

Bilkollektivet i Oslo

Guro Berge

Transportøkonomisk Institutt

1 Innledning

1.1 Et studie av bildeling

Bildeling er en ordning der en eller flere biler blir delt mellom flere bilbrukere. Hensikten er at personer som bare av og til trenger bil, ikke behøver å eie en egen bil, men i stedet dele med andre som også bare trenger bil av og til og ikke er avhengig av bil i hverdagen.

I 1995 ble det etablert en slik delebilordning i Oslo kalt Bilkollektivet. Dette var det første av sitt slag i Norge. Paperet 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?
- Hvilke miljømessige effekter kan bilkollektiver gi?

1.2 Bilkjøring og miljøbe tinget livskvalitet.

Dagens samfunn er i stor grad organisert slik at folk er avhengige av transport for å kunne gjennomføre sine aktiviteter. Dette er dokumentert gjennom mange vitenskapelige studier av folks reisevaner (Hjorthol m fl 1990b, Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1996). At bilen er et populært transportmiddel er ikke rart da det i mange sammenhenger er det transportmiddelet som gir enkeltpersoner størst fleksibilitet og muligheter for å reise når og hvor de vil, noe som av mange betraktes som en vesentlig livskvalitet.

Transportaktiviteten i samfunnet er imidlertid opphav til omfattende globale og lokale miljøproblemer. Redusert transport er da også et nøkkelområde når det gjelder utvikling mot et bærekraftig samfunn og dermed også når det gjelder befolkningens livskvalitet. Som illustrasjon kan nevnes at:

- Transport er en omfattende bidragsyter til miljøproblemene, lokalt, regionalt og globalt. Transportens miljøproblemer er en alvorlig trussel mot både naturen og folks helse og trivsel (SFT 1996, Kolbenstvedt m fl 1996).
- En rekke miljøundersøkelser viser at befolkningen opplever trafikkrelaterte miljøproblemer som det største miljøproblemet der de bor (Frøysadal og Kolbenstvedt 1990, Hjorthol m fl 1990a, Kolbenstvedt m fl 1990, Klæboe og Kolbenstvedt 1994, Klæboe og Fyhri 1996). Luftforurensninger, støy og risiko er dermed en alvorlig trussel mot folks livskvalitet i nærmiljøet.

Bærekraftig utvikling innebærer en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling 1987). Den store utfordringen ligger derfor i å utvikle virkemidler som kan håndtere transportens miljøproblemer uten at det går ut over det som mange definerer som dagens behov; for eksempel velferd for den enkelte, økonomisk utvikling som sikrer velferd, konkurranseevne for næringslivet m v.

1.3 Bildeling som miljøtiltak

Flere kjøper bil fordi de trenger den for å nå ulike fritidsaktiviteter, for å kunne dra på utflukter eller lignende. Har de imidlertid først kjøpt bil, er det lett å bruke den til andre formål, f eks på arbeidsreisen. Forskningen har bl a kommet til at tilgjengelighet er en viktig årsak til bruk av bil og at bilkjøring er vanedannende. (Hjorthol 1990, Vibe 1993).

Deltakelse i et bilkollektiv vil i utgangspunktet gi medlemmene dårligere tilgang på bil i forhold til bileiere. Bildeling vil dermed forhåpentligvis 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 antakeligvis vil dempe bilbruken.

Som miljøtiltak har altså 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.

(Miljøhåndboka 1996:139)

1.4 Bildeling internasjonalt

I prinsippet har bildeling blitt praktisert blant venner og familiemedlemmer helt siden bil ble tatt i bruk. Det som er av nyere dato er organiserte bildelingslag der personer som i utgangspunktet ikke kjenner hverandre deler bil. Ifølge Steininger, Vogl og Zetl (1996) stammer ideen fra tidlig på femtitallet.

