

# I hvilken grad kan bildeling erstatte bileierskap?

## En analyse av surveydata fra bildelere og den øvrige befolkningen

TØI rapport 1940/2023 • Forfattere: Paal Brevik Wangsness, Alice Ciccone, Vibeke Nenseth • Oslo 2023 • 57 sider

I denne rapporten diskuterer vi i hvilken grad bildeling kan erstatte tradisjonelt bilhold i norsk sammenheng. Analysen bygger på to nettsurveyer – én til medlemmene i den største medlemsbaserte bildelingstjenesten i Norge og én til et utvalg av den generelle befolkningen i de største byområdene.

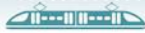
Resultater viser:

- Et flertall av medlemmene i bildelingsordningen (60%) sier de ikke ville ha kjøpt bil uten ordningen. Samtidig sier et flertall at de sannsynligvis ville brukt en leiebilordning (65%) eller en annen bildelingsordning (77%) i stedet.
- Blant den generelle befolkningen er det 17% som oppgir at det er svært eller ganske sannsynlig at de ville kunne delta i en bildelingsordning i nær framtid, og andelen var lavere for de som allerede eier en bil. Det er også lav interesse for å leie ut egen bil til en bildeling.

Hvis analysen skulle brukes til en informasjonskampanje rettet mot norske bileiere, ville man nok fått sterkest effekt av å vektlegge de praktiske fordelene av bildeling kontra bileierskap, og av de mulige økonomiske gevinstene av å leie ut egen bil til bildeling.

I denne rapporten diskuterer vi i hvilken grad bildeling kan erstatte tradisjonelt privat bilhold i den norske sammenheng. Vi prøver også å identifisere policyrelevante faktorer som synes å kunne ha sterkest effekt for et slikt skifte. Vi analyserer spørreundersøkellesdata fra både de som allerede er med i en bildelingsordning ('bildelere') og et utvalg fra den generelle befolkningen. Vi undersøker om medlemmer av en bildelingsordning ellers ville eid en bil hvis det ikke var mulig med bildeling. For ikke-bidelere, spør vi om bileiere kunne tenke seg å skifte til bildeling. Rapporten baserer seg på to nettsurveyer – én sendt ut i 2020 til medlemmer av den eldste bildelingsordningen i Norge, Bilkollektivet (BK), og én sendt ut i 2017 til et utvalg av den generelle befolkningen i de største byområdene.

Undersøkelsene viser at et flertall (60%) av BKs medlemmer oppgir at det ville være svært eller ganske usannsynlig at de ville ha kjøpt egen bil hvis de ikke kunne vært med i BK. Respondentene gir også uttrykk for at de sannsynligvis ville klart seg uten bil hvis de ikke hadde hatt tilgang på bildeling. Samtidig sier et flertall (65%) at de sannsynligvis ville brukt en leiebilordning eller en annen bildelingsordning (77%) hvis det ikke hadde vært for BK. Det vil si at BK langt på vei fungerer som en konkurrent blant flere leie-/delebilordninger. Basert på dette er en



konklusjon at for en stor del av medlemmene, har BK ført til økt mobilitet til et segment som sannsynligvis ikke ville eid en bil uansett. Respondentene ble ikke spurt om hva de ville gjort i et scenario der det verken var bildeling eller bilutleie tilgjengelig.

Ved å undersøke hvilke faktorer som ser ut til å være av betydning for den selvrapporterte sannsynligheten for å skaffe en bil hvis det ikke var bildeling, finner vi en positiv og statistisk signifikant sammenheng mellom antall barn i husholdet, det å være mann, inntekt (median i bydelen), hvor ofte en bruker BK og om en allerede har egen bil. Den sterkeste effekten er det å allerede være bileier. Dette kan tyde på, i hvert fall i vårt utvalg, at den selvrapporterte sannsynligheten for å skaffe seg en bil i fravær av BK er høyere for hushold som muligens skaffer seg en bil til, enn for hushold som skaffer seg sin første bil. For de som allerede er bileiere, fungerer bildeling som en substitutt for bil nummer to.

Fra et miljøpolitisk perspektiv er bildeling interessant i den grad den kan erstatte bileierskap, redusere bilbruk og frigjøre offentlig areal. Vi finner at bildeling relativt sett er mer aktuelt enn eget bilhold, særlig for respondenter som er mest opptatt av de praktiske aspektene, av miljøkonsekvensene, eller av de utvidete mulighetene bildeling gir for valg av ulike typer biler. Like fullt er det mulig at de som vektlegger disse faktorene har mindre sannsynlighet for å eie egen bil i utgangspunktet.

