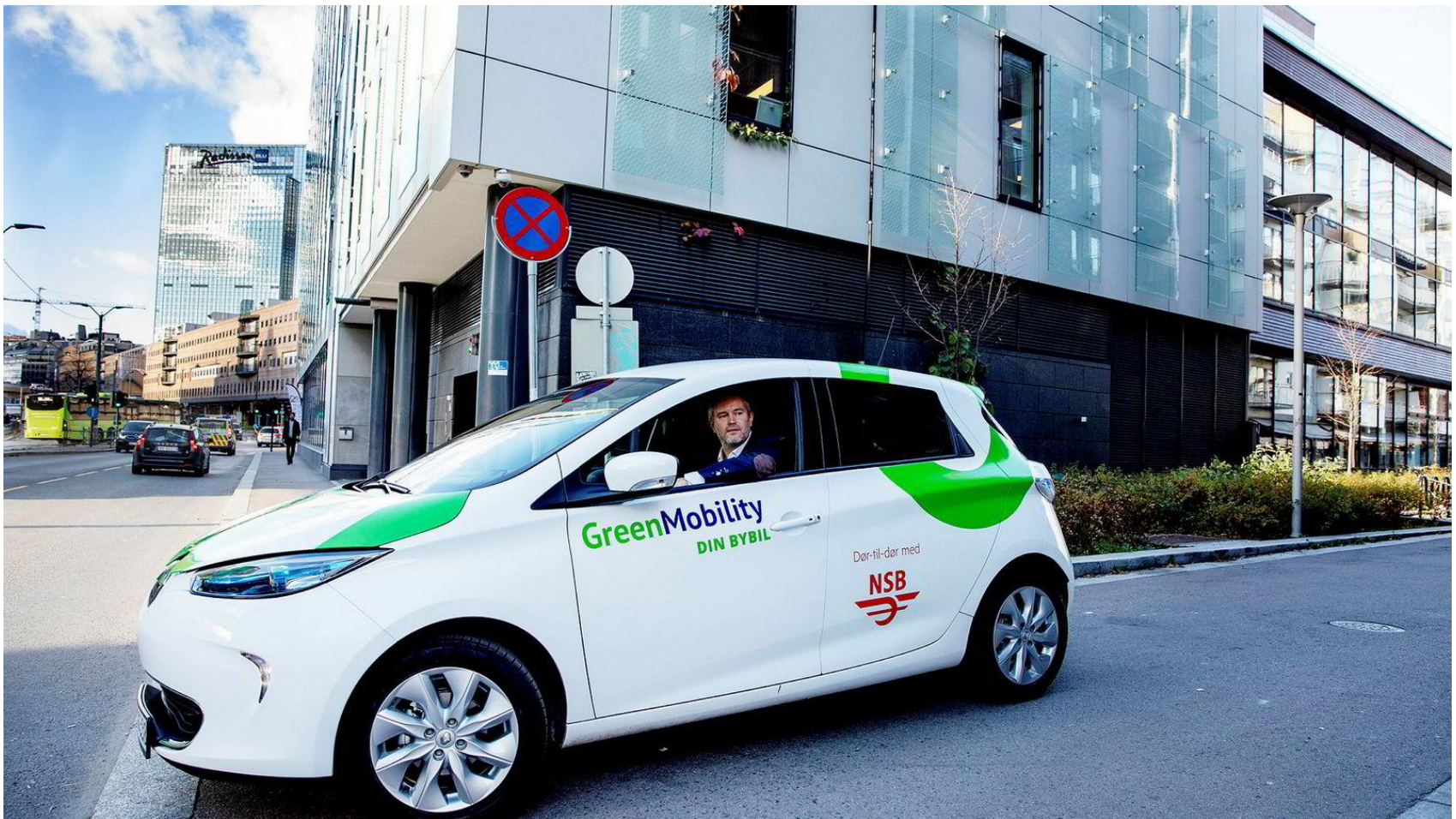
- redusere samlet bilbruk i Oslo kommune
- stimulere til miljøvennlige transportformer
- redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering



# Flere bildelingsøknader i Miljødirektoratets Klimasats

- "**Klimasats – støtte til klimasatsing i kommunene**» fikk i **2018** inn fem søknader om bildeling – tre ble innvilget (2 avslag)
- I **Bergen**, støtte til utviklingen av Mobilpunkter (fase 2), integrering av bildeling med andre transporttjeneste
- i **Sandefjord**, der bildelingsordning nå utredes (av Menon) i forbindelse med «*bilfri sentrumskjerne og mulighet for etablering av parkeringsanlegg i randsonen av sentrum, herunder parkeringsanlegg i fjell. I denne forbindelse er det ønske om å utrede behov og mulighet for etablering av en bildelingsordning i et slikt anlegg*»
- i **Trondheim**, en utredning for å få fram «*kontekstspesifikk kunnskap om potensialet for å fremme bildeling som praksis i Trondheim*», for å etablere bildelingsordning med lavutslippsbiler

# NSB tilbyr 250 eldelebiler i Oslo



# NSB tilbyr «Din bybil»

- et konsept for utleie av elektriske bybiler i Oslo. Avtalen er inngått med selskapet GreenMobility som tilbyr bybiler i København
- I Oslo vil parkeringssonen dekke området innenfor Ring 3 (litt utvidet)
- NSB tar seg av drift og kundeservice, og vil være ute i gatene for å flytte, lade og vaske bilene
- snart er 250 elektriske bybiler rullet ut for folk rundt omkring i Oslo ...

# Nye muligheter for kommunal tilrettelegging

- politikk for **multimodalitet**: integrere bildeling i MaaS – mobility-as-a-service, der bildeling f.eks. tilbys som del av en kollektivreisebillett/-pass, som Ruter i O/A eller som Kolumbus i Rogaland allerede er i gang med
  - *NRK Rogaland april 2018 «**Snart kan du leie elbil med busskortet**: For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, bør folk kvitte seg med bil nummer to. Derfor vil busselskapet Kolumbus tilby månedsabonnement på elbil»*
- etablere **mobilitetspunkter**, som i Bremen: «*special [mobil.punkt](#) stations that integrate car-share parking and bike racks with transit stops*»

# Integrere bildeling i byenes mobilpunkter



# Politiske virkemidler for bildeling

## ▪ økonomiske:

- *avgiftslettelser/tilskudd for innkjøp av delebiler for bildelingstilbydere*
- *offentlige delebilflåter (som NSBs nye bybiler)*
- *oppretholde dagens elbilfordeler (fri innkjøring, parkering, lading) når elbilsærfordelene etter hvert fases ut?*

## ▪ regulative:

- *prioritert parkering og innkjøring for delebiler i byområder/bysoner, det vil komplementært si:*
- *parkeringsrestriksjoner og innkjøringsbegrensninger for privateide biler*

## ▪ kommunikative,

- *sette **bildeling** som fenomen høyere på en politisk og offentlig agenda*
- *kunnskapsspredning og –formidling om bildeling*
- *synliggjøring i bybildet (bybiler, delebiler med logo!)*
- *integrering av bildeling i én app for multimodalitet, hovedsakelig kombinert med kollektivtransport (som i MaaS, ÉnTur, o.l.)*

# «Autolib: Why have the wheels come off the much-lauded Paris carsharing scheme?»

- 3000 offentlig finansierte elbiler og ladestasjoner, 150000 abonnenter
- men etter 7 år, sommer 2018:
  - “...the system failed to prove economically viable -- despite promises by its operator, the Bollere Group, that once fully deployed it wouldn't cost the city a cent”



# Spørsmål som reiser seg

- hvorfor så sendrektig politikk for bildeling?
- fordi – det har vært skepsis fra ulike politiske perspektiver?
  - *at offentlig støtte dels var unødvendig og dels vil være konkurransevridende på den ene (høyre-)siden og*
  - *at det faktisk dreier seg om støtte til privat bilbruk fra den andre (venstre-)siden*
- fordi velfungerende ordninger har vært etablert uten offentlig støtte?
- fordi erfaringene med offentlige eide delebilflåter ikke har vært så gode?



takk!  
spørsmål?  
kommentarer?  
vibeke.nenseth@toi.no