

UA-RAPPORT 170/2022

Evaluering av prøveordningen for bildeling i Oslo

Dato: 05.12.2022

Version: 01

asplanviak.no

BILDELING

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Oslo kommune Bymiljøetaten
Tittel på rapport:	Evaluering av prøveordningen for bildeling i Oslo
Oppdragsnavn:	Evaluering av prøveordningen for bildeling
Oppdragsnummer:	630298-07
Utarbeidet av:	Kristine Wika Haraldsen, Winnie Ma og Katrine Erichsen
Oppdragsleder:	Kristine Wika Haraldsen
Tilgjengelighet:	Åpen

Kort sammendrag

Asplan Viak ved avdeling Urbanet Analyse har evaluert prøveordningen for bildeling på oppdrag fra Bymiljøetaten. Målet med evalueringen er å vurdere om prøveordningen bidrar til formålet, og foreslå endringer i forskrift og innretning for ordningen i tiden fremover.

Evalueringen av prøveordningen for bildeling er basert på en markedsundersøkelse blant befolkningen i Oslo kommune, intervjuer med og data fra bildelingsforetakene, samt en workshop med bildelingsforetakene og Bymiljøetaten.

Denne rapporten presenterer arbeidsopplegg og resultater. Vi har også produsert en kartfortelling: [Prøveordning for bildeling \(arcgis.com\)](https://arcgis.com).

Forord

Bymiljøetaten gjennomfører og administrerer en prøveordning for bildeling på kommunal grunn. Hensikten med prøveordningen er å redusere samlet bilbruk i Oslo, stimulere til miljøvennlige transport, og redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering. Asplan Viak ved avdeling Urbanet Analyse har evaluert prøveordningen på oppdrag fra Bymiljøetaten.

Bård Norheim har delt prosjektlederrollen i oppdraget med Kristine Wika Haraldsen, og hatt hovedansvaret for utarbeidelsen av markedsundersøkelsen. Kristine Wika Haraldsen har stått for kartlegging av styrker og svakheter ved forskriften, inkludert workshop og intervjuer med bildelingsaktørene. Winnie Ma har kodet markedsundersøkelsen og analysert majoriteten av resultatene. Katrine Erichsen har utarbeidet kartfortellingen og har med hjelp fra Magne Fossum analysert faktisk bruk av de kommunale oppstillingsplassene. Øystein Berge har kvalitetssikret arbeidet. Katrine Kjørstad har bidratt med nyttige kommentarer til markedsundersøkelsen og resultatene. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Martin Vollen Bergheim.

Alle analyser og vurderinger i rapporten er gjort av Asplan Viak, avdeling Urbanet Analyse, som også står ansvarlig for eventuelle feil og mangler ved dokumentet.

Oslo, 05.12.2022

Kristine Wika Haraldsen
Oppdragsleder

Øystein Berge
Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	5
1. Innledning	9
1.1. Bakgrunn og formål	9
1.2. Leseveiledning	9
1.3. Dagens prøveordning og deltagende bildelingsforetak	10
1.4. Arbeidsopplegg for evalueringen	11
2. Evaluering av prøveordning og forskrift	13
2.1. Prøveordningen fungerer i stor grad etter formålet	13
2.2. Styrker og svakheter ved dagens prøveordning	16
2.3. Forslag til endringer i dagens forskrift og innretning	18
2.4. Utvikling av bildeling på kommunal grunn	21
2.5. Kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling	22
3. Resultater fra markedsundersøkelsen	24
3.1. Betydelig potensial for bildeling i Oslo	25
3.2. Transportressurser og reisemønster påvirker bildeling	30
3.3. Bruk av bildelingsordninger	43
3.4. Preferanser i valg av bildelingsordninger	49
4. Faktisk bruk av oppstillingsplassene	51
5. Drøfting av innhold i forskrift om prøveordning	54
5.1. Forskriftens formål	54
5.2. Vilkår for godkjenning av bildelingsforetak	55
5.3. Bildelingsråd	58
5.4. Parkeringstillatelse til faste oppstillingsplasser	59
5.5. Parkeringstillatelse i beboerparkeringsordningen	63
5.6. Annet	65

6. Referanser	66
7. Vedlegg: utfyllende informasjon om markedsundersøkelsen	67

Sammendrag

Asplan Viak ved avdeling Urbanet Analyse har evaluert prøveordningen for bildeling på oppdrag fra Bymiljøetaten. Formålet med prøveordningen er å redusere samlet bilbruk i Oslo, stimulere til miljøvennlige transport, og redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering.

Målet med evalueringen er å vurdere om prøveordningen bidrar til formålet, og foreslå endringer i forskrift og innretning for ordningen i tiden fremover. Evalueringen av prøveordningen for bildeling er basert på en markedsundersøkelse blant befolkningen i Oslo kommune, intervjuer med og data fra bildelingsforetakene, samt en workshop med bildelingsforetakene og Bymiljøetaten.

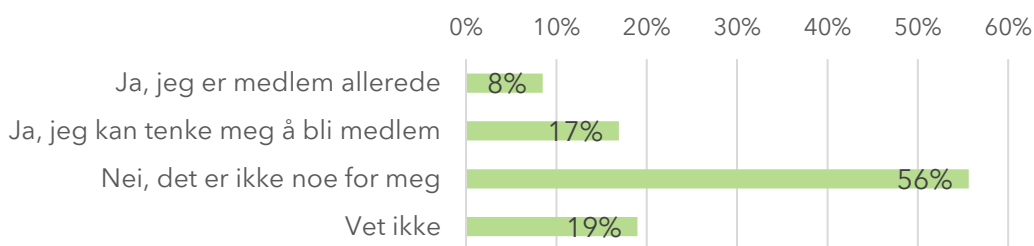
Styrker og svakheter ved dagens prøveordning

Styrker og svakheter ved dagens prøveordning, samt muligheter og utfordringer fremover, er oppsummert i tabellen under.

<p>Styrker</p> <ul style="list-style-type: none"> • Øker attraktiviteten til bildeling gjennom å gi bildelingsforetak tilgang til parkering i sentrale områder av Oslo • Sørger for synlighet gjennom skilt, oppmerking i veigrunnen og bildelingsbiler i bybildet • Åpen ordning som inkluderer ulike foretak og forretningsmodeller • Etablering av bildelingsrådet legger til rette for godt samarbeid 	<p>Svakheter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildeling er ikke klart definert, noe som kan bidra til å utvanne effekten av ordningen • Manglende informasjonsflyt mellom etaten og foretakene når det gjelder drift og feilparkering • Manglende system for omfordeling av oppstillingsplasser
<p>Muligheter fremover</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mer informasjon fra etaten til befolkningen om bildeling • Etablere beboersonetillatelser med andre krav enn til allsonetillatelser • Økt integrasjon av informasjon mellom etaten og foretakene, eksempelvis med felles app for brukerne 	<p>Utfordringer fremover</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbygging av ladeinfrastruktur for elektrifisering av bildelingsbilene • Tilrettelegging for bildeling dersom Oslo skal bli bilfritt innenfor ring 2

Potensial for bildeling i Oslo

Markedsundersøkelsen tyder på at 17 prosent av befolkningen i Oslo kommune kan tenke seg å bli med i en bildelingsordning. 13 prosent av befolkningen er allerede bildelingsbrukere, hvorav 8 prosent er medlemmer av en bildelingsordning og 5 prosent (som ikke er medlem) har brukt bildeling de siste par månedene.



Figur S-1. Svarfordeling på spørsmålet: «Er du medlem eller kan du tenke deg å bli medlem i en bildelingsordning?» (n = 2108).

Potensialet for vekst i bildeling er størst i de sentrale bydelene Grünerløkka, St. Hanshaugen, Gamle Oslo og Frogner. Her svarer 20-25 prosent at de kan tenke seg å benytte en bildelingsordning. Her er allerede 13-16 prosent av befolkningen medlemmer eller brukere av bildelingsordninger.

Den typiske bildelingsbrukeren i Oslo er mellom 35-44 år, har barn, eier ikke bil, har lang utdanning og bor i en av de sentrale bydelene (Grünerløkka, St. Hanshaugen, Sagene, Gamle Oslo og Frogner). Det er noe flere menn enn kvinner som er bildelingsbrukere.

Bideling reduserer trolig samlet bilbruk i Oslo kommune

Bidlingsbrukere kjører mindre bil enn den generelle befolkningen. Samtidig viser resultatene fra markedsundersøkelsen at bildelingsbrukere som ikke eier bil, kjører mer bil enn de ville gjort uten bildeling. På kort sikt bidrar bildeling til å gi flere tilgang til bil og dermed øker bilbruken. Et usikkerhetsmoment når det gjelder samlet bilbruk og potensial for bildelingsordninger fremover, er hvor tilgjengelige bildelingsbilene blir når det gjelder pris og lokalisering. Når barrieren mot bruk av bildeling reduseres, eksempelvis gjennom økt tilgjengelighet, vil forskjellen i bruk mellom bildelingsbil og privatbil gå ned. Det betyr økt bilbruk blant bildelingsbrukere.

På lang sikt vil en økning i bildeling bidra til redusert bilkjøring gjennom redusert bilhold. Terskelen for å bruke bildelingsbil er, og må fortsette å være, høyere enn terskelen for å bruke egen bil, grunnet avstand til parkeringsplass, leiekostnad og administrasjon av leie. På sikt kan derfor tilrettelegging for bildeling redusere samlet bilbruk i Oslo kommune.

Bidlingsmedlemmer bruker mer kollektivtransport, sykkel og gange

Resultatene fra markedsundersøkelsen tyder på at tilretteleggingen for bildeling bidrar til å stimulere til miljøvennlige transportformer. Bidlingsbrukere benytter mer kollektivtransport, sykkel og gange på sine daglige arbeidsreiser enn den generelle befolkningen. Dette er i tråd med funnene fra undersøkelsen av bildeling i Bergen som konkluderer med at bildeling bidrar til mer miljøvennlig mobilitet (TØI, 2022).

Bidling reduserer bilhold og dermed behov for parkering

Resultatene fra markedsundersøkelsen viser at rett under 40 prosent av bidlingsbrukerne enten har solgt en bil eller utsatt å kjøpe bil. Videre svarer 56 prosent av de som kan tenke seg å begynne å bruke bildeling at de ser for seg å selge eller utsette å kjøpe bil. Dette kan være et optimistisk anslag, men det illustrerer et potensial for ytterligere reduksjon i bilhold dersom flere benytter bildeling.

Redusert bilhold innebærer redusert behov for parkering og dermed redusert areal som brukes til parkering. Dette reduserer behovet for gateparkering på offentlig vei tilrettelagt for privatbil. Bidlingsforetakene er tydelige på at kommunens tilrettelegging for bildeling gjennom tilgangen på parkeringsareal i sentrumsnære strøk er avgjørende for at det skal være mulig å drive med bildeling i Oslo. Prøveordningen fungerer i så måte etter formålet.

Forslag til endringer i forskrift og innretning

Basert på intervjuer og workshop med bidlingsforetakene og Bymiljøetaten, samt resultatene fra markedsundersøkelsen, har vi utformet følgende forslag til endringer i forskrift og innretning:

- *Vi foreslår å skille mellom vilkår for å bli godkjent som foretak i ordningen og vilkår for tilgang på kommunale oppstillingsplasser.*
- *Vi foreslår at det formuleres et nytt vilkår for tilgang på kommunale oppstillingsplasser som begrenser maksimal tid for utleie.*
- *Vi foreslår å definere i forskriften at bidlingsrådets leder velges årlig av bidlingsaktørene.*
- *Vi foreslår å inkludere i forskriften at Oslo kommune avgjør omfordeling av oppstillingsplassene, og at foretakene tar kostnaden ved omskifting.*
- *Vi foreslår at det i forskriften defineres at allsonetillatelsene gjelder når bilen er utleid og når den ikke er utleid.*
- *Vi foreslår at det i forskriften defineres at allsonetillatelser følger med kommunale oppstillingsplasser.*

- Vi foreslår at det i tillegg til allsonetillatelser kan utarbeides beboersonetillatelser som er knyttet til én beboersone. For disse bør følgende vilkår i dagens forskrift ikke gjelde: Foretaket må dokumentere at kjøretøyet det søkes om har en egen fast oppstillingsplass, eventuelt tildelt etter § 4.
- Vi foreslår at det i forskriften defineres at oppstillingsplassene ikke trekkes tilbake eller omfordeles etter ett år.
- Vi foreslår at det skal være mulig å registrere én eller flere servicebiler slik at foretakene kan parkere servicebilen på oppstillingsplassene i korte perioder.
- Vi foreslår at det utvikles et system for informasjonsdeling mellom Bymiljøetaten og bildelingsforetakene.

Utvikling av ordningen fremover

Opprette beboersonetillatelser og inkludere flere forretningsmodeller

Vi foreslår at det i tillegg til allsonetillatelser kan utarbeides beboersonetillatelser uten krav til stasjonsbasert bildeling og at bilene utelukkende benyttes til bildeling.

Hovedargumentasjonen for forslaget er å legge til rette for økt bruk av bildeling gjennom flere parkeringstillatelser. Videre vil dette åpne rommet for foretakene som vil utforske andre forretningsmodeller enn stasjonsbasert bildeling. Flere kan anse bildeling som et alternativ til egen bil dersom andre forretningsmodeller inkluderes.

Legge til rette for miljøvennlig transport for å øke bildeling

Markedsundersøkelsen viser at bildeling benyttes i kombinasjon med sykkel, gange og kollektivtransport. De som benytter bildeling, gjør i stor grad dette som et supplement til miljøvennlige transportformer. Videre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport, samt nye mobilitetsformer, vil være viktig for at en stadig større del av befolkningen kan klare seg uten egen bil, og benytte bildeling i de tilfellene hvor de trenger bil. På samme måte gjør reduksjon i privat parkering det vanskeligere å eie egen bil, og dermed mer attraktivt å klare seg uten egen bil.

Insentiver til bildeling utenfor ring 3

Markedsundersøkelsen viser et betydelig potensial for bildeling i bydeler utenfor ring 3. I bydelene Nordstrand, Nordre Aker og Søndre Nordstrand er det eksempelvis 15-16 prosent som oppgir at de kan tenke seg å bli medlem av en bildelingsordning. For å legge til rette for bildeling her, kan Bymiljøetaten jobbe med insentiver for å motivere bildelingsforetakene til å etablere plasser her. Dette kan eksempelvis gjøres gjennom at selskapene kan søke om kommunale oppstillingsplasser utenfor ring 3 til redusert pris, eller ved at kommunen gir støtte til leie av private oppstillingsplasser i en tidsavgrenset forsøksperiode.

1. Innledning

1.1. Bakgrunn og formål

Bymiljøetaten gjennomfører og administrerer en prøveordning for bildeling på kommunal grunn. Asplan Viak ved avdeling Urbanet Analyse har evaluert prøveordningen på oppdrag fra Bymiljøetaten. Hovedhensikten med oppdraget er å avdekke erfaringer som direkte kan knyttes opp mot prøveordningen og dens forskrift. Formålet med forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Oslo kommune for å redusere samlet bilbruk, stimulere til miljøvennlige transportformer og redusere arealet som brukes til parkering.

I dette oppdraget har vi undersøkt måloppnåelse ved dagens prøveordning og komme med forslag til forbedringer. Evalueringen inneholder en markedsundersøkelse til aktive bildelingsbrukere samt en kontrollgruppe, en kartlegging av styrker og svakheter ved dagens prøveordning, en evaluering av faktisk bruk av de kommunale oppstillingsplassene og et forslag til datastandarder/datagrensesnitt som kan benyttes for kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling mellom aktørene og Bymiljøetaten. Videre utarbeider vi forslag til hvordan bildeling på kommunal grunn bør være i framtiden, og forslag til hvordan andre forretningsmodeller for bildeling kan inkluderes i forskriften.

1.2. Leseveiledning

Denne rapporten presenterer arbeidsopplegg og resultater:

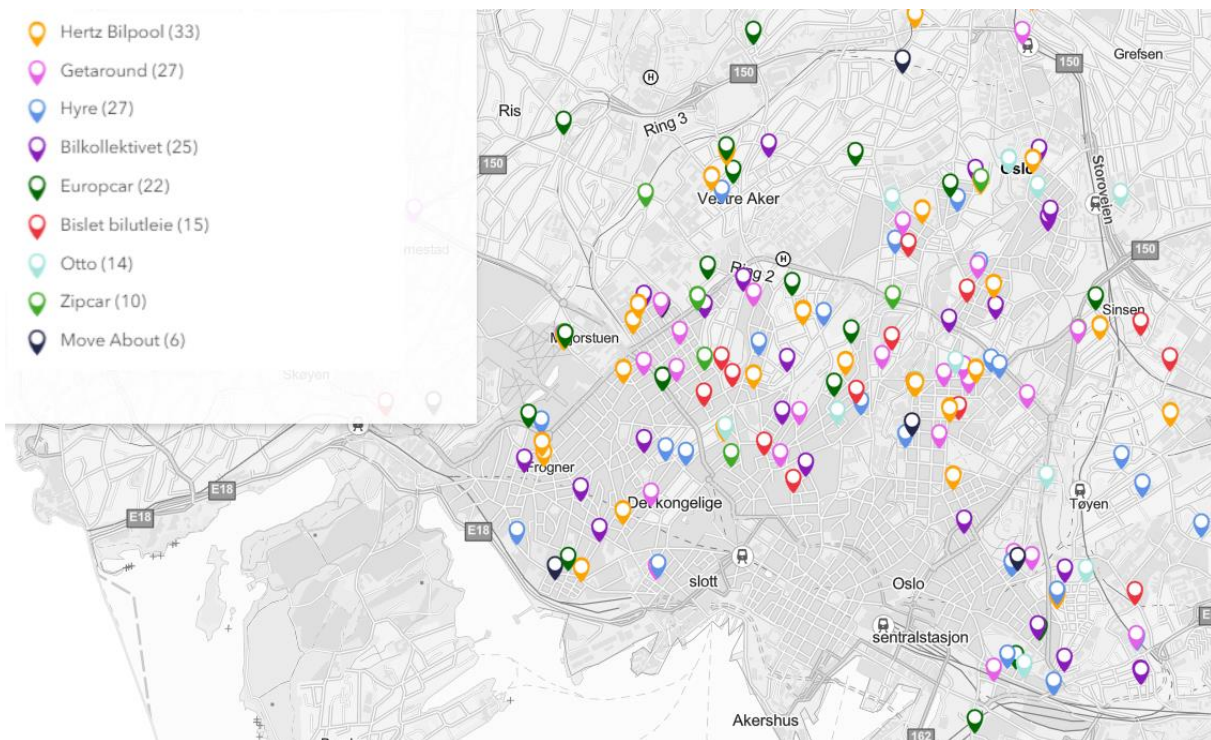
1. Dette første kapitlet inneholder en kortfattet beskrivelse av prøveordningen for bildeling og presenterer arbeidsopplegget for evalueringen.
2. I kapittel 2 presenterer vi resultatene fra evalueringen av prøveordningen for bildeling. Kunnskapsgrunnlaget som resultatene bygger på, følger i kapittel 3-5.
3. Kapittel 3 inneholder resultater fra markedsundersøkelsen om bildeling i Oslo. Resultatene tyder på at prøveordningen bidrar til redusert bilbruk og bilhold i Oslo.
4. Kapittel 4 inneholder en kortfattet analyse av faktisk bruk av oppstillingsplassene.
5. I kapittel 5 drøfter vi innholdet i forskriften om prøveordningen basert på intervjuer og workshops, og utleder forslag til endringer i forskrift.