De første faktiske etableringene kom imidlertid først i 1970-årene, men ble ikke noen stor suksess før på slutten av 1980-tallet. Den første fungerende bilkooperativ var i Frankrike på begynnelsen av 1970-tallet. SAMBIL i Västerås (fra 1980) og Vivallabil i Örebro er de eldste fungerende bildelingslag som fortsatt fungerer (Klintman 1998, Vägverket 1998).

Bideling er i dag særlig utbredt i Tyskland og Sveits. I 1993 var det registrert til sammen 20 000 personer og 1260 biler med i et eller annet bildelingslag i disse landene. (Hille 1993) De største lagene eller organisasjonene er det sveitsiske *Auto Teilet Genossenschaft (ATG)* med 6000 deltakere og *Stattauto Berlin* med mer enn 4000 medlemmer (Wagner og Katzev 1996).

I Sverige er det per 1998 etablert 15 bildelingslag, og ikke mindre enn fire ulike organisasjoner som gir råd ved etablering og drift av bildelingslag. Det er også utgitt en veileder av det svenske Vägverket som gir råd om etablering og drift av bildelingslag (Vägverket 1998). Rapporten gir bla en detaljert gjennomgang av juridiske og økonomiske forhold knyttet til etablering og drift av private og offentlige bildelingslag.

I Europa er det etablert et bildelingsnettverk (*ECS: European CarSharing Network*). Dette er en paraplyorganisasjon for 40 Bildelingsklubber, med til sammen 36.000 medlemmer i 300 byer i Tyskland, Nederland, Irland, Østerrike Sveits, England, Danmark, Sverige og Norge. ECS jobber blant annet for at medlemmene kan benytte biler i alle byene. De prøver også å standardisere servicen og hjelpe nye klubber i gang.

Selv om bildeling er mest utbredt i Europa, er det også etablert noen forsøk i Nord-Amerika. *AutoCom* i Quebec City og *CommunAuto* i Montreal er forholdsvis vellykkede. Disse er imidlertid små etter europeisk standard med 170 medlemmer og 18 biler i Quebec, og 40 medlemmer og 6 biler i Montreal i 1996. Det er gjort flere forsøk i USA, men uten særlig suksess foreløpig.

1.5 Bilkollektiver i Norge

Bilkollektivet i Oslo var det første av sitt slag i Norge da dette ble startet i 1995. Igangsettingen var et privat initiativ i samarbeid med *Framtiden i våre hender*. Miljøverndepartementet betalte noen av utviklingskostnadene og *Grønt Arbeidsliv i Praksis (GRIP)* ga også noe økonomisk støtte for å få gjennomført en evaluering av tiltaket (Berge 1998). I 1996 ble det etablert bildelingslag både i Bergen (*BilRingen BA*) og i Trondheim (*Bilringen Trondheim*). Disse har til sammen ca 100 medlemmer.

2 Bilkollektivet i Oslo

2.1 Datamaterialet

Datamaterialet som studien av Bilkollektivet i Oslo er bygget på er samlet inn i løpet av 1995 – 97. Alle som ble medlemmer av Bilkollektivet fra starten og fram til høsten 1996, i alt 78 personer, svarte på et omfattende spørreskjema om dem selv og deres reisevaner før de ble medlemmer. Etter ca ett år svarte de på et oppfølgingsspørreskjema eller sluttskjema hvor hensikten var å fange opp deres erfaringer og bruk av Bilkollektivets biler i en testperiode. Det kom inn 64 sluttskjemaer. Underveis i perioden er det også fulgt opp et tilfeldig utvalg av 282 turer ulike medlemmer har hatt. I tillegg er det brukt Bilkollektivets egen statistikk fra 11 måneders bruk av alle bilene.

2.2 Størrelse og priser

Den første henteplassen for biler ble etablert på Alexander Kiellandsplass. Målet var å dekke Oslo øst, vest og sentrum. I dag har de fire hentestasjoner: Aleksander Kiellandsplass, Majorstua, Ullevål Hageby, og Tøyen.