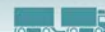
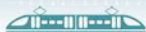
På spørsmålet til den øvrige, urbane befolkningen om hvor sannsynlig det ville være å begynne med bildeling i nær framtid, svarer 17% at det ville være svært eller ganske sannsynlig. Blant bileiere, som utgjør 69% av utvalget, er villighet til å erstatte (willingness-to-replace; WTR) egen bil med en bildelingstjeneste enda lavere. Blant bileiere finner vi at det var svært eller ganske usannsynlig at de ville bli med i en bildelingsordning i nær framtid. Tilsvarende fant vi at den gjennomsnittlige interessen for å leie ut egen bil i en bildelingsordning (interest in renting out, IIRO) var lav.

Villigheten til å erstatte bilhold med bildeling ser ikke ut til å være drevet av demografiske variabler, som kjønn og utdanning. Bare inntekt er sterkt og negativt korrelert med WTR. Mens kvinner tenderer mot å ikke være interessert i å leie ut egen bil, er eldre og høyere utdannede respondenter mer interessert (har høyere IIRO). Det å ha tilgang på parkering og det å ha mer enn én bil slår negativt ut både for WTR og IIRO. Det synes som et rimelig funn, siden tilgang på parkering og antall biler en har er sterkt korrelert med selvrapporert bilavhengighet – som igjen, naturlig nok, har en negativ sammenheng med WTR og IIRO.

Når subjektive variable legges til i regresjonsanalysen, øker forklaringskraften både når det gjelder WTR og IIRO. WTR er høyere for bileiere som planlegger å skifte ut, eller å bli kvitt, egen bil. WTR henger signifikant sammen med flere subjektive synspunkter, med sterkeste sammenheng med tilgjengelighet, troen på hvor lett og praktisk bildeling er, eller i hvor stor grad bildeling egentlig passer til ens «identitet».

Av særlig relevans for IIRO er troen på at det å leie ut egen bil lønner seg økonomisk, at det er sosialt og at det gir status. Verdt å merke seg er at den sterkeste sammenheng (som forklarer omtrent 76% av variasjonen) er troen på at det vil være økonomisk gunstig. Relevante barrierer mot å leie ut egen bil er manglende vilje til å leie ut til fremmede, eller at en virkelig har behov for egen bil. Hvis analysen skulle brukes til design av en informasjonskampanje for overgang til bildeling rettet mot norske bileiere, ville man nok fått sterkest effekt av å vektlegge de praktiske fordelene ved bildeling kontra bileierskap (slippe vedlikehold, parkering), og de mulige økonomiske gevinstene av å leie ut egen bil til bildeling.

Våre analyser må tas med en rekke forbehold. Det er stor sannsynlighet for skjevheter på grunn av utelatte variabler. Vi skulle gjerne hatt data for ulike variabler, som avstand til arbeidsplass, om de eier hytte (og hvor ofte den brukes) og antall nære venner og familie som best kan nås med bil. Selv om våre funn peker på noen nyttige sammenhenger, må resultat-



ene tolkes med forsiktighet. Vår forskning får fram ny kunnskap om bildelingsfeltet, men det er fremdeles nødvendig med mer forskning for å forstå kausale effekter som følger av økt tilgang på bildelingstjenester, og/eller etterspørseffektene av bildeling som følge av ulike transportpolitiske tiltak. Vi vil særlig legge vekt på bruk av registerdata, eksperimentelle data og mer surveydata over tid som lovende innslag til denne typen forskning.

Til slutt diskuterer vi i om og i hvilken grad kan bildeling erstatte privatbiler og redusere bilbruk, og ser denne studien i lys av eksisterende litteratur. Ved å gjøre en enkel beregning konkluderer vi med at en delt BK-bil kan erstatte mellom 4,5 til 8,9 privateide biler. Tilsvarende estimer er funnet i Rydén (2005) for Tyskland og Belgia. Med utgangspunkt i en beregning fra Byggforsk (2015) kalkulerer vi også at mellom 2,8 m<sup>2</sup> - 5,6 m<sup>2</sup> av offentlig plass kan frigjøres i byen per BK-medlem, ceteris paribus.

Mer forskning trengs for å studere virkningen av bildeling på kjøretøykilometer (VKT), da dette er ganske usikkert og avhengig av tidsrammen og antakelsene. På samme måte er nettoeffekten på utslipp også usikker. Men gitt at den delte flåten i gjennomsnitt er nyere og har lavere utslipp sammenlignet med privatbilflåten, er det sannsynlig at utslippene vil reduseres når privatbilene erstattes av bildeling.