Vi har også produsert en kartfortelling: [Prøveordning for bildeling \(arcgis.com\)](https://arcgis.com).

1.3. Dagens prøveordning og deltagende bildelingsforetak

Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling i Oslo kommune ble vedtatt 12. september 2019¹. Nå gjennomfører vi en evaluering og Bymiljøetaten vil med denne som grunnlag vurdere mulighetene for et forslag til permanent innretning. Det er delt ut 600 oppstillingsplasser på kommunal grunn gjennom fire tildelingsrunder med henholdsvis 150 oppstillingsplasser per runde. Det er allerede vedtatt å dele ut ytterligere 400 plasser neste år. Det er også delt ut allsonetillatelser som gir tillatelse til å parkere i Oslos beboerparkeringssoner.

De 600 oppstillingsplassene er fordelt på 179 bildelingslokasjoner i Oslo. Det er høyest konsentrasjon av oppstillingsplasser i bydelene Frogner, St. Hanshaugen, Sagene, Grünerløkka og Gamle Oslo. Kartutsnittet under, som er hentet fra [kartfortellingen](#) som supplerer rapporten, viser fordelingen av lokasjoner på bildelingsforetakene. Det er ulikt antall oppstillingsplasser knyttet til de ulike lokasjonene.



Figur 1-1. Kart over lokasjoner for offentlige oppstillingsplasser til bildeling i Oslo. Utklipp fra kartfortelling: [Prøveordning for bildeling \(arcgis.com\)](#).

¹ [Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo - Lovdata](#)

Tabellen under viser antallet oppstillingsplasser per bildelingsforetak. Det er 9 ulike bildelingsforetak som har oppstillingsplasser gjennom ordningen. I tillegg er det 4 bildelingsforetak som er godkjent gjennom ordningen, men som per i dag ikke har oppstillingsplasser². Omtrent 20 prosent av plassene har lader for elbil og opptas av elbiler.

Tabell 1-1: Kommunale bildelingslokasjoner og antall oppstillingsplasser per bildelingsforetak.

Bidelingssselskap	Bidelingslokasjoner	Oppstillingsplasser
Hertz Bilpool	33	84
Getaround	27	100
Hyre	27	107
Bilkollektivet	25	100
Europcar	22	69
Bislet bilutleie	15	53
Otto	14	43
Zipcar	10	26
Move About	6	17

1.4. Arbeidsopplegg for evalueringen

Evalueringen er basert på kunnskap fra tre hovedkilder:

1. En markedsundersøkelse til bildelingsbrukere og en kontrollgruppe
2. Intervjuer og workshop med bildelingsforetakene
3. Data på faktisk bruk av oppstillingsplasser levert av bildelingsforetakene

Markedsundersøkelse om eie og bruk av bil

Målet med spørreundersøkelsen er å undersøke hvorvidt prøveordningen for bildeling på kommunal grunn fungerer etter formålet, og finne forbedringspotensial. Miljøeffekten av tilrettelegging for bildeling avhenger av hvor mange som bytter ut egen bil og hvordan bildelingsbiler benyttes sammenliknet med biler i privat eie. Vi spør derfor både brukere av bildelingsordninger og befolkningen generelt om eie og bruk av bil for å kartlegge om kommunens tilrettelegging for bildeling bidrar til redusert bilbruk og bilhold.

² Dette gjelder foretakene Sixt, Fleks, Bærum bilutleie og Oslo bilutleie.

Undersøkelsen er utformet som en enkel reisevaneundersøkelse i kombinasjon med en preferanseundersøkelse (stated preference-analyse) for å kartlegge hvilke faktorer som er viktigst for å få folk til å benytte seg av ulike typer bildelingsordninger, og hvordan kommunenes tilrettelegging kan forbedres for å nå målene med prøveordningen.

Til medlemsundersøkelsen har vi rekruttert per mail gjennom bildelingsaktørers register av brukere. Kontrollgruppen er et befolkningsrepresentativt utvalg av Oslos befolkning rekruttert per brev og sms gjennom Bas Kommunikasjon AS. Undersøkelsen ble sendt ut til et tilfeldig trukket utvalg på 20 000 personer i Folkeregisteret. Vi mottok 2224 svar, noe som innebærer en svarandel på 11 prosent.

Intervjuer og workshop med bildelingsaktører

Vi har intervjuet 8 bildelingsaktører som har tillatelser gjennom prøveordningen. Alle deltagerne i bildelingsrådet ble bedt om å stille til intervju. Intervjuene har vært effektive for å innhente erfaringer til å evaluere styrker og svakheter ved dagens prøveordning. Intervjuene er også benyttet til å kartlegge aktørenes vilje og mulighet til å dele data, både til dette prosjektet og til kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling med Bymiljøetaten.

Evaluering av faktisk bruk av de kommunale oppstillingsplassene

Kun 5 av aktørene har levert data på faktisk bruk av de kommunale oppstillingsplassene. Dette har gitt informasjon om ca. 70 prosent av oppstillingsplassene. Med noe begrenset datagrunnlag har vi analysert hvordan faktisk bruk avhenger av lokalisering og andre relevante elementer. Dette er kort beskrevet i kapittel 4, og presentert i [kartfortellingen](#).

Kartlegging av styrker og svakheter ved dagens prøveordning

På bakgrunn av resultatene fra markedsundersøkelsen blant brukere og befolkning, samt intervjuene med bildelingsaktørene, vurderer vi styrker og svakheter ved innretningen av dagens prøveordning. Som en del av arbeidet ble det gjennomført en workshop med oppdragsgiver og bildelingsaktører. Kartleggingen var utformet som en [SWOT-analyse](#), en metode for å identifisere styrker og svakheter, samt muligheter og utfordringer. Hvordan andre forretningsmodeller for bildeling kan inkluderes i forskriften, og andre konkrete forslag til endringer ble også diskutert på workshopen.

2. Evaluering av prøveordning og forskrift

Vi starter med resultatene av utredningen, og presenterer kunnskapsgrunnlaget i påfølgende kapitler 3-5 for de som vil dykke ned i detaljene. Formålet med utredningen er å undersøke måloppnåelse ved dagens prøveordning, vurdere styrker og svakheter, og komme med forslag til forbedringer.

Kapitlet er bygd opp som følger. Først vurderer vi hvorvidt prøveordningen fungerer etter formålet. Videre løfter vi frem viktige styrker og svakheter ved dagens prøveordning. Dette resulterer i konkrete forslag til endringer i dagens forskrift og innretning. Videre har vi utarbeidet forslag til hvordan bildeling på kommunal grunn bør utvikles fremover, og til slutt presenterer vi et forslag til datastandarder som kan benyttes for kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling mellom aktørene og Bymiljøetaten.

2.1. Prøveordningen fungerer i stor grad etter formålet

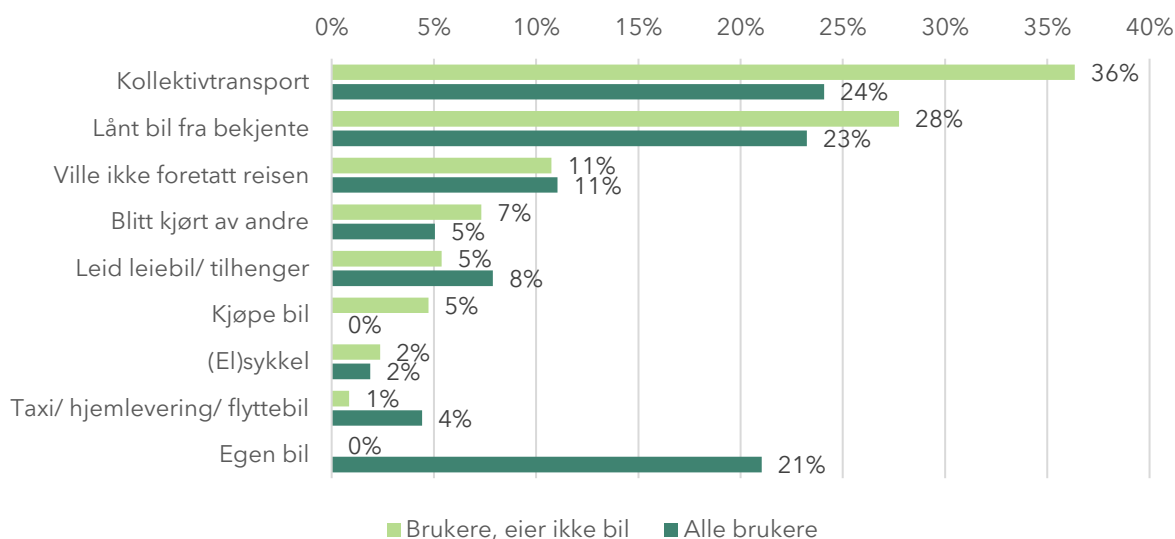
Formålet med forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Oslo kommune for å:

- (a) redusere samlet bilbruk i Oslo kommune,
- (b) stimulere til miljøvennlige transportformer, og
- (c) redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering.

Bideling reduserer trolig samlet bilbruk i Oslo kommune

Bidlingsbrukere kjører mindre bil enn den generelle befolkningen. Dette er i tråd med en nylig undersøkelse i Bergen (TØI, 2022) og en undersøkelse fra Oslo i 2008 (Ruud og Ellis, 2008) som begge viser at bidlingsbrukerne kjører omtrent en tredel mindre bil enn andre.

Samtidig viser resultatene fra markedsundersøkelsen at bidlingsbrukere som ikke eier bil, kjører mer bil enn de ville gjort uten bildeling. I undersøkelsen ble bidlingsbrukerne spurt om hvilket transportmiddel de ville ha brukt på sin siste bidlingsreise dersom de ikke kunne benyttet bidlingsbil. 37 prosent svarer at de ville reist kollektivt, med sykkel eller gange, eller avstått fra å reise. 63 prosent ville gjennomført reisen med en annen bil. Dette tyder på at tilgangen på bildeling øker bilbruken blant bidlingsbrukere.



Figur 2-1. Svarfordeling på spørsmålet «Tenk på din forrige reise med delebil. Hvordan ville du reist hvis du ikke kunne benyttet bildelingsbil på denne reisen?» for bildelere totalt og bildelere som ikke eier bil (n = 951). Resultat fra befolknings- og medlemsutvalg.

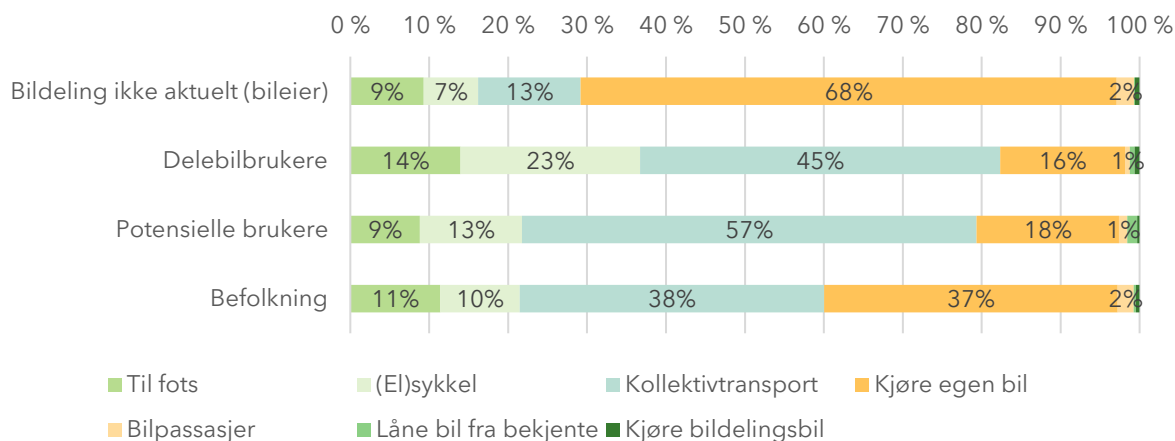
Dette spørsmålet kan tolkes som en måte å kartlegge den isolerte og kortsiktige effekten av bildeling på bilbruk. På lang sikt kan bildeling bidra til redusert bilhold, som vi beskriver på neste side. Terskelen for å bruke bildelingsbil er høyere enn terskelen for å bruke egen bil, grunnet avstand til parkeringsplass, leiekostnad og administrasjon av leie. Omregnet i generaliserte reisekostnader betyr dette at en kjøretur med delebil er dyrere enn en kjøretur med egen bil, og vi kan derfor forvente høyere etterspørsel eller bruk av egen bil sammenliknet med en delebil. På lang sikt kan derfor tilrettelegging for bildeling redusere samlet bilbruk i Oslo kommune.

Et usikkerhetsmoment når det gjelder samlet bilbruk og potensialet for bildelingsordninger fremover, er hvor tilgjengelige bildelingsbilene er når det gjelder pris og lokalisering. Bildelingsbrukere kjører mindre bil enn andre fordi barrieren mot bruk er høyere. Samtidig tyder våre analyser på at potensialet for bildeling er større jo mer bildelingsbilene ligner privatbilen. Nærhet, tilgjengelighet og pris vektlegges høyt for potensielle bildelingsbrukere. Det kan bety at maksimal tilrettelegging for bildeling gir mindre forskjell i bruk mellom en bildelingsbil og en privatbil, og dermed reduserer ordningens oppnåelse av formålet.

Bidelingsmedlemmer bruker mer kollektivtransport, sykkel og gange

Resultatene fra markedsundersøkelsen tyder på at tilretteleggingen for bildeling bidrar til å stimulere til miljøvennlige transportformer. Bidelingsbrukere benytter mer kollektivtransport, sykkel og gange på sine daglige reiser enn den generelle befolkningen.

Dette er i tråd med funnene fra undersøkelsen av bildeling i Bergen som konkluderer med at bildeling bidrar til mer miljøvennlig mobilitet; «Bidelere går og sykler og bruker mindre bil enn andre» (TØI, 2022).



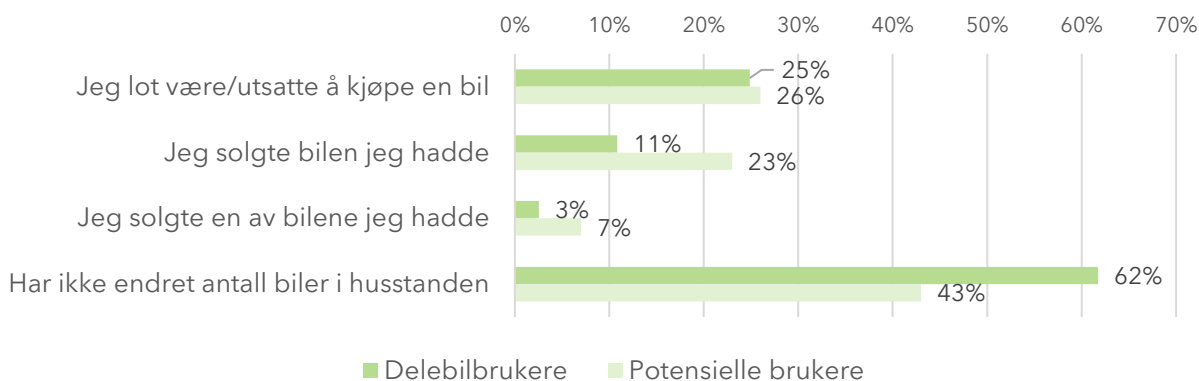
Figur 2-2. Hovedtransportmiddelfordeling for potensielle bidelere, nåværende bidelere, ikke-aktuelle bileiere og hele befolkningsutvalget (n = 2117). Resultater fra befolkningsundersøkelsen.

Bideling reduserer bilhold og dermed parkering

Resultatene fra markedsundersøkelsen viser at rett under 40 prosent av bildelingsbrukerne enten har solgt en bil eller utsatt å kjøpe bil. Videre svarer 56 prosent av de som kan tenke seg å begynne å bruke bildeling at de ser for seg å selge eller utsette å kjøpe bil. Dette kan være et optimistisk anslag, men det illustrerer et potensial for ytterligere reduksjon i bilhold dersom flere benytter bildeling.