Bilkollektivet får stadig nye medlemmer. Høsten 1997 fikk de ca ett nytt medlem daglig. Nå (1999) er det ca 170 medlemmer som deler 10-12 biler. En andel i Bilkollektivet koster kr 5.000,- (1999). Denne andelen er fritt omsettelig til kjøper som tilfredsstiller kravene til medlemskap. Ved første bruk av bil betales et depositum på kr 1.000,-. Kontingenten pr år er kr 350,-. I tillegg kommer forsikring på kr 50,- pr dag for å redusere egenandelen ved eventuell skade.

Bilkollektivet har tre typer av bile. Prisen for bruken av disse er følgende:

Biltype	Dag leie	Time leie	+ Pr km	Dag Fri km
306 personbil	Kr 130,-	Kr 13,-	Kr 1,30	295,-
306 stasjon	Kr 150,-	Kr 13,-	Kr 1,50	340,-
HiAce Combi	Kr 170,-	Kr 17,-	Kr 1,70	390,-

2.3 Tilgang på bil

Få (15%) av medlemmene hadde bil da de melte seg inn, men flesteparten (68%) hadde hatt bil tidligere. Bare 15 prosent hadde aldri hatt bil. Av de som hadde hatt bil tidligere, hadde 73 prosent kvittet seg med bilen for mer enn ett år siden og 37 prosent for mer enn 5 år siden. Hovedparten (89%) hadde hatt sertifikat i mer enn 10 år. Selv om få hadde bil i dag, hadde altså flesteparten smakt på en biltilværelse og forkastet den av en eller annen grunn.

Selv om Bilkollektivets medlemmer i hovedsak ikke hadde egen bil kunne mer enn halvparten låne bil av familie eller venner, enten så ofte de ville (5%) eller av og til (53%). Mange (42%) sa også at de ikke hadde mulighet til å låne bil i det hele tatt.

2.4 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. (Vibe 1993). 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 småbarnsfamilier er en av de gruppene som kjører mest bil (Vibe 1993.).

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.

Inntektsmessige 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%). Når det gjelder type yrke og stilling, er 44 prosent det som kalles «Fagfunksjonærer» (f eks sykepleier saksbehandler, ingeniør, lærer ol), 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, såkalt miljøbevisste, enn befolkningen ellers. De har en 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. Dette viser seg imidlertid ikke å være det samme som at miljø nødvendigvis er drivkraften for selve medlemskapet i Bilkollektivet.

2.5 Reisevaner og kollektivtransporttilbud

Det spesielle med Bilkollektivistenenes 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.

Bilkollektivets medlemmer kjørte mer bil før de ble medlemmer enn andre som bor i Oslo som ikke har bil. De kjørte imidlertid omtrent like ofte kollektivtransport som disse, men i tillegg brukte de mye oftere sykkel. Det kan med andre ord se ut som de var mer ute på farten enn andre i befolkningen uten bil.

Det som gjør at medlemmene i Bilkollektivet klarer seg så godt uten bil i hverdagen er fordi de har et meget godt kollektivtransporttilbud. Det er bare 13 personer, altså 17 prosent, som har mer enn 5 minutter å gå til nærmeste kollektivtransporttilbud. I gjennomsnitt er det i rushtiden 8 avganger i timen, på dagtid er det i gjennomsnitt 6 avganger i timen og på kveldstid er det 5 avganger i timen.

2.6 Begrunnelser for og motforestillinger mot 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 til å bli medlem. Den hyppigste grunnen som nevnes er at de ikke trenger bil i hverdagen (83%). De trenger det bare av og til. Medlemmenes reisevaner bekrefter dette.

Nest hyppigste grunn som nevnes er økonomi (55%), f eks: «..Hadde liten lyst til å bruke penger på å eie egen bil», «Ønsker ikke å binde så mye penger i bil», «Redusere bilutgiftene» og «Det er billigere å være med i Bilkollektivet enn å eie egen bil»

En annen grunn som nevnes er at de av praktiske grunner ikke ønsker å ha egen bil (31%): «Det er ikke praktisk å ha egen bil stående parkert i gata i Oslo sentrum i uka», «...jeg hater reparasjoner, oljeskift etc.», «Misliker bilhold og å lete etter parkeringsplass», «... (har) ikke tid til vedlikehold».

Motforestillingene var 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.

I stedet for å se på deltakerne som at de er blitt med av nød, fordi de ikke har råd til egen bil, er de heller en slags trendsetter gruppe som har sett at å eie egen bil ikke i seg selv gir økt livskvalitet. Dette passer også overens med studier andre steder som viser at særlig velutdannede personer i byer synes å ha mistet entusiasmen for et bilsentrert liv (Sachs 1983).

2.7 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%), deretter det økonomisk (47%). 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.

Den største ulempen ved å være med i et bilkollektiv er at en ikke har egen bil og dermed ikke har full tilgjengelighet til en bil hele tiden. Delt eie av bil, og dermed ikke full tilgjengelighet hele tiden, er

imidlertid det vesentligste ved et bilkollektiv. Ut fra et miljøsysnpunkt er den manglende tilgjengeligheten et gode. Den vanligste strategien når det ikke er en ledig en bil er nemlig å kutte ut aktiviteten. Hvis de likevel gjør det de hadde tenkt er det vanligst å låne bil et annet sted eller reise kollektivt.

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. Fleste parten (61%) 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 forventningen om at de kommer til å flytte og antakeligvis dermed trenge bil i hverdagen.

Selv om flere har opplevd problemer, angrer de ikke nødvendigvis på at de har blitt medlem av Bilkollektivet. Totalt sett har f eks 20 prosent opplevet et eller annet problem som har hindret dem i å bruke bilen til det formålet de hadde tenkt, og bare to av disse personene sier de en eller annen gang har angret på medlemskapet. Av alle i panelet er det for øvrig få (16%) som sier at de noen gang har angret på at de ble medlemmer.

2.8 Forventede formål

De vanligste formålene medlemmene mente de skulle bruke Bilkollektivets biler til var var ferier, dagsturer, hytteturer, langturer, søndagsturer og lignende (74%). Videre var det mange (60%) som nevnte at de ville bruke bilene til; større innkjøp, handleturer utenfor sentrum og til IKEA, varetransport, flytting og lignende. 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.

Ganske overraskende var det en relativ stor andel som sa de ville bruke bilene i jobbsammenheng (28%). Eksempelvis: «Ekstra arbeidsoppgaver på jobben (møter ol.)», «Tjenestereiser», «Utenbys kurs eller lignende», «Kjøring for jobben i spesielle tilfeller». «Til transport i forbindelse med enkelte arbeidsoppdrag» etc.

Besøk var også et formål som flere nevnte (27%). Noen svarte f eks: «Besøke venner utenbys» og «Besøke folk som bor langt unna eller hvor kollektivtrafikk bruker veldig lang tid».

3 Reisevaner som medlem

3.1 Bruken av bilene

Bilkollektivets biler brukes omtrent til de samme hovedformålene som medlemmene i utgangspunktet trodde de ville bruke dem til. Det vil si en eller annen form for rekreasjon og frakt av større eller tyngre ting. Noen turer var også tjenestereiser. Bilene ble for øvrig brukt noe mindre til innkjøp av dagligvarer enn det medlemmene trodde på forhånd.

Når medlemmene først hadde Bilkollektivets bil tilgjengelig ble de ofte brukt til andre formål enn hovedformålet. Flere av disse såkalte tilleggsformålene gjennomførte medlemmene til vanlig uten bil, så som småærender, innkjøp og arbeidsreiser.

Når medlemmene skulle leie bil i en helg bestiller vanligvis ca halvparten bil i løpet av uken før. For å leie på en hverdag er bestillingstiden vanligvis litt kortere. Ca 1/3 bestiller 2-3 dager før og noen (28%) 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 fleste medlemmene kombinerer mellom å leie på hverdager og i helgene. Noen (14%) leier imidlertid bare i helgene og noen (20%) leier bare på hverdager. Det meste som er registrert er en som har leid 15 helger, en som har leid 25 halve dager og en som har leid 94 hele hverdager.

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.

Menn leier noe oftere bil enn kvinner, dette gjelder særlig på hverdager. Medlemmer med barn leier mer i gjennomsnitt enn medlemmer uten barn og de eldste leier mindre enn alle. Dette stemmer overens med hvem som kjører mest og minst i befolkningen generelt (Vibe 1993)

Få turer gjøres i nærmiljøet, og det er i hovedsak flere personer i Bilkollektivets biler når de brukes.

3.2 Endring av antall turer med bil

Samlet sett er det ingen endring i hvor ofte medlemmene sier de kjører bil som sjåfør i forsøksperioden 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 relativ 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 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.

3.3 Endring i gjennomsnittlig reiselengde med bil

Endring av gjennomsnittlig kjørelengde med bil er basert på hvor langt medlemmene sa de kjørte med bil som sjåfør før de ble med i Bilkollektivet, i forhold til deres registrerte kjøring med Bilkollektivets biler i tillegg til det de sier de har kjørt med andre biler.

På bakgrunn av disse tallene har de fleste (62 prosent) økt sin reiselengde med bil som medlem. For et mindretall (38 prosent) har medlemskapet betydd en reduksjon, og for noen få har denne reduksjonen vært betydelig. Samlet sett har det imidlertid ikke vært noen særlig endring.

3.4 Sammenligning med andre grupper

Bilkollektivets medlemmer kjører i gjennomsnitt 7470 km mindre bil enn resten av befolkningen i Oslo med førerkort og bil i husholdet. Et særtrekk ved medlemmene av Bilkollektivet er imidlertid at de ikke kjører bil til arbeidet. For personer som er avhengig av bil til jobben vil Bilkollektivet antakelig være et for dyrt alternativ til egen bil. De i befolkningen i Oslo som har bil i husholdet uten at denne benyttes til og fra arbeidet, kjører i gjennomsnitt 1809 km lengre med bil i forhold til Bilkollektivistene. Fordi studien av Bilkollektivet består av så få personer kan imidlertid denne forskjellen være tilfeldig - forskjellen er med andre ord ikke signifikant.

Det er heller ingen signifikant forskjell mellom gjennomsnittlig kjørelengde med bil for Bilkollektivets medlemmer og den gruppen i befolkningen som er mest lik dem selv. Det vil si heltidsansatte i Oslo mellom 30-60 år med høy utdannelse med førerkort og bil i husholdet, som ikke bruker bil på arbeidsreisen.

4 Omsetning av bil

4.1 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, solgte sin bil 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.

4.2 Potensialet for redusert bilkjøp

Bilkollektivet er et alternativ til egen bil, men ikke alle som meldte seg inn i Bilkollektivet hadde konkrete planer om å kjøpe bil. Før testperioden var det bare 17 personer (27%) som hadde diskutert bilkjøp de siste to månedene. Litt over halvparten (9 personer) av disse ser ut til å ha blitt tilfredsstilt

ved å bli med i Bilkollektivet. Det vil si at de ikke hadde diskutert bilkjøp i løpet av de siste månedene av testperioden.

Den andre halvparten (8 personer) diskuterte fortsatt bilkjøp i slutten av testperioden. Det vil altså si at de ikke er helt fornøyd med Bilkollektivet. To av disse kjøpte seg bil i perioden.

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%) 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.

4.3 Katalysator for bilkjøp

En hypotese før evalueringen var at Bilkollektivet kunne virke som en katalysator for ønske 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.

Av de 16 personene som hadde diskutert bilkjøp i slutten av testperioden, hadde halvparten ikke diskutert dette de siste månedene før de meldte seg inn i Bilkollektivet. Det vil si at medlemskapet i Bilkollektivet kan ha vært en katalysator for denne diskusjonen om bilkjøp.

Hvis vi ser på reelt bilkjøp er det tre av de som har kjøpt bil som ikke hadde diskutert muligheten av bilkjøp de siste to månedene før de ble medlem. For disse tre kan dermed Bilkollektivet ha fungert som en katalysator for bilkjøpet.

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.

5 Miljøpotensialet

Studien viser at miljøeffektene som følge av delt eie av bil er noe usikre. For det første var det samlet sett ingen endring i bilkjøring før og etter medlemskapet, for det andre kjørte ikke medlemmene nevneverdig mindre bil enn andre i Oslo med bil i husholdet som ikke brukte bil på arbeidsreisen. Bilkollektivstene klarte seg imidlertid samlet sett med færre biler enn andre.

5.1 Bilkjøring som medlem og ikke medlem

At det samlet sett ikke var noen endring i bilkjøring før og etter medlemskapet er for så vidt et positivt resultat. Det var nemlig forventet at kjørte km med bil skulle øke fordi medlemskapet ville gi bedre tilgang på bil enn ikke å ha bil overhode. Bilkollektivets medlemmer viser seg imidlertid i realiteten ikke å ha så dårlig tilgang på bil før de ble medlemmer. Relativt mange kunne låne bil. Økonomisk sett hadde de også et inntektsnivå som gjorde dem i stand til å leie bil. Det ser dermed ut til at Bilkollektivets biler er en erstatning for lånte og leide biler.

For de som vanligvis lånte bil av familie eller venner kan Bilkollektivet ha fungert frigjørende i den forstand at de i stedet for å måtte spørre om å låne andres biler, heller bruker en av bilene til Bilkollektivet. Når det gjelder livskvalitet kan dette oppleves som positivt ved at en slipper å være avhengig av andres velvillighet.

Selv om det samlet sett ikke var noen endring i antall km kjørt med bil før og etter testperioden, var det blant medlemmene en relativ stor forskjell med hensyn til endring av kjørelengde med bil. Noen endret sine reisevaner med bil betydelig – noen i miljømessig positiv retning og andre i negativ retning. Undersøkelsen gir for øvrig ingen svar på årsaken til disse forskjellene.

5.2 Bilkjøring som Bilkollektivist eller bileier

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. Prisnippet bak denne antakelsen er bl a at delt eie av bil gir dårligere tilgang på bil enn eie av egen bil og at dette fører til mindre bilkjøring. På bakgrunn av en sammenligning med andre grupper i befolkningen viser undersøkelsen på den annen side at det er grunn til å tro at de ikke ville kjørt noe lengre med bil selv om de hadde hatt en egen bil, så lenge de ikke bruker denne på arbeidsreisen.

En antakelse er imidlertid at personer som kjøper bil som i utgangspunktet ikke bruker bil på arbeidsreisen gradvis begynner å bruke bil på arbeidsreisen fordi bilen nå engang er betalt og er tilgjengelig. Undersøkelsen viser at når medlemmene først hadde Bilkollektivets bil så 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 arbeidsreise eller ikke. Det er derfor grunn til å tro at hvis medlemmene hadde kjøpt bil ville flere gradvis begynt å bruke den på arbeidsreisen.

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 et også et potensiale for redusert bruk av bil.

Den store utfordringen for å få realisert miljøgevinsten som ligger i delt eie av bil er imidlertid å få personer som i utgangspunktet kjører bil til arbeidet - ikke fordi de må, men fordi de har en bil tilgjengelig - til å se fordelene ved ikke å eie egen bil.

5.3 Færre biler

Den klareste miljøeffekten av delt eie av bil ligger for øvrig i behovet for redusert antall biler. De 78 medlemmene som i utgangspunktet var med i undersøkelsen klarte seg med 10 biler i stedet for å ha hver sin egen bil. I Oslo er det 180.199 biler registrert (31/12-1997). Ca 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 arbeidsreisen, vil det si at 18.020 privat eide biler kunne vært erstattet av 2.310 kollektivt eide biler. Det vil si et redusert behov for 15.709 parkeringsplasser.

De miljømessige konsekvensene av bilkollektiv er med andre ord kanskje først og fremst knyttet til arealutnytting. Det vil si at areal som nå benyttes til parkering av privateide biler vil kunne reduseres. Dette vil kunne gjennomføres ved omregulering av eksisterende parkeringsareal og ved endring av kravene til parkeringsplasser for bil ved bygging av nye boliger. I stedet for parkering for privateide biler kunne det etableres hente-/parkeringsplasser for kollektivt eiede biler.

6 Referanser

Berge, G. 1998

Bilkollektivet i Oslo – Studie av en pionergruppe. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1095/1998

Frøysadal, E og Kolbenstvedt, M. 1990

Sykkelbyprosjektet. Etterundersøkelser i sykkelbyene Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy i 1994. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 290/1995.

Frøysadal, E og Kolbenstvedt, M. 1990

Sykkelbyprosjektet. Etterundersøkelser i sykkelbyene Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy i 1994. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 290/1995.

Hille, J. 1993

Felleseie av personbil. Om internasjonale erfaringer og muligheter i Norge». *Framtiden i våre hender*, Oslo. Rapport 9/93.

- Hjorthol, R, Kolbenstvedt, M. og Vibe, N. 1990b
Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 57/1990.
- Hjorthol, R. 1990
Kvinnens arbeidsreiser. Et premiss for offentlig planlegging. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 72/1990.
- Hjorthol, R. 1996
Hverdaglivets reiser . En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo (kommer som TØI rapport)
- Klintman, M. 1998
"Between the Private and the Public: Formal Car Sharing as Part of a Sustainable Traffic System – an Exploratory Study". Lund, Sociologiska institutionen, Lunds universitet. Forskningsrapport 98:3.
- Klæboe, R og Fyhri, A. 1996
Bomiljøet rundt Rødsmoen øvingsområde 1996. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994.
- Klæboe, R og Kolbenstvedt, M. 1994
Bomiljøet på Grünerløkka/Sofienberg - en intervjuundersøkelse. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994
- Steininger, Karl , Vogl, Caroline og Zettl, Ralph 1996
Car-sharing organizations. The size of market segment and revealed change in mobility behavior. Artikkel i Transport Policy. Vol 3 No 4 pp177-185, 1996
- Kolbenstvedt, M, Klæboe, R og Kjørstad, K N. 1990
Flytrafikk, bomiljø og helse. Resultater fra en intervju-undersøkelse rundt Fornebu 1989. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 65/1990.
- Kolbenstvedt, M, Silborn, H, og Solheim, T. 1996
Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder. *Miljøhåndboken. Del I.* Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Sachs, W. 1983
Are energy-intensive life-images fading? The cultural meaning of the automobile in transition. *Journal of Economic Psychology*, 3, 1983, s 347-365
- Statens forurensningstilsyn (SFT). 1996
Forurensning i Norge. Oslo.
- Vibe, N og Hjorthol, R. 1993
Dagliglivets reiser i større byer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 214/1993.
- Vibe, N. 1993
Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993.
- Vägverket 1998
Samsas om Fordon. Ett par rapporter om bildelning. Borlänge, Vägverket. Publikation nr. 1998:66.
- Wagner, Conrad og Katzev, Richard 1996
Car Sharing Takes Off in Europe. Artikkel i The urban Ecologist. No 3 1996: Guiding Global Urban Growth. (<http://www.com/~shmitt/ue96n3c.htm>)