I undersøkelsen i Bergen svarer hele 75 prosent av bildelingsbrukerne at de har kvittet seg med bil eller utsatt å kjøpe bil (TØI, 2022). Denne forskjellen tyder først og fremst på et høyere bilhold i Bergen i utgangspunktet, mens en større andel av bildelingsbrukerne i Oslo ikke har bil.

Redusert bilhold innebærer redusert behov for parkering og dermed redusert areal som brukes til parkering. Dette gjelder også for gateparkering på offentlig vei. Bidelingsforetakene er tydelige på at kommunens tilrettelegging for bildeling gjennom tilgangen på parkeringsareal i sentrumsnære strøk er avgjørende for at det skal være mulig å drive med bildeling i Oslo. Tilretteleggingen for bildeling gjennom prøveordningen fungerer i så måte etter punkt c) i formålet.



Figur 2-3. Svarfordeling på spørsmålet «Når du meldte deg inn i bildelingsordningen, hvordan påvirket dette antall biler i din husstand?» og «hvis du skulle bruke en bildelingsordning: Hvordan ville dette ha påvirket antall biler i husstanden?» (n = 1715). Resultat fra befolknings- og medlemsutvalget.

2.2. Styrker og svakheter ved dagens prøveordning

Bidlingsforetakene er i stor grad tilfreds med dagens ordning, men peker også på svakheter og forbedringspotensial. Av styrker med ordningen, trekker foretakene fram tilgangen på parkeringsareal i sentrumsnære strøk som avgjørende for at det skal være mulig å drive med bildeling i Oslo. Tilbudet av bildeling i Oslo har økt siden etableringen av prøveordningen, noe som tyder på at ordningen er vellykket når det gjelder å legge til rette for økt bildeling. Videre sørger ordningen for synlighet gjennom skilt og bildelingsbiler i bybildet, noe som fungerer som reklame for bildeling. Foretakene ønsker imidlertid samtidig at Bymiljøetaten i større grad kan arbeide for å informere innbyggerne om bildeling og tilretteleggingen for dette i de sentrumsnære bydelene.

Prøveordningen får skryt av foretakene for å være en åpen ordning som inkluderer ulike foretak og forretningsmodeller. Samtidig trekker noen foretak fram mangelen på en klar definisjon av bildeling som en utfordring for ordningen. De argumenterer med at dette kan utvanne effekten av ordningen ved å inkludere forretningsmodeller som i mindre grad bidrar til formålet enn de som var med fra start. Et eksempel her er at noen foretak skiller mellom bildeling og bilutleie, mens andre foretak ikke gjør det. Et annet eksempel er at noen bildelingsaktører ønsker å inkludere kun stasjonsbasert virksomhet, mens andre ønsker å åpne opp for A-B-løsninger, fri flyt-konsepter og andre bildelingsløsninger.

Etablering av bildelingsrådet legger til rette for godt samarbeid mellom bildelingsaktørene og med Bymiljøetaten. Det trekkes imidlertid fram behov for bedre samarbeid når det gjelder informasjonsflyten mellom etaten og foretakene om drift og feilparkeringer.

Det er i dag liten grad av datadeling mellom etaten og bildelingsforetakene. Økt integrasjon av informasjon fremover kan styrke etatens mulighet til å spisse ordningen for å bidra til formålet i størst mulig grad, men også øke etterspørselen for bildelingsforetakene gjennom mer og samlet informasjon til befolkningen. Forslag til datadeling omtales ytterligere i avsnitt 2.5.

Foretakene trekker fram tilgangen på parkeringsareal i sentrumsnære strøk som avgjørende for at det skal være mulig å drive med bildeling i Oslo. Tilbudet av bildeling i Oslo har økt siden etableringen av prøveordningen, noe som tyder på at ordningen er vellykket når det gjelder å legge til rette for økt bildeling.

Styrker og svakheter ved dagens prøveordning er oppsummert i tabellen under, sammen med muligheter og utfordringer fremover.

Tabell 2-1. Styrker og svakheter, samt muligheter og utfordringer ved dagens prøveordning for bildeling.

<p>Styrker</p> <ul style="list-style-type: none"> • Øker attraktiviteten til bildeling gjennom å gi bildelingsforetak tilgang til parkering i sentrale områder av Oslo • Sørger for synlighet gjennom skilt og bildelingsbiler i bybildet • Åpen ordning som inkluderer ulike foretak og forretningsmodeller • Etablering av bildelingsrådet legger til rette for godt samarbeid 	<p>Svakheter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildeling er ikke klart definert, noe som kan bidra til å utvanne effekten av ordningen • Manglende informasjonsflyt mellom etaten og foretakene når det gjelder drift og feilparkering • Manglende system for omfordeling av oppstillingsplasser
<p>Muligheter fremover</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mer informasjon fra etaten til befolkningen om bildeling • Etablere beboersonetillatelser med andre krav enn til allsonetillatelser • Økt integrasjon av informasjon mellom etaten og foretakene, eksempelvis med felles app for brukerne 	<p>Utfordringer fremover</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utbygging av ladeinfrastruktur for elektrifisering av bildelingsbilene • Tilrettelegging for bildeling dersom Oslo skal bli bilfritt innenfor ring 2

2.3. Forslag til endringer i dagens forskrift og innretning

Vi foreslår ikke at det legges inn en definisjon av bildeling i forskriften. Årsaken er at en at styrkene ved prøveordningen som trekkes frem av flest aktører er at ordningen er åpen og inkluderer ulike foretak og forretningsmodeller. Samtidig har aktørene ulike oppfatninger av hva som bør inngå i en slik definisjon. Det bør derfor gjøres et større arbeid på å utrede en slik definisjon før det eventuelt tas inn i forskrift. En definisjon som er åpen nok til å inkludere alle dagens foretak har liten verdi, grunnet de ulike forretningsmodellene. Se avsnitt 5.2 for drøfting rundt behovet for en definisjon av bildeling.

Vilkår for godkjenning av bildelingsforetak

Vi foreslår å skille mellom vilkår for å bli godkjent som foretak i ordningen og vilkår for tilgang på kommunale oppstillingsplasser.

Hovedårsaken er at det er bra å inkludere så mange som mulig bildelingsforetak og tilhørende forretningsmodellen i bildelingsrådet, men at de kommunale oppstillingsplassene kun bør tildeles biler som utelukkende benyttes til bildeling. Vi foreslår ikke å fjerne kravet om stasjonsbasert bildeling, altså at bildelingsbilene hentes og leveres samme sted. Hovedårsaken er at markedsundersøkelsen viser stor støtte til stasjonsbasert bildeling, samt at andre forretningsmodeller i større grad konkurrerer mot kollektivtransport. For en dypere diskusjon om vilkårene for godkjenning av bildelingsforetak, se avsnitt 5.2.

Følgende av dagens vilkår kan knyttes til vilkår for å bli godkjent som foretak i ordningen:

- kjøretøyene til foretaket må være registrert i Det sentrale motorvognregisteret, og foretaket må ha ansvar for at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand,
- bildelingsordningen må være åpen for alle og markedsføres mot et bredt publikum

Følgende av dagens vilkår kan knyttes til vilkår for tilgang på kommunale oppstillingsplasser, og skrives om til å omhandle bilene tilknyttet oppstillingsplassene:

- foretaket må disponere kjøretøy gjennom eie eller leie som utelukkende benyttes til bildeling,
- foretaket skal ha et konsept der bildelingsbilene hentes og leveres samme sted

I tillegg foreslår vi at det formuleres et nytt vilkår for tilgang på kommunale oppstillingsplasser som begrenser maksimal tid for utleie. Abonnementsløsninger med langtidsleie av bil vil ikke effektivt utnytte kommunale oppstillingsplasser.

Bidlingsråd

Vi foreslår å definere i forskriften at bidlingsrådets leder velges årlig av bidlingsaktørene.

Bidlingsrådet konstituerer seg selv. Det er fremkommet en bekymring for at det utvikler seg en skjev maktbalanse i rådet etter hvert som et økonomisk og teknologisk gap øker mellom foretakene. En konkret og enkel måte å regulere maktbalansen i bidlingsrådet på kan være å definere i forskriften at bidlingsrådets leder velges årlig av bidlingsaktørene. Videre kan en definere hvor mange år på rad samme leder kan sitte.

Parkeringsstillatelse til faste oppstillingsplasser

Vi foreslår å inkludere i forskriften at Oslo kommune avgjør omfordeling av oppstillingsplassene, og at foretakene tar kostnaden ved omskilting.

I står det at Oslo kommune avgjør hvor det skal opprettes faste oppstillingsplasser, hvor mange oppstillingsplasser som skal opprettes, samt hvilke bidlingsforetak som skal tildeles de bestemte oppstillingsplassene. Bidlingsforetakene etterlyser at det utvikles et system for omfordeling av plasser. Dette kommer av at foretak har ulike styrker og får ulike parkeringsplasser til å fungere når det gjelder utnyttelsesgrad og inntjening. I dag kan foretakene si opp plassene, men ønsker at de igjennom bidlingsforetaket skal omfordele plasser ved behov. Vi foreslår at dette godkjennes av Bymiljøetaten på lik linje med tildelinger. Ved påløper kostnader ved omskilting, og vi foreslår at dette dettes av foretakene. Dette var foretakene positive til under diskusjon på workshop. Se avsnitt 5.4.



Figur 2-4: Skilting av oppstillingsplass på kommunal grunn. Foto: Bymiljøetaten.

Parkeringstillatelse i beboerparkeringsordningen

Vi foreslår at det i forskriften defineres at allsonetillatelsene gjelder når bilen er utleid og når den ikke er utleid.

I dag mener Bymiljøetaten at allsonetillatelsene kun gjelder når kjøretøy er utleid, mens foretakene opplever at disse kan benyttes også utenom utleie, eksempelvis hvis oppstillingsplassen er utilgjengelig grunnet veiarbeid eller annet. Vi foreslår derfor at det i forskriften defineres når allsonetillatelsene gjelder. Vi ser fordeler ved at bildelingsforetakene kan benytte allsonetillatelser for oppstillingsplassene er utilgjengelig, men også et potensiale for å utnytte dette. Denne er imidlertid liten så lenge det kun er mulig å registrere én bil per oppstillingsplass.

Vi foreslår at det i forskriften defineres at allsonetillatelser følger med kommunale oppstillingsplasser.

Bidlingsforetakene er enige om at allsonetillatelser kan følge med de kommunale oppstillingsplassene uten at de må søke om dette i tillegg. Formålet med allsonetillatelser er å øke attraktiviteten til bildeling ved å gjøre det enkelt å dele bil. Dette bør omfatte bilene tilknyttet de kommunale oppstillingsplassene. Se avsnitt 5.5 for mer om dette.

Vi foreslår at det i tillegg til allsonetillatelser kan utarbeides beboersonetillatelser som er knyttet til én beboersone. For disse bør følgende vilkår i dagens forskrift ikke gjelde:

- Foretaket må dokumentere at kjøretøyet det søkes om har en egen fast oppstillingsplass, eventuelt tildelt etter § 4.

Hovedargumentasjonen er å legge til rette for økt bruk av bildeling gjennom flere parkeringstillatelser. Beboersonetillatelser kan være et tilbud til foretak med forretningsmodeller som gjør at de ikke kvalifiserer til kommunale oppstillingsplasser, eksempelvis ved at bilene ikke må hentes og leveres på samme sted.

Varighet

Vi foreslår at det i forskriften defineres at oppstillingsplassene ikke trekkes tilbake eller omfordeles etter ett år.

Forskriften sier i dag at parkeringstillatelsene er gyldig i ett år fra utstedelsestidspunktet. I en permanent ordning ønskes det en tydeliggjøring av at oppstillingsplassene ikke trekkes tilbake eller omfordeles etter ett år. Dette for å sikre forutsigbarhet for foretakene, men også for brukerne.

Andre forslag til endringer

Vi foreslår at det skal være mulig å registrere én eller flere servicebiler slik at foretakene kan parkere servicebilen på oppstillingsplassene i korte perioder.

Parkerte biler som ikke er registrert på oppstillingsplassen får i dag bot. Behovet for servicebil kommer eksempelvis hvis en delebil skal vaskes, repareres eller må fylle drivstoff. Foretak melder at det vil forenkle dette vedlikeholdsarbeidet hvis servicebilen kan stå på oppstillingsplassen mens en ansatt benytter delebilen, eksempelvis for å fylle drivstoff.

Vi foreslår at det utvikles et system for informasjon mellom Bymiljøetaten og bildelingsforetakene.

Bidlingsforetakene melder om at det ikke lar seg gjøre å se til egne kjøretøy hvert døgn, og at de ikke får informasjon om feilparkeringer eller behov for å fjerne bildelingsbil grunnet rengjøring av veg, vegarbeid eller annet. Dette fører til unødvendig mange bøter og borttauinger, som igjen skaper utfordringer for brukerne av bildeling. Det bør utredes hvordan slik informasjon kan flyte enklere mellom Bymiljøetaten og bildelingsforetakene.

2.4. Utvikling av bildeling på kommunal grunn

Opprette beboersonetillatelser og inkludere flere forretningsmodeller

Som beskrevet i avsnitt 2.3 foreslår vi at det i tillegg til allsonetillatelser kan utarbeides beboersonetillatelser som er knyttet til én beboersone. For disse plassene foreslår vi at foretakene ikke trenger å kvalifisere til kommunale oppstillingsplasser og at bilene ikke må ha en egen fast oppstillingsplass. Dette innebærer at tillatelsene kan gjelde for biler som ikke drives stasjonsbasert og som kun har parkering i én eller flere beboerparkeringssoner. Det bør være krav til at bilene utelukkende, eventuelt i en fastsatt høy grad, benyttes til bildeling, for å unngå å subsidiere privat parkering.

Hovedargumentasjonen for forslaget er å legge til rette for økt bruk av bildeling gjennom flere parkeringstillatelser. Videre vil dette åpne rommet for foretakene som vil utforske andre forretningsmodeller enn stasjonsbasert bildeling. Markedsundersøkelsen viser liten interesse for andre former for bildeling, men det kan handle om at det er stasjonsbasert bildeling som fungerer i dag. Flere kan anse bildeling som et alternativ til egen bil dersom andre forretningsmodeller inkluderes.

Legge til rette for miljøvennlig transport for å øke bildeling

Markedsundersøkelsen viser at bildeling benyttes i kombinasjon med sykkel, gange og kollektivtransport. De som benytter bildeling, gjør i stor grad dette som et supplement til miljøvennlige transportformer. Videre tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtransport, samt nye mobilitetsformer, vil være viktig for at en stadig større del av befolkningen kan klare seg uten egen bil, og benytte bildeling i de tilfellene hvor de trenger bil. På samme måte gjør reduksjon i privat parkering det vanskeligere å eie egen bil, og dermed mer attraktivt å klare seg uten egen bil.

Insentiver til bildeling utenfor ring 3

Bidelingsselskapene er tydelige på at de ikke ønsker kommunale oppstillingsplasser utenfor ring 3. De ønsker at det skal være mulig å søke om plasser utenfor ring 3, men at ikke Bymiljøetaten inkluderer slike plasser i tildelingsrundene uten at de er søkt om. Årsaken er at inntjening og bruk av plassene utenfor ring 3 er lavere enn i de sentrale områdene, samt at det er enklere å skaffe private parkeringsplasser utenfor ring 3.

Samtidig viser markedsundersøkelsen at det er et betydelig potensial for bildeling i bydeler utenfor ring 3. I bydelene Nordstrand, Nordre Aker og Søndre Nordstrand er det eksempelvis 15-16 prosent som oppgir at de kan tenke seg å bli medlem av en bildelingsordning. For å legge til rette for bildeling her, kan Bymiljøetaten jobbe med insentiver for å motivere bildelingsforetakene til å etablere plasser her. Dette kan eksempelvis gjøres gjennom at selskapene kan søke om kommunale oppstillingsplasser utenfor ring 3 til redusert pris, eller ved at kommunen gir støtte til leie av private oppstillingsplasser i en tidsavgrenset forsøksperiode.

2.5. Kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling

Det er etter vår erfaring et langt stykke å gå før bildelingsforetakene kan levere kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling. Dette handler om at bildelingsforetakene har svært ulike systemer av ulik kvalitet. Mens enkelte foretak kan ta ut omfattende data om bruken av de kommunale oppstillingsplassene, er dette svært vanskelig for andre. Bymiljøetaten bør i samråd med foretakene definere en komplett oversikt over data som skal deles og gi foretakene tid til å utvikle systemene som trengs. Det er en avveining mellom Bymiljøetatens behov for tilgang til omfattende data for å forbedre ordningen, og foretakenes mulighet og kostnader knyttet til systemutvikling.

Vi har utarbeidet et forslag til datastandarder, altså hvilke type data, som bør inngå i en kontinuerlig, åpen og automatisert datadeling mellom aktørene og Bymiljøetaten.

Forslaget er basert på kunnskap fra intervjuer med bildelingsaktørene og samtaler med oppdragsgiver. Data for bil tilknyttet hver oppstillingsplass kan deles månedlig og omfatte følgende:

- **Antall leier per måned.** Dette gir informasjon om hvor hyppig bilen leies ut. Antall leier kan manipuleres ved å tilby kort leieforhold til lav pris, og må derfor ses i sammenheng med utnyttelsesgrad og km kjørt.
- **Utnyttelsesgrad per måned.** Definert som timer utleid per måned. Dette gir informasjon om hvor mye av tiden bilen er utleid. Hvis utnyttelsesgraden er lav, bidrar den kommunale oppstillingsplassen i liten grad til formålet fordi bildelingsbilen blir lite brukt. Hvis utnyttelsesgraden er høy, viser det et behov for flere oppstillingsplasser i området. Utnyttelsesgrad kan manipuleres ved å tilby lange leieforhold til lav pris, og må derfor ses i sammenheng med antall leier og km kjørt.
- **Antall km kjørt per måned.** Dette gir informasjon om hvordan ulike bildelingsbiler brukes og utslippene fra bilene. Informasjonen kan sammenliknes med data på bruk av privatbiler, eksempelvis fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, for å øke kunnskapen om bildeling og trafikkreduksjon.
- **Antall individuelle leietakere per måned.** Dette gir informasjon om hvor mange som benytter bildeling, slik at Bymiljøetaten kan følge med på sesongvariasjoner, utviklingen over tid og effekter av tiltak, som nye oppstillingsplasser eller informasjonskampanjer.

3. Resultater fra markedsundersøkelsen

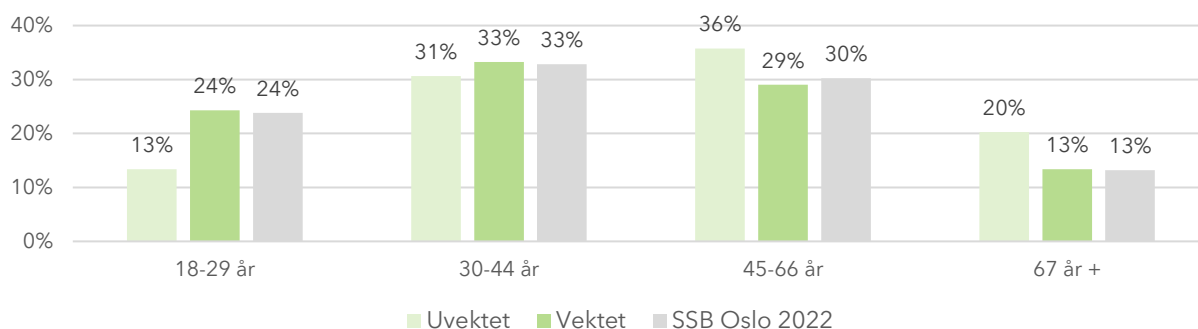
I dette kapitlet presenterer vi resultater fra markedsundersøkelsen. Målet er å si noe om hvorvidt tilrettelegging for bildeling bidrar til å redusere bilbruk og bilhold i Oslo kommune. Videre skal undersøkelsen gi kunnskap om potensialet for bildeling, betydningen av parkering og hvordan etaten kan legge til rette for bildeling fremover.

Utvalg og rekruttering

Markedsundersøkelsen ble gjennomført i oktober 2022 med to ulike utvalg:

1. En representativ andel av befolkningen over 18 år i Oslo, som refereres til som befolkningsutvalg. Undersøkelsen ble sendt ut til et tilfeldig trukket utvalg på 20 000 personer i Folkeregisteret, hvor 15 000 fikk tilsendt undersøkelsen per brevpost og 5 000 via SMS. Vi mottok 2 224 svar (11 prosent).
2. Registrerte bildelingsmedlemmer og nyhetsabonnenter hos bildelingsaktørene. Medlemsundersøkelsen ble sendt ut per epost som en lenke i bildelingsaktørenes nyhetsbrev. Vi mottok 1033 svar fra unike respondenter.

Det uvektede datasettet fra befolkningsutvalget speiler SSBs befolkningsstatistikk for Oslo kommune godt når det kommer til kjønn, bydel, bilhold i husholdning og total bilpark i Oslo. I likhet med andre liknende undersøkelser er det en underrepresentasjon av unge voksne (18-29 år). Vi har vektet datasettet med hensyn til aldersfordelingen i Oslo etter tall fra SSB, se Figur 3-1. Dette er basert på preliminnære resultater som viser at bildeling som tema er sterkt knyttet alder og bydel.



Figur 3-1. Uvektet og vektet aldersfordeling i befolkningsutvalget sammenlignet med SSB befolkningstall (over 18 år) for Oslo kommune per 2022.

I vedlegg 1 har vi samlet utdypende dokumentasjon av utvalgene. Befolkningsutvalget er sammenliknet med andre kilder som SSB og den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2018/19 for å sjekke hvor representativt utvalget er.

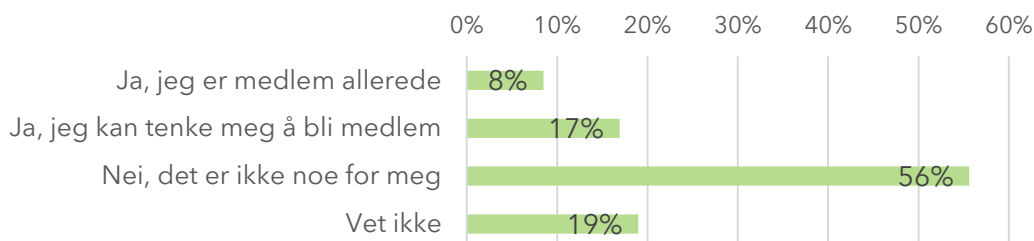
Karakteristikkene ved medlemsutvalget ligner karakteristikkene ved medlemmene i befolkningsutvalget. Medlemsutvalget beskriver brukere av bildelingsordninger, ikke befolkningen, og er derfor ikke vektet slik som befolkningsutvalget.

3.1. Betydelig potensial for bildeling i Oslo

Vi deler respondentene i befolkningsutvalget i tre ulike grupper:

1. potensielle medlemmer/brukere av bildelingsordning,
2. de som allerede er medlemmer/brukere
3. de som svarer at bildeling er uaktuelt
 - a. personer som verken har eller bruker bil
 - b. personer som eier/disponerer bil

Grupperingen blir gjort basert på et direkte spørsmål om respondenten er medlem eller kunne tenke seg å bli medlem av en bildelingsordning, se svarfordeling i Figur 3-2.



Figur 3-2. Svarfordeling på spørsmålet: «Er du medlem eller kan du tenke deg å bli medlem i en bildelingsordning?» (n = 2108).

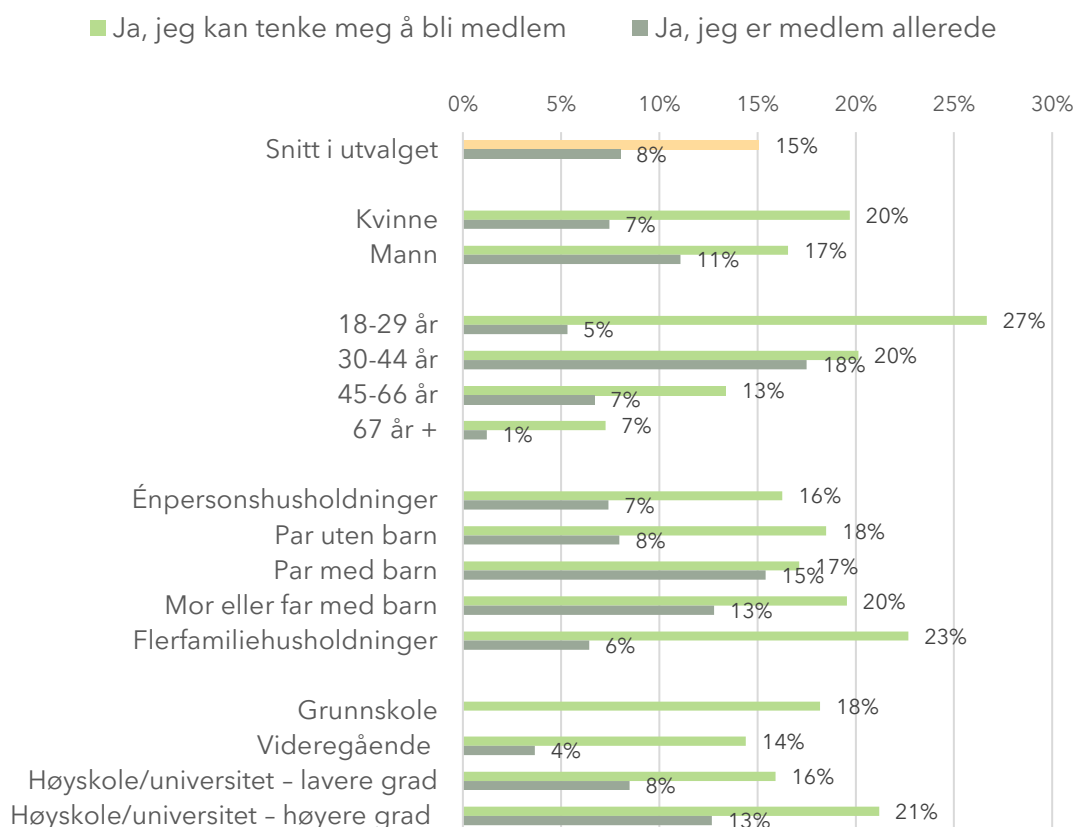
13 prosent av befolkningen er bildelingsbrukere

I befolkningsutvalget svarer 8 prosent at de er medlem av en bildelingsordning, se Figur 3-2. Det er i tillegg 5 prosent av respondentene som ikke er medlem, men som har brukt bildeling de siste par månedene (dette utdypes i kapittel 3.2).

Til sammenligning lå andelen medlemmer på 1 prosent i en tidligere undersøkelse om potensialet for bildeling i Oslo og Akershus i 2008 (Ruud & Ellis, 2008). Dette viser først og fremst en modning i markedet for bildeling, men også at bildeling er mindre utbredt i

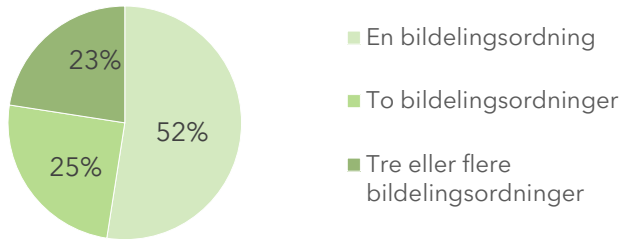
områder av Akershus enn i Oslo. Nyere tall på bildeling fra Bergen viser at 5 prosent benytter bildelingstjenester (TØI, 2022). Våre resultater viser at litt over halvparten av befolkningen, 56 prosent, mener bildelingsordninger ikke er. Til sammenligning er samme andel på rundt 82 prosent i Bergen.

Resultatene fra befolkningsutvalget viser høye medlemsandeler for de kjennetegnene som beskriver den typiske brukergruppen ifølge bildelingsaktørene selv. Det er personer i 30- og 40-årene som har barn og lang utdanning (se Figur 3-3).



Figur 3-3. Prosentandeler av respondentene i befolkningsutvalget som kan tenke seg å bli medlem og de som allerede er medlem med hensyn til kjønn, alder, husholdningstype og utdanning (n = 2108).

Nesten halvparten av medlemmene eller brukerne av bildelingsordninger svarer at de har benyttet flere ulike bildelingsordninger. Totalt har 52 prosent av disse brukt kun én bildelingsordning/aktør/selskap, 25 prosent har brukt to, og 23 prosent har brukt tre eller flere, se Figur 3-4.



Figur 3-4. Fordeling på antall bildelingsordninger brukt per respondent (n = 1033).

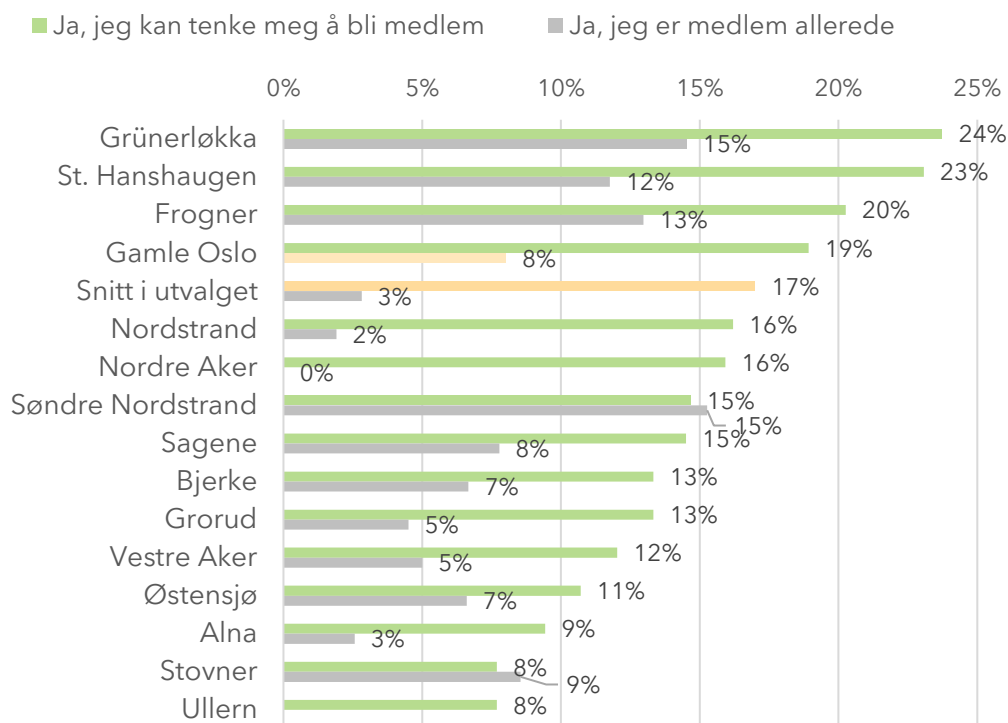
17 prosent kan tenke seg å bli bildelingsmedlem

Andelen som kan tenke seg å bli medlem av en bildelingstjeneste er på 17 prosent. Vi skal i senere kapitler se nærmere på reisemønsteret til disse potensielle medlemmene eller brukerne av bildelingsordninger, og deres bilhold. Det er alltid knyttet usikkerhet til forholdet mellom svar i en undersøkelse og faktisk atferd. Respondentene som oppgir at de kan tenke seg å bli medlem av en bildelingsordning gir uansett økt kunnskap om hvilke reisemønster og behov denne gruppen har sammenlignet med de som allerede bruker bildelingsordninger.

Potensialet for bildeling er størst i de mest sentrale bydelene

I bydelene Grünerløkka, St. Hanshaugen og Frogner svarer 20-25prosent at de kan tenke seg å bli medlem i en bildelingsordning, se figur 3-5. For de samme bydelene er andelen som oppgir at de er medlem også høy. Andelen medlemmer ligger på 13-16 prosent mens snittet for utvalget ligger på 8 prosent. Sagene har som de andre sentrale bydelene en høy medlemsandel, men skiller seg ut med lavere andel potensielle bildelere.

De bydelene som skiller seg ut med størst forskjell mellom andelen potensielle medlemmer og faktiske medlemmer er Nordstrand, Nordre Aker og Søndre Nordstrand. Disse forskjellene kan indikere etterspørsel for bildelingstjenester i disse områdene.



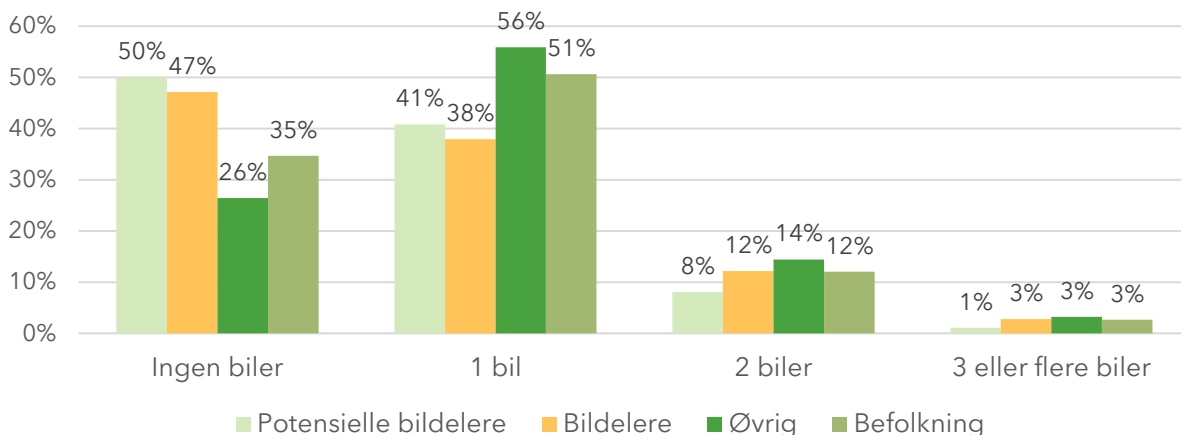
Figur 3-5. Prosentandeler av respondentene i befolkningsutvalget som kan tenke seg å bli medlem og de som allerede er medlem med hensyn til bydel (n = 2108).

Tilgang til parkering og bilhold påvirker potensialet for bildeling

Det er dobbelt så mange bildelingsbrukere blant de som oppgir å ikke ha parkeringsplass ved hjemmet, sammenlignet med de som har parkeringsplass. Potensialet for bildeling er også betydelig høyere blant respondenter uten tilgang på parkeringsplass.

Både andelen bildelingsbrukere og potensielle brukere reduseres med økt bilhold i husholdningen. Bildelingsordninger har vist å være mest aktuelt som et tilleggstilbud for de reisende som kun går, sykler og bruker kollektivt i hverdagen. Det er imidlertid også medlemmer og et potensial for bildeling blant de som eier bil, som eksempelvis ønsker å benytte bildeling som bil nummer to eller til spesielle typer reiser.

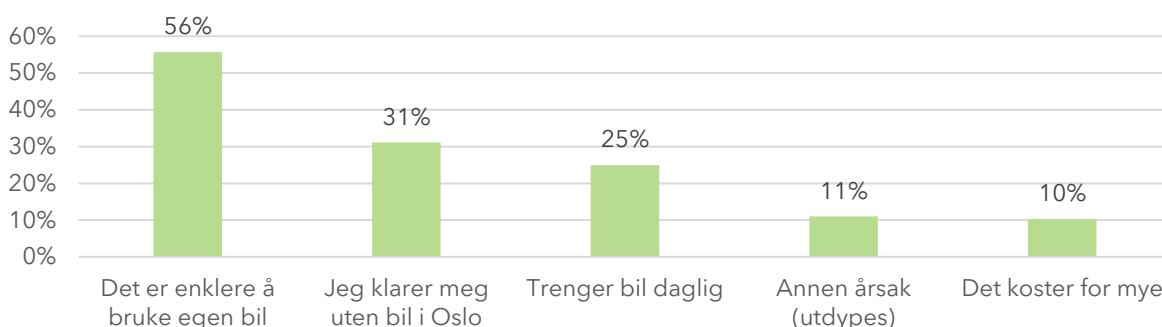
Bidelingsbrukere og potensielle bildelingsbrukere, altså de som oppgir å kunne tenke seg å begynne med bildeling, eier i mindre grad bil enn den øvrige befolkningen, se figur 3-6.



Figur 3-6. Fordeling i bilhold for hver husholdning segmentert for potensielle bildelere, bildelere og øvrig, sammenlignet med fordelingen for hele befolkningsutvalget. Resultat fra både befolknings- og medlemsundersøkelsen.

De som anser bildeling som uaktuelt

56 prosent av respondentene anser bildeling som uaktuelt. Det er interessant å merke seg at hele 31 prosent av de som svarer at bildeling ikke er aktuelt begrunner det med at de ikke har behov for bil generelt. Videre svarer omtrent halvparten at det er enklere å bruke egen bil. På dette spørsmålet kunne respondentene velge så mange svaralternativer de ønsket, slik at prosentandelene i Figur 3-7 utgjør over 100 prosent. Det er derfor mange av de som har svart at de 'trenger bil daglig' som også har svart at 'det er enklere å bruke egen bil'.



Figur 3-7. Prosentandeler av de som har svart at bildelingsordninger ikke passer dem til spørsmålet «Hvorfor kan du ikke tenke deg å være medlem av en bildelingsordning?» (n = 1166).

Under svaralternativ 'annen årsak' har respondentene kunne utdype for andre årsaker til hvorfor bildelingsordninger ikke er aktuelt for dem, hvor flere også har utdypet rundt de andre svaralternativene. Av de som utdyper om hvorfor det er enklere å bruke egen bil, så nevnes det at man kan være mer fleksibel og at det vil kreve mindre logistikk med tanke på

booking, henting og rydding av delebil. Det nevnes at logistikken blir spesielt krevende når man har flere små barn eller ønsker å dra til hytta ofte.

Av andre årsaker nevnes helserelaterte årsaker, hvor det ofte gjelder særbehov knyttet bilens egenskaper som behov for egen HC-tilpasset bil, årsaker knyttet høy alder, allergi og sensitivitet til mulige allergener fra andre bildelere. Noen har behov for umiddelbar tilgang til bil knyttet egen eller andre familiemedlemmers helsetilstand.

Flere nevner problematikken rundt å måtte sette inn og ta ut barneseter, hundebur og andre personlige ting før og etter bruk av delebil. Det er flere som ikke liker aspektene av å dele bil med andre. Dette gjelder usikkerheter rundt bilens mekaniske tilstand etter bruk av andre, hygiene og usikkerheter rundt smittsomme sykdommer.

3.2. Transportressurser og reisemønster påvirker bildeling

Bil- og parkeringstilgang blant befolkningen

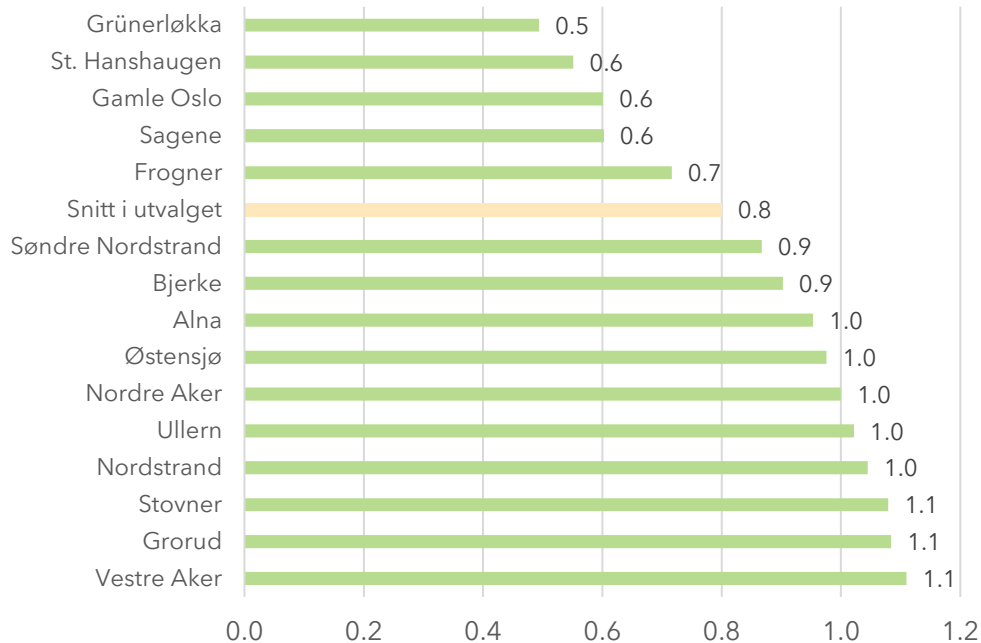
Husholdningens bilhold varierer etter bosted (bydel), alder på respondenten, type husholdning / størrelse på husholdning og inntekt. Med en lineær regresjon³ har vi funnet noen sentrale karakteristikk hos respondentene som gir økt sjans for at personens husholdning eier en eller flere biler; dette gjelder om personen:

- Er over 45 år
- Ikke bor i de mest sentrale bydelene (Grünerløkka, St. Hanshaugen, Gamle Oslo, Sagene, Frogner)
- Ikke er medlem i bildelingsordninger (og aller mest om personen opplever at det er en uaktuell tjeneste for dem)
- Bor i en husholdning med høy inntekt (kontrollert for antall medlemmer i husholdningen)

Generelt er det gjennomsnittlige bilholdet per husholdning lavere i de mest sentrale bydelene, se Figur 3-8. Befolkningstettheten er høyere for disse bydelene og derfor drar disse bydelene tydelig ned snittet for hele utvalget (som er på 0,8 biler per husholdning).

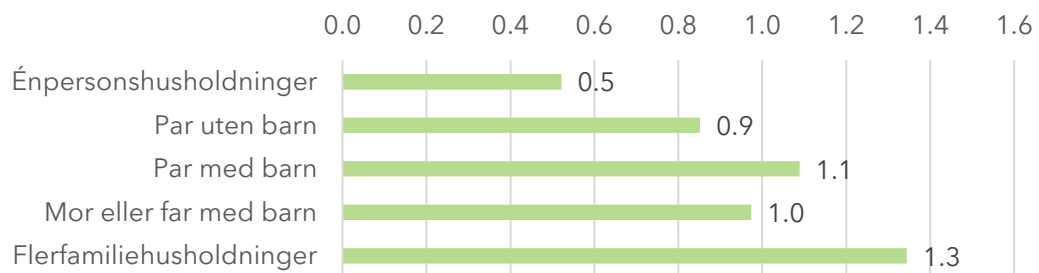
³ De estimerte verdiene var signifikant med 99,9prosent, 99prosent og 95prosent med justert-R² rundt 0.3. Regresjonsmodellene er svært sensitive, og de estimerte verdiene er dermed ikke oppgitt. De sentrale karakteristikkene var felles funn i flere av modellene.

Desto lenger bort man kommer fra bysentrum i Oslo, desto høyere blir gjennomsnittlig bilhold.



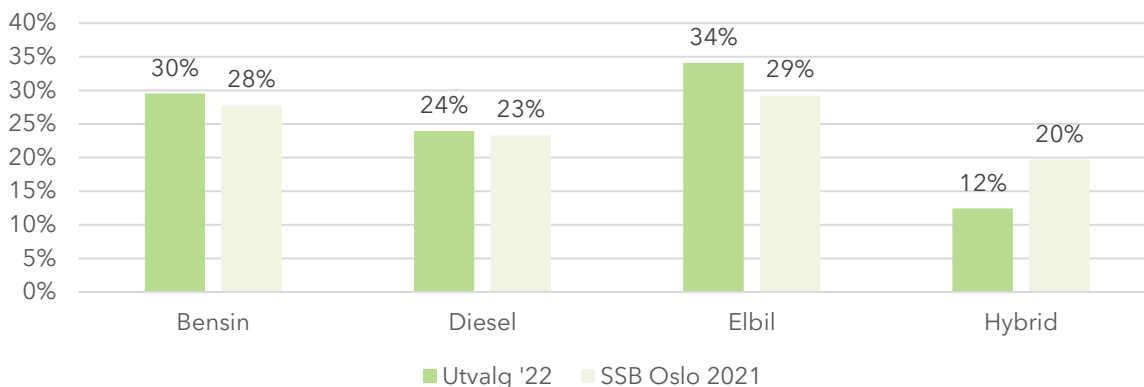
Figur 3-8. Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen per bydel (n = 1883). Resultat fra befolkningsundersøkelsen.

Husholdninger med barn eier i større grad bil enn andre husholdninger. Enpersonshusholdninger har i gjennomsnitt en halv bil per husholdning, mens husholdninger med barn i gjennomsnitt har en bil eller mer.



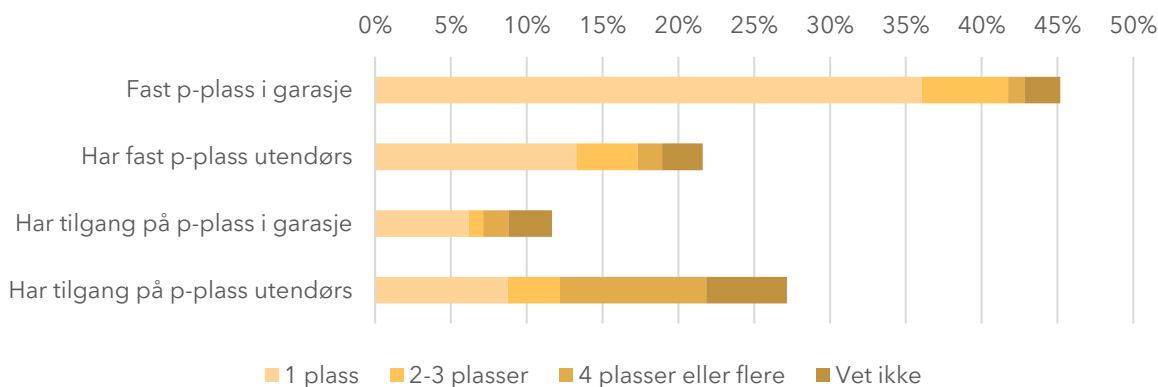
Figur 3-9. Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen per husholdningstype (n = 1883). Resultat fra befolkningsundersøkelsen.

Omtrent 30 prosent av bilparken i Oslo er batterielektrisk, mens omtrent halvparten av bilparken i Oslo er helt fossildrevet, og resten er hybridbiler. Figur 3-10 sammenlikner resultatene av undersøkelsen med SSBs energifordeling av bilparken (Statistisk sentralbyrå, 2022). Resultatene viser at undersøkelsen treffer rimelig godt på bilparken.



Figur 3-10. Fordelingen på energikilde for den totale bilparken i befolkningsundersøkelsen og tall for Oslo 2021 fra SSB (Statistisk sentralbyrå, 2022). Resultat fra befolkningsundersøkelsen.

Omtrent 45 prosent har tilgang på en eller flere faste parkeringsplasser i garasje. Figur 3-11 illustrerer andelen respondenter som oppgir å ha tilgang til enten fast eller delte parkeringsplasser innendørs og utendørs (som ikke er beboerparkering). Det er som forventet at det er flere som har tilgang til mange plasser om gangen av den type parkeringsplass som er utendørs og ikke-fast. Merk at tilgang til parkeringsplass kan tolkes som både at man har tilgang til å bruke parkeringsplassen i nåværende situasjon eller at man har mulighet å kjøpe seg tilgang.

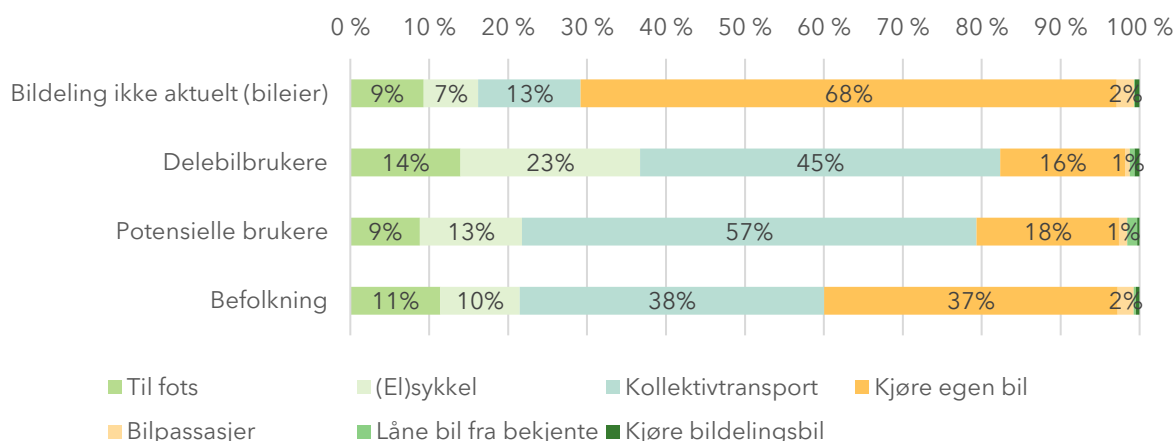


Figur 3-11. Fordeling på antall parkeringsplasser tilgjengelig. Den fraværende andelen er 0 plasser.

Bideler og potensielle bidelere reiser mer med kollektiv, sykkel og gange

Transportmiddelfordelingen for befolkningen viser at 37prosent har bil som sitt hovedtransportmiddel (summert bruk av egen bil, bildeling/ leiebil / låne bil fra bekjente), se Figur 3-12. Til sammenlikning er bilandelen i reisevaneundersøkelsen 2018/2019 på 34 prosent (PROSAM, 2021).

Figuren under viser transportmiddelfordelingen for medlemmer eller brukere av bildelingsordninger, potensielle brukere og de som anser bildeling som uaktuelt grunnet egen bil. De som har svart at bildeling er uaktuelt fordi de ikke trenger bil er utelukket. Resultatene viser at medlemmer og potensielle medlemmer er de to gruppene som reiser mest til fots, sykkel/elsykkel/bysykkel og kollektivtransport med total andel på 80 prosent av respondentene. Samme andel ligger på rundt 30 prosent av de med tilgang til bil hvor bildeling er uaktuelt. Bidelere og potensielle bidelere reiser altså mer med kollektiv, sykkel og gange sammenlignet med gjennomsnittet av befolkningen.

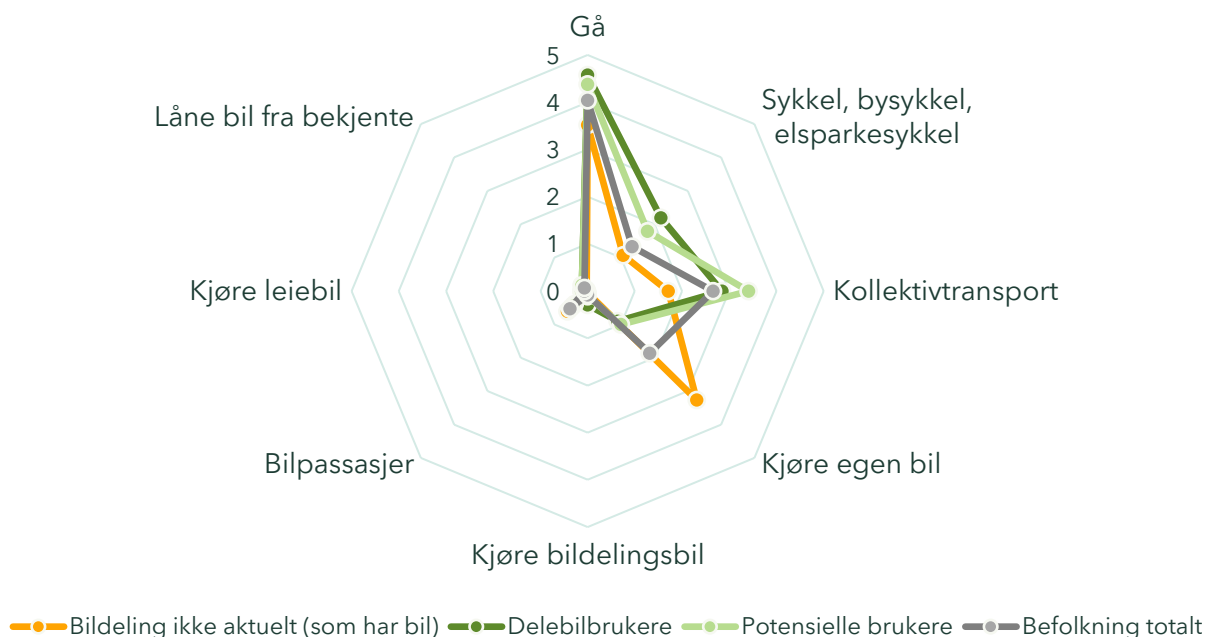


Figur 3-12. Hovedtransportmiddelfordeling for potensielle bidelere, nåværende bidelere, ikke-aktuelle bileiere og hele befolkningsutvalget (n = 2117). Resultater fra befolkningsundersøkelsen.

Respondentene ble spurt om å oppgi hvor ofte de brukte ulike transportmidler i løpet av en uke, hvor man kunne svare 'svært sjeldent/uaktuelt' til 5-7 ganger⁴ i uka. Det blir tydeligere at bildelingsbrukere og potensielle brukere har svært like reisemiddelvalg ved at begge grupper bruker mer kollektivt, sykler oftere og bruker mindre bil.

⁴ Ettersom høyeste frekvens ligger på bare 5-7 ganger i uka (som kan tolkes som 5-7 dager i uka) så kan man ikke regne ut et reelt antall reiser i løpet av en uke. Derimot kan man sammenligne reisemiddelbruken relativt hvert transportmiddel og mellom de segmenterte gruppene man studerer.

Alle gruppene oppgir gange som den mest hyppigste reisemåten, mens forskjellene mellom dem oppstår i valget/behovet for å bruke kollektivt og sykkel eller bil. Bildeling er et supplement til hovedtransportmiddelet. Den summerte reisefrekvens er svært lik per gruppe, og man kan dermed sammenligne dem direkte.



Figur 3-13. Rosett over transportmiddelbruk per uke (n = 3194) gruppert etter bildelingsinteresse. Resultater fra befolknings- og medlemsutvalget.

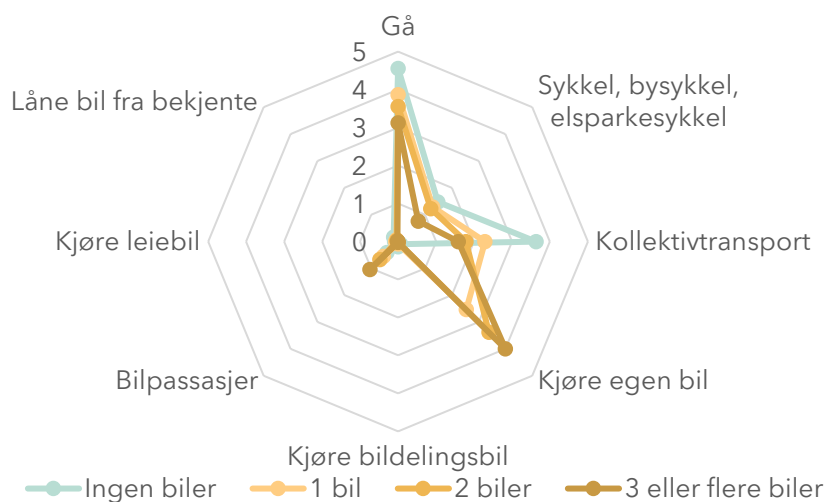
Vi kan dermed gjøre et estimat av hvor mye mer eller mindre de ulike gruppene reiser med forskjellige reisemidler sammenlignet med befolkningen i Oslo kommune. Bildelingsbrukere reiser 65 prosent oftere med sykkel, og bruker 50 prosent mindre egen bil sammenlignet med befolkningen, se Tabell 3-1. Vi ser igjen at potensielle brukere bruker mer kollektivtransport og litt mindre aktive transportmidler enn brukere, hvor en betydelig forklaring ligger i hvilken bydel de bor i (mange potensielle bilbrukere bor utenfor de mest sentrale bydelene). Det at bildelere bruker delebil 254 prosent mer enn befolkningen gjør er et resultat av at bildelingsbruken på ukentlig basis for den gjennomsnittlige Oslo borgeren er svært lav i utgangspunktet.

Bileiere som ikke anser bildeling som aktuelt, bruker 76 prosent mer egen bil, sykler 20 prosent mindre, og bruker kollektivtransport 36 prosent mindre enn gjennomsnittet i befolkningen som helhet.

Tabell 3-1. Prosent mer eller mindre transportmiddelbruk for bildelingsbrukere, potensielle brukere og bileiere hvor bildeling ikke er aktuelt (n = 3194). Kategorien sykkel inkluderer også elsykkel, bysykkel og elsparkesykkel.

	Bildeling ikke aktuelt (som har bil)	Bidelerere	Potensielle brukere
Gå	-13 %	13 %	8 %
(El)sykkel	-20 %	65 %	35 %
Kollektivtransport	-36 %	7 %	28 %
Kjøre egen bil	76 %	-51 %	-46 %
Kjøre bildelingsbil	-	254 %	29 %
Bilpassasjer	14 %	-27 %	-15 %
Kjøre leiebil	-54 %	90 %	90 %
Låne bil fra bekjente	-66 %	87 %	85 %

Transportmiddelrosetten segmentert etter antall biler i husholdningen viser at de som har tilgang til bil også bruker disse ofte i løpet av en gjennomsnittlig uke, se Figur 3-14. Den gjennomsnittlige bruksfrekvensen av bil er økende med økt bilhold, samtidig som gjennomsnittlig antall gangturer, sykkeltureturer og kollektivreiser reduseres. Forskjellen i kollektivbruk er størst mellom de som ikke har tilgang til bil og de som har bil.



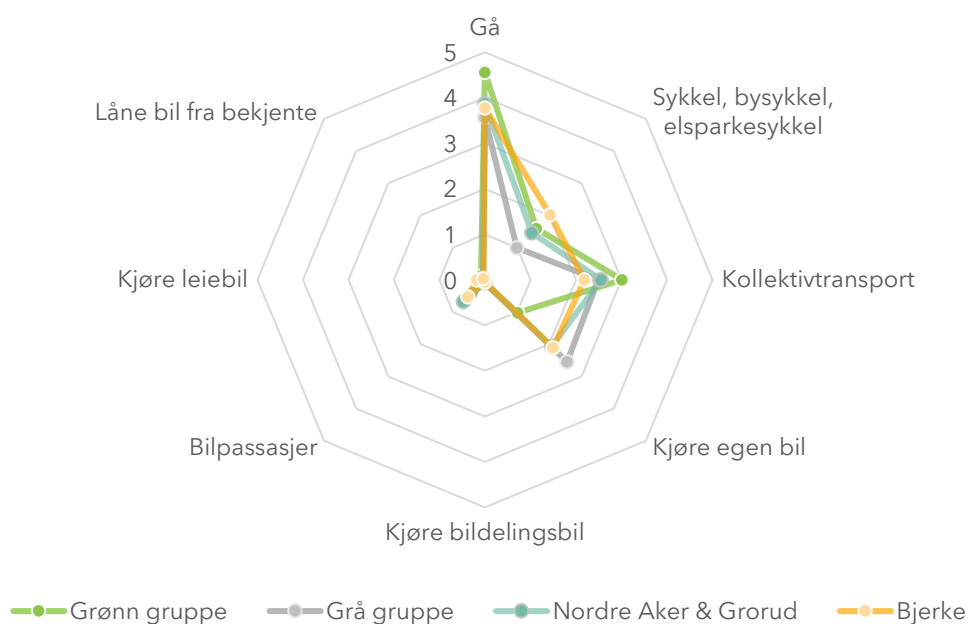
Figur 3-14. Rosett over transportmiddelbruk per uke (n = 2232) gruppert etter antall biler i husholdningen. Resultater fra befolkningsutvalget.

Vi har funnet sterke sammenhenger mellom bydel og bildelingsbruk. Viktige karakteristikk per bydel som påvirker transportmiddelvalget er tilgangen til

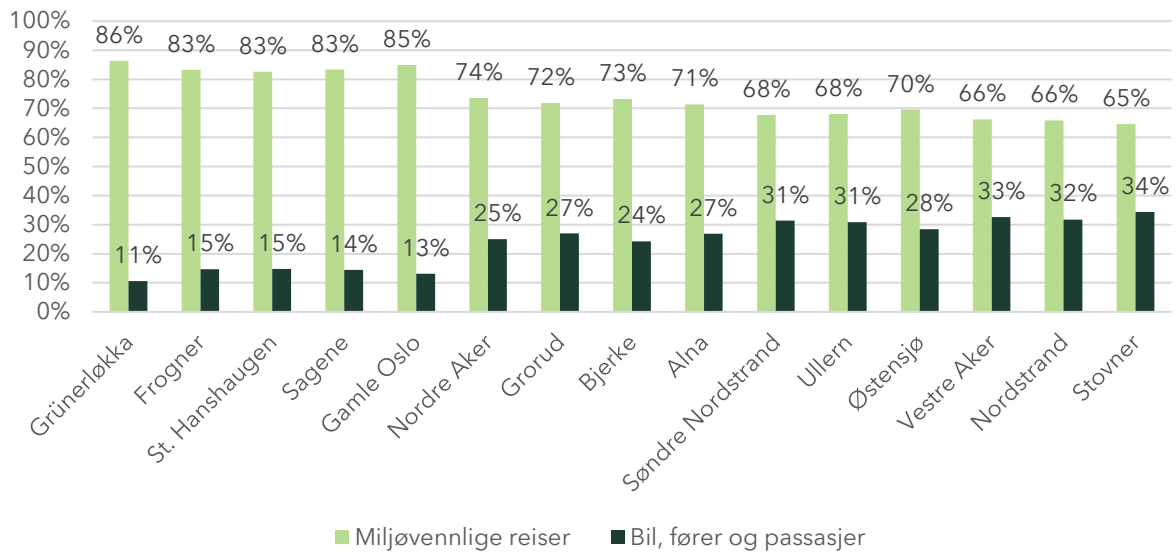
kollektivtilbud, typisk reiselengde og demografi. For sentrale bydeler er medianlengden på reisene betydelig kortere enn i andre bydeler (PROSAM, 2021).

Her har vi sett nærmere på det gjennomsnittlige reisemønster per bydel, hvor bydelene som ligner hverandre er gruppert sammen i grønn og grå gruppe, se Figur 3-15.

Kategorisert i **grønn gruppe** er det **Frogner, Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen**. For grå gruppe **Alna, Nordstrand, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern, Vestre Aker, Østensjø**. Kjennetegn ved grønn gruppe er at over 80-86 prosent av reisene er gjort til fots, sykkel eller kollektiv; de har den største gangandelen sammenlignet med andre bydeler, se Figur 3-15. Grå gruppe er på motsatt skala av grønn gruppe, hvor andelen miljøvennlige reiser er lavere og bilbruken er høyere. Bilbruken i grå gruppe er dobbelt så stor som grønn gruppe. Det er viktig å merke seg at andelen miljøvennlige reiser utgjør fortsatt størsteparten av reisene for grå gruppe og ligger på 65-70 prosent. Bjerke står for seg selv som bydel med høyeste andel sykkelbruk, lavest på kollektiv og midt på treet med bilbruk. Nordre Aker og Grorud er ikke kategorisert i grå gruppe ettersom de også har et midt på treet bilandel, der Nordre Aker har en høy sykkelandel og Grorud en høy kollektivandel.



Figur 3-15. Rosett over transportmiddelbruk per uke (n = 1874) gruppert etter liknende gjennomsnittlig reisemiddelbruk mellom bydelene. Resultater fra befolkningsutvalget. **Grønn gruppe: Frogner, Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen.** Grå gruppe: Alna, Nordstrand, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern, Vestre Aker, Østensjø.



Figur 3-16. Prosentandel reiser til fots, med sykke/elsparkesykkell og kollektiv kombinert og andel reiser med egen bil (n = 1874). De resterende andelene som ikke er inkludert i figuren gjelder bildeling, leiebil og låne bil. Resultater fra befolkningsutvalget.

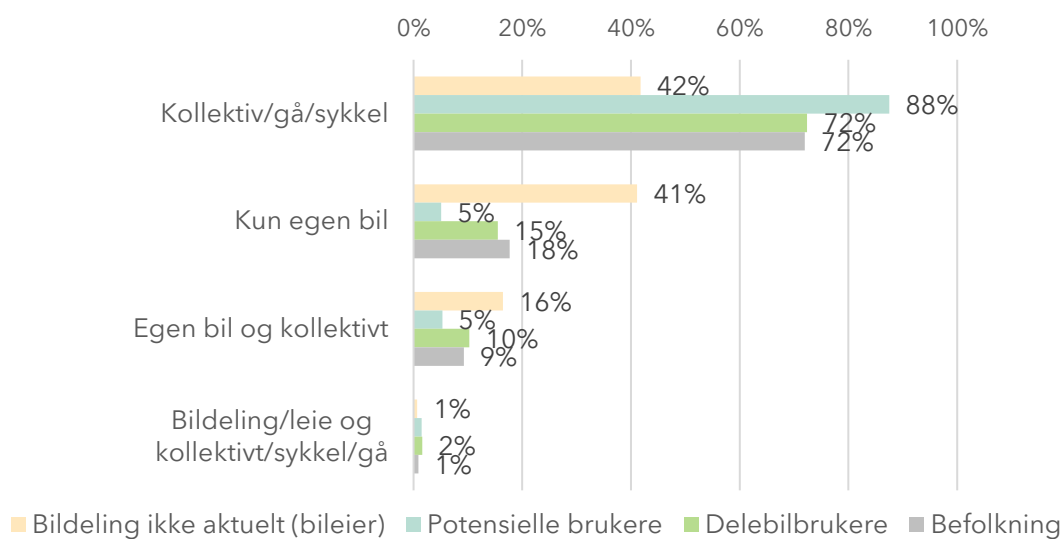
De miljøvennlige reisene er noe høyere i våre resultater sammenlignet med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 (TØI, 2021), og ser ut til å være mest påvirket av en høy andel reiser med sykkel/elsykkell/elsparkesykkell. En forklaring kan være at elsparkesykkell har blitt mer populært i løpet av de siste 3 årene siden 2018. Gangandelen er også noe høyere og det har nok med at RVU 18/19 registrerer hovedtransportmiddel i reisemiddelfordelingen og utelukker de andre delreisemidlene, mens vi her har registrert alle transportmidlene respondentene oppgir å ha brukt en gjennomsnittlig uke. Resultatene vist i transportrosettene er basert på selvoppgitte reisefrekvenser. Informasjon der respondentene må gjøre et estimat basert på fortid vil inneha noen usikkerheter.

Potensielle medlemmer reiser mindre med bil enn medlemmer

Vi skal nå se nærmere på kombinasjonen av transportmidler til ulike reisemål. Figuren under viser fordelingen over kombinasjonene av ulike transportmidler som blir brukt på reisene til/fra arbeid og skole. 72 prosent av befolkningen bruker de mest miljøvennlige reiseformene kollektivtransport, gange og sykkel. Andelen fra reisevaneundersøkelsen 2018/19 ligger på 74 prosent i Oslo (PROSAM, 2021).

Det er de potensielle bildelingsbrukerne som reiser mest miljøvennlig. 88 prosent av dem reiser med kollektiv, gange og sykkel⁵. Dette kan skyldes at bildelingsbrukere allerede har behovet for bil eller at de har tilgang på bil gjennom en bildelingsordning.

Bidlingsbrukere reiser relativt likt som befolkningen totalt. En mulig forklaring på dette er at ikke-medlemmer består av motstående grupper med tanke på behov for bil. Bileiere hvor bildeling ikke er aktuelt er gruppen som har høyest bilbruk på arbeidsreiser med 57prosent bilandel. Merk at figurene viser hvilken gruppe av reisemidler respondentene har brukt til et reisemål, men ikke hvor mye eller ofte de har tatt det i bruk.



Figur 3-17: Transportmiddelfordeling på reiser til/fra arbeid eller skole. Summert per gruppe blir totalen 100 (n = 3194). Resultater fra befolknings- og medlemsundersøkelsen.

For fritidsreiser er fordelingen nokså lik mellom gruppene som for arbeidsreisene. Alle gruppene bruker mer bil og kollektivt i veksel på sine fritidsreiser enn på arbeidsreisen hvor de enten kun benytter egen bil eller kollektivt/gange/sykkel.

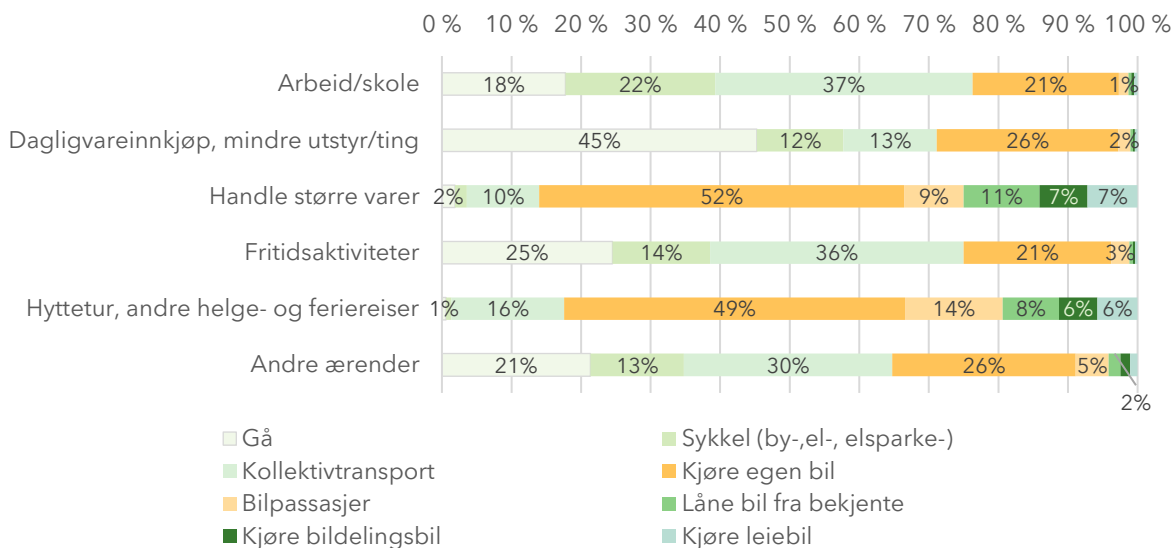
⁵ Gange er sløffet i alternativer med andre transportmidler enn bilbruk ettersom all bruk av kollektivtransport vil innebære å gå; dermed kan vi i analysen ikke skille mellom om respondenten har ment gange som i «hele veien» eller «deler av veien».

Delebil er mest aktuelt for formål der bilen er foretrukket reisemiddel

Reisemiddelfordelingen varierer for ulike reisemål. Figur 3-18 viser transportmiddelfordeling for seks ulike hovedformål. Her kunne respondentene velge flere reisemidler. Bilbruk dominerer med over 80 prosent bruksandel for to ærender:

- 1) handle større varer
- 2) hyttetur og andre helge- og feriereiser.

Andelen for bildeling og billeie varierer mellom 0 og 7 prosent for de ulike reisemålene. Disse andelenene er på sitt største for de samme reisemålene hvor annen bilbruk også er størst. Dette kan tyde på at delebil/leiebil i liten grad konkurrerer med aktive transportmidler og kollektivtransport der hvor disse reisemidlene dominerer, som for arbeids- og skoleiser, dagligvarehandel, fritidsaktiviteter og andre ærender.



Figur 3-18. Transportmiddelfordeling per reisemål for befolkningsutvalget (n = 2153). Her kunne respondentene velge flere transportmidler, slik at de som har valgt flere utgjør en større prosentandel i fordelingen.

Tabell 3-2 under viser prosentandelene av transportmiddelvalgene for å låne bil, bruke bildelingsbil og bruke leiebil. Andelen som bruker bildelingsbil er minst blant bilalternativer, men bare noe under leie av leiebil.

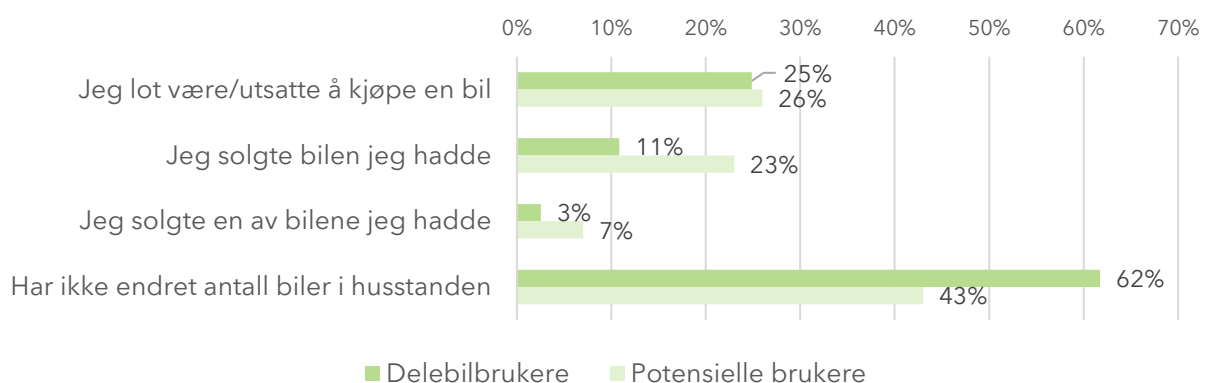
Tabell 3-2. Andeler som bruker andre former for bil enn sin egen i befolkningsutvalget (n = 2153). Her kunne respondentene velge flere transportmidler, slik at de som har valgt flere utgjør en større andel i fordelingen.

	Låne bil fra bekjente	Kjøre bildelingsbil	Kjøre leiebil
Arbeid/skole	0,4 prosent	0,4 prosent	0,5 prosent
Dagligvareinnkjøp, mindre utstyr/ting	0,4 prosent	0,3 prosent	0,4 prosent
Handle større varer	10,9 prosent	6,9 prosent	7,2 prosent
Fritidsaktiviteter	0,5 prosent	0,3 prosent	0,3 prosent
Hyttetur, andre helge- og feriereiser	8,1 prosent	5,5 prosent	5,8 prosent
Andre ærender	1,7 prosent	1,4 prosent	1,1 prosent

De hyppigste reisemålene er fritids- og besøksreiser (33 prosent), handlereiser (28 prosent), arbeids- og skolereiser (24 prosent) og følgereiser (9 prosent), som totalt utgjør 94 prosent av de registrerte reisene ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 (TØI, 2021). Det er størst potensial for å redusere bilbruken i Oslo ved å endre reisemiddelvalg på de hverdagslige reisemålene.

Tilrettelegging for bildeling bidrar til redusert bilhold

14 prosent av bildelingsbrukere oppgir at de reduserte bilholdet som følge av bildelingsmedlemskapet, Figur 3-19. 25 prosent oppgir at medlemskapet har bidratt til å la være eller utsette å kjøpe bil. Totalt oppgir nesten 40 prosent at de har redusert, eller unngått å øke, bilholdet på grunn av bildelingsordninger. 62 prosent av brukerne oppgir at bildelingsmedlemskapet ikke har påvirket deres bilhold, som inkluderer både de som ikke har bil og de som har bil. Blant potensielle brukere er det 56 prosent som tenker at de kommer til å selge bilen eller unngå kjøp av egen bil om de blir medlem.



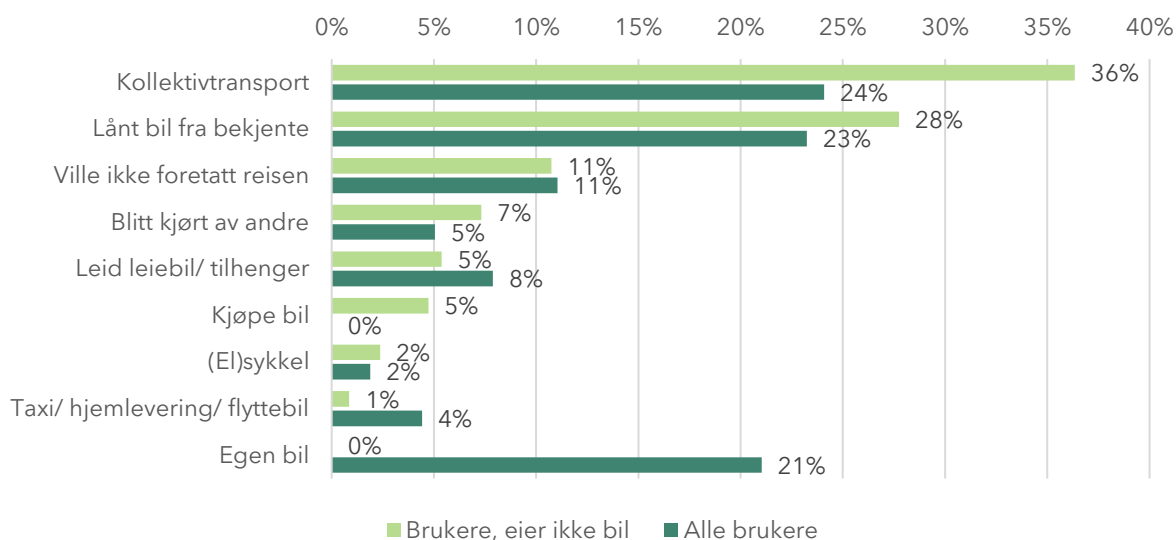
Figur 3-19. Svarfordeling på spørsmålet «Når du meldte deg inn i bildelingsordningen, hvordan påvirket dette antall biler i din husstand?» og «hvis du skulle bruke en bildelingsordning: Hvordan ville dette ha påvirket antall biler i husstanden?» (n = 1715). Resultat fra befolknings- og medlemsutvalget.

Den totale bilparken til de n = 971 medlemmene i befolkningsundersøkelsen er på 883 biler, som gitt svarene om endret bilhold vil tilsi et redusert antall biler på 30 prosent som effekt av bildeling.

Bidlingsbrukere kjører mer enn de ellers ville gjort

Respondentene ble spurt om hvilket transportmiddel de ville ha brukt på sin siste bildelingsreise om de ikke kunne ha benyttet bildelingsbil. 37 prosent av bildelingsreisene ville blitt foretatt med kollektivtransport, sykkel og gange eller respondenten ville avstått fra å reise om bildeling ikke var tilgjengelig. Samme andel er 49 prosent for bildelere som ikke eier eller disponerer bil i husholdningen, se Figur 3-20. Derimot er det snakk om økning av en type reiseformål som ikke gjennomføres ofte, og resultatene over har vist at bildeling er lite aktuelt på hverdagslige reiser.

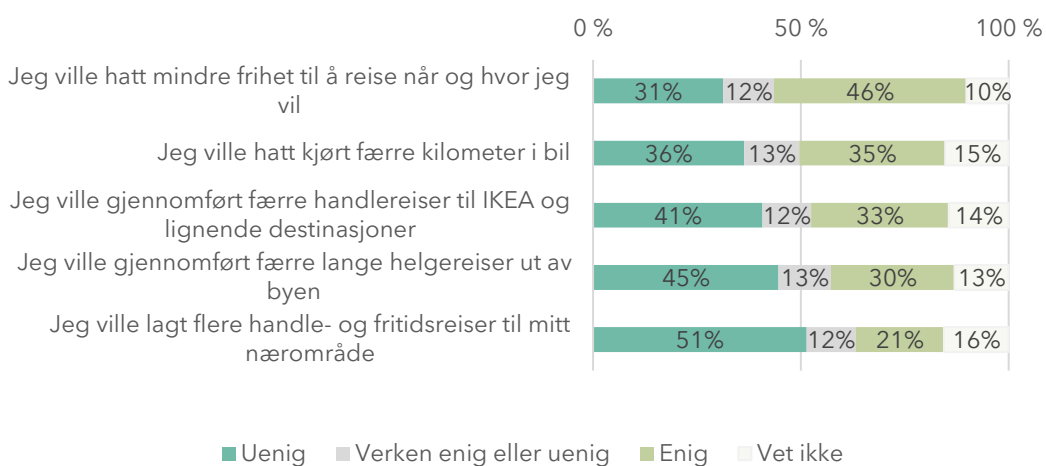
For å kunne beregne et godt estimat av den kortsiktige nettoeffekten av bildeling er vi avhengig av å vite reisens lengde med/uten bildeling og energikilden i begge scenarier; dette er en type informasjon som ofte har store usikkerheter knyttet til seg ved selvrapporing. Dette spørsmålet kan tolkes som en måte å kartlegge den isolerte og kortsiktige effekten av bildeling. For et lengre og mer helhetlig perspektiv bør man gjøre en større kartlegging av bildelingsbrukere sitt reisemønster sammenlignet med ikke bildelingsbrukere.



Figur 3-20. Svarfordeling på spørsmålet «Tenk på din forrige reise med delebil. Hvordan ville du reist hvis du ikke kunne benyttet bildelingsbil på denne reisen?» for bildelere totalt og bildelere som ikke eier bil (n = 951). Resultat fra befolknings- og medlemsutvalg.

46 prosent av bildelere har fått mer frihet til å reise med bildelingsordninger

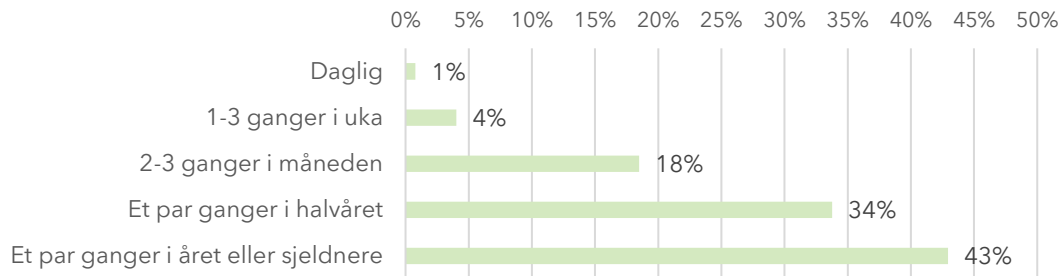
Bidlingsmedlemmene ble bedt om å oppgi grad av enighet til ulike påstander om hva slags effekt bildelingsordninger ville ha hatt på deres reisemønster om bildeling ikke hadde vært tilgjengelig. Formålet er da å få respondenten til å estimere bildelingseffekten på deres reisevaner. For mange av påstandene står brukerne nokså delt. 1/3 av respondentene er verken enig eller uenig, eller at de ikke vet hvordan de stiller seg til påstandene, se Figur 3-21. Omtrent 1/3 av bildelerne ville reist like mange eller flere kilometer med bil uten bildelingsordninger tilgjengelig, men samme andel oppgir de ville reist færre kilometer. 40-45 prosent ville gjennomført like mange eller flere store handlereiser og helgereiser om bildelingsordninger ikke var tilgjengelig, mens 1/3 ville ha redusert omfanget av slike reiser.



Figur 3-21 Prosentandeler av respondenter som er enig med påstandene om reisevaner uten bildeling (n = 712). Resultat av befolknings- og medlemsutvalg.

3.3. Bruk av bildelingsordninger

Omtrent 5 prosent av bildelingsbrukerne oppgir at de leier delebil på ukentlig basis. Og største andelen, nesten 80 prosent, oppgir å leie et par ganger i halvåret eller sjeldnere, se Figur 3-22.

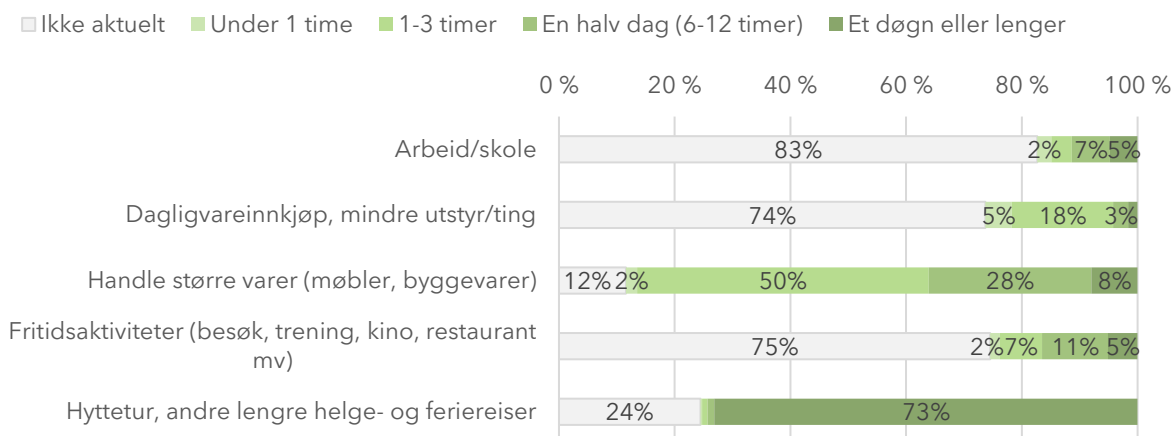


Figur 3-22. Svarfordeling blant bildelingsmedlemmer på hvor ofte de leier delebil (n = 750). Sum av fordelingene er lik 100prosent. Resultat fra befolknings- og medlemsutvalget.

Hvis vi inkluderer potensielle brukere ser vi at 95 prosent av brukerne oppgir å leie delebil 2-3 ganger i måned eller sjeldnere, mens samme andel er 84 prosent for potensielle brukere. Potensielle brukere oppgir å kunne tenke seg å leie delebil oftere enn de som er brukere. En mulig forklaring på forskjellen er at det er ulikt behov for bil og derfor oppgir de ulik frekvens, men det kan også være en forventningsskjevhet⁶ i svarene, som har ført til et overestimat.

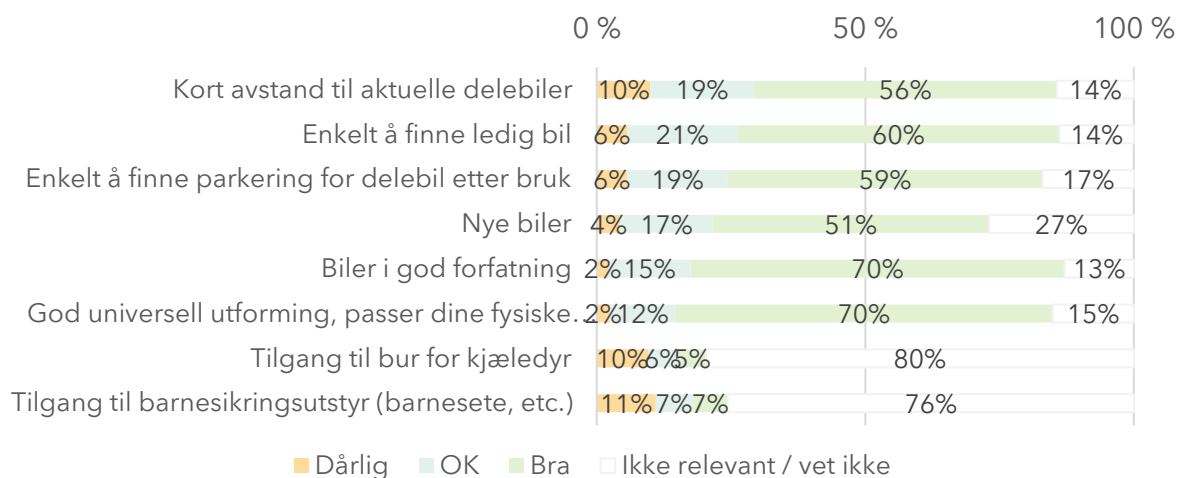
Det er nærmest ingen som leier en delebil/leiebil for en kortere periode enn 1 time, se Figur 3-23. Bilene blir for de fleste leid med formål om å hente større varer med ønsket leieperiode mellom et par timer til et halvt døgn, eller dra på hytta hvor den leies for ett døgn eller lenger.

⁶ Forventningsskjevhet (eng: optimism bias) er en type påvirkning i svar som man bør ta høyde for. Denne påvirkningen gjelder spørsmål knyttet forventninger til fremtiden, hvor respondenten ofte overvurderer en (positivt ladet) effekt eller handling; for eksempel sykle mer, trene mer, osv.



Figur 3-23. Fordeling på den typiske varigheten av et leieforhold for ulike reisemål (n = 750).

De fleste bildelingsbrukere er fornøyd med tilgjengeligheten og kvaliteten på bildelingsbilene, Figur 3-24. Det fleste bildelere er fornøyd med kvaliteten på bilene og utformingen av disse. Det bildelere er minst fornøyd med tilbudet for bur til kjæledyr og barneseter. Imidlertid oppgir omtrent 80 prosent av bildelerne at dette ikke er relevant.



Figur 3-24. Svarfordeling blant bildelingsbrukere på grad av fornøydhet med bildelingsordninger på 3-punkt Likertskala (n = 1000). Resultater fra befolknings- og medlemsutvalg.

Viktige egenskaper ved bildeling

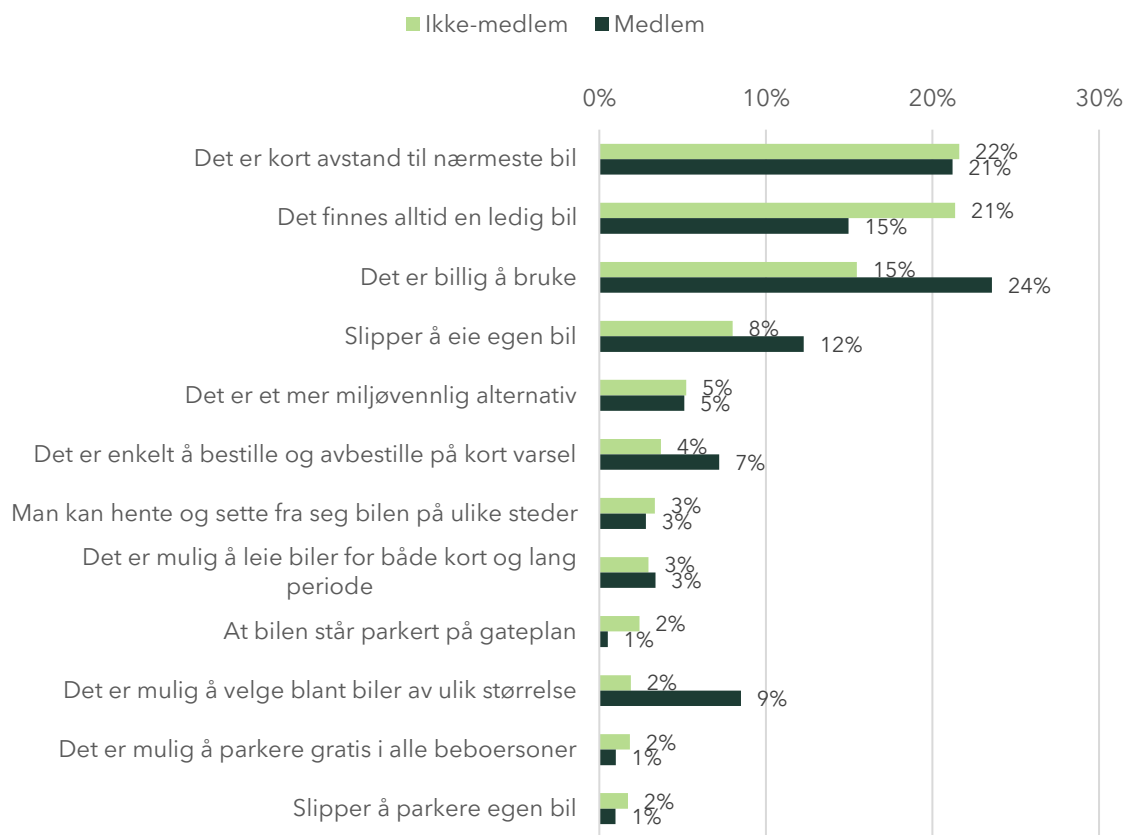
Respondentene ble bedt om å velge den viktigste egenskapen ved en bildelingsordning fra en rekke med egenskaper, hvor det også var mulig å supplere med fritekst svar. Her ble også de som anser bildeling som uaktuelt bedt om å svare for hva de ville vektlagt dersom

de skulle benytte en bildelingsordning. Topp tre viktigste egenskaper for både brukere og ikke- brukere er:

1. Kort avstand til nærmeste bil
2. Alltid en ledig bil ved behov
3. At det er billig å bruke

I Figur 3-25 ser man oversikten over hvilke egenskaper av bildelingsordningene som er viktigst for de som allerede er brukere sammenlignet med de som ikke er brukere. I evalueringen av prøveordningen er det blitt diskutert om forskriften bør videreføre et permanent krav om bildelingsordningene skal være stasjonsbasert, som vil si at for hver delebil skal henting og levering skje på samme sted/lokasjon. Fra et kundeperspektiv viser resultatene fra markedsundersøkelsen at svært få, kun 3prosent totalt av respondentene, tenker det er viktig å ha muligheten å ta i bruk en fri-flyt ordning hvor man kan hente og levere delebil på to ulike steder.

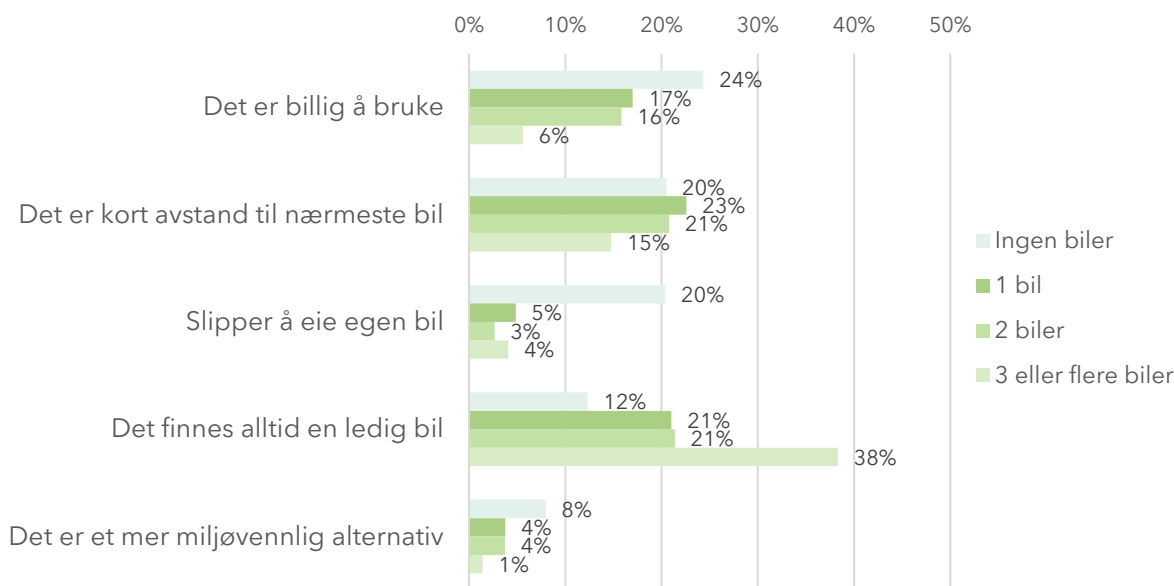
I helhet har de to gruppene svært like prioriteringer knyttet bildelingsordninger, men forskjellene mellom dem kommer frem som nyanser i vektleggingen per egenskap. Medlemmer vektlegger lav pris, å slippe å eie egen bil og mulighet til å velge biler av ulike størrelser høyere enn ikke-medlemmer. Ikke-medlemmer vektlegger god tilgjengelighet høyere enn medlemmer. Noen forklaringer til hvorfor det er slik, skal vi komme tilbake til litt senere i kapittelet.



Figur 3-25. Svarfordeling av valget av den viktigste egenskapen (kun mulig å velge ett svaralternativ) ved en bildelingsordning for ikke-medlemmer (n = 1065) og medlemmer (n = 877). Prosentandelen er basert på totalt antall valg av alle svaralternativene, hvor summen av hver gruppe er lik 100prosent.

Flere av egenskapene har overlappende implikasjoner/betydning, hvor noen er formulert som en direkte egenskap av prøveordningen til Bymiljøetaten, mens andre er formulert som den indirekte egenskapen (som «billigere å bruke»). Merk at de indirekte betydningene er rangert høyt som topp-3 egenskaper, og så lenge de direkte handlingene som å 'ha biler på gateplan' og 'gratis parkering i beboersoner (allsonetillatelse)' bidrar til dette, så vil prøveordningen bidra til å gjøre bildelingsordninger mer attraktive.

Vi nevnte tidligere at brukere og ikke-brukere prioriterer de samme egenskapene i en bildelingsordning, men at det er noen nyanser i hvor mye de vektlegger hver egenskap. Om man segmenterer svarene etter husholdningens bilhold, blir det tydeligere at det er forskjell om man har bil eller ikke, i tillegg til at de som har tre eller flere biler skiller seg ut fra resten av husholdningene. Pris og det å slippe å eie egen bil er viktigst for de som ikke eier/disponerer noen bil, mens dette blir mindre viktigere desto flere biler man har i husholdningen. God tilgjengelighet til ledige biler er viktigere for de som eier flere biler.

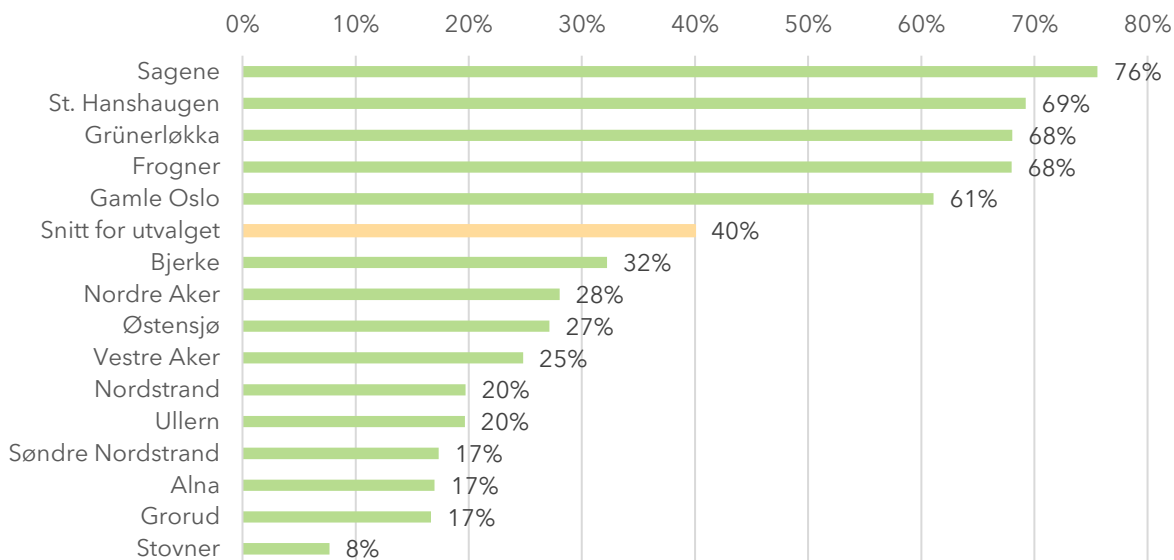


Figur 3-26. Svarfordeling av valget av den viktigste egenskapen (kun mulig å velge ett svaralternativ) ved en bildelingsordning segmentert på bilhold per husholdning. Prosentandelen er basert på totalt antall valg av alle svaralternativene, hvor summen av hvert segment er lik 100prosent.

Det er vanskelig å si noe om hvor mye av forskjellene i preferansene er knyttet til de personlige behovet man har uavhengig av erfaringene med bildeling, eller om forskjellene kan forklares av en endring i preferanser over tid med økt bruk av bildeling. For å finne ut mer om dette bør man følge opp respondentene over tid.

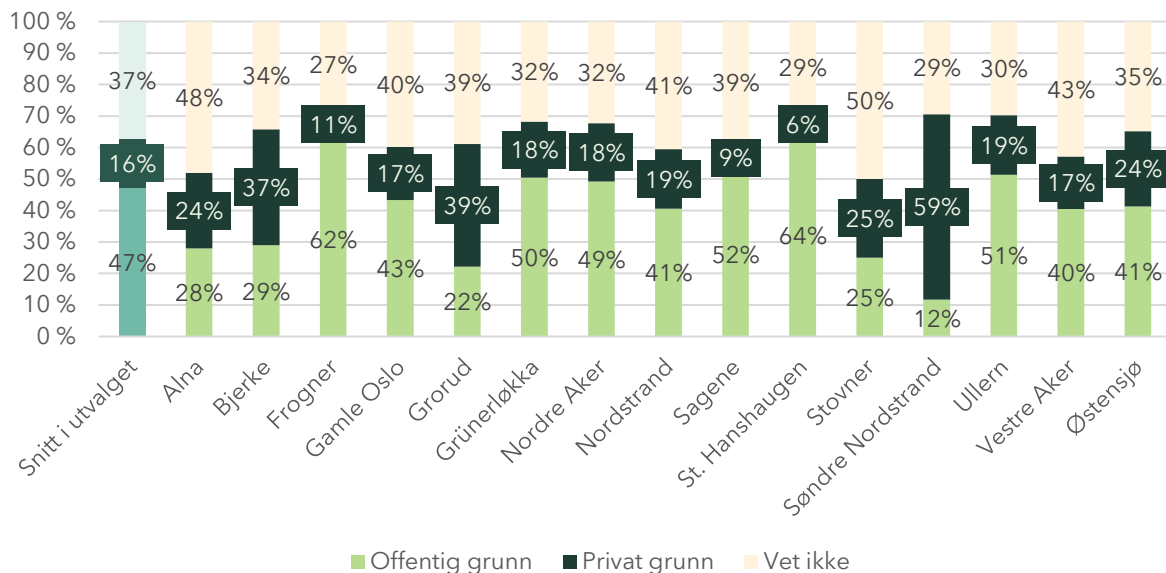
Oppstillingsplasser for bildelingsbiler

Respondentene ble spurt om de hadde kjennskap til oppstillingsplasser reservert for bildeling i nærheten av deres bolig (definert som ca. 15 minutter gangtid). Av alle respondentene har 40 prosent svart at de har kjennskap til en oppstillingsplass nær seg. Denne andelen varierer med bydel, hvor bydelen med høyest andel kjennskap er Sagene med 76 prosent og bydelen med lavest andel kjennskap er Stovner med 8 prosent. Tidligere har vi sett at lav kjennskap til oppstillingsplasser ikke er en hindring for å tenke seg å bruke delebil/leiebil.



Figur 3-27. Andel av respondenter som har kjennskap til oppstillingsplasser for bildelingsbiler (n = 1980). Resultater fra befolkningsutvalg.

Av de som har kjennskap til oppstillingsplasser for bildeling i nærheten av boligen sin, så er det 47 prosent som tror den er på offentlig grunn og 16 prosent som mener det er privat grunn, hvor resten på 37 prosent ikke vet (se Figur 3-28).



Figur 3-28. Svarfordeling om de tror oppstillingsplassen er på offentlig eller privat grunn, blant de som har observert en oppstillingsplass for bildeling.

3.4. Preferanser i valg av bildelingsordninger

Respondentene i undersøkelsen, både brukere og ikke-brukere av bildelingsordninger, har gjennomført en preferanseundersøkelse om valg av bildelingsordninger. Dette gjennomføres som gjentatte spill hvor de velger mellom ulike bildelingsordninger, se vedlegg.

Sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen øker med differansen i pris. Pris spiller en større rolle for valg av bildelingsordning på korte reiser, som handlereiser, enn på lange reiser, som helgetur eller dagstur.

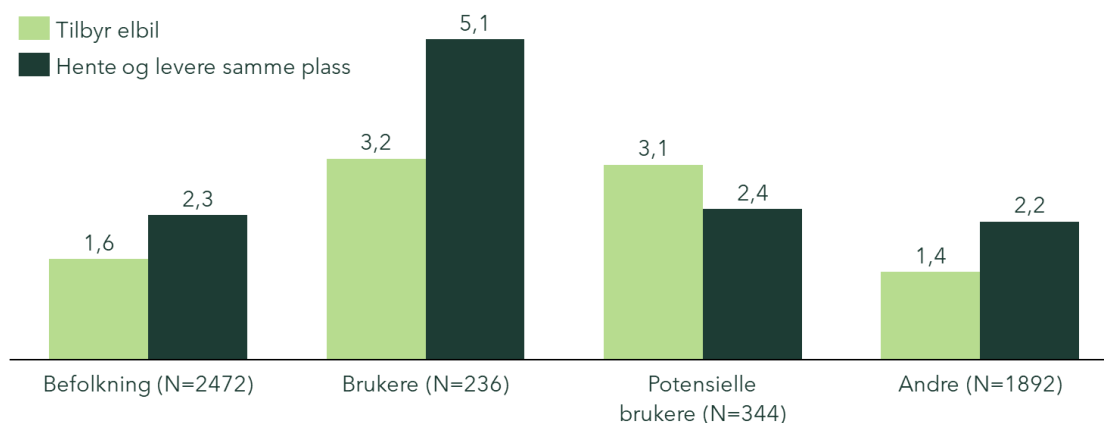
Betalingsvillighet på 3,3 kr per minutt for redusert gangtid til oppstillingsplass

Sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen øker med differansen i gangtid til oppstillingsplass. Det betyr at respondentene ønsker å benytte den bildelingsordningen som er nærmest hjemmet, og at de er opptatt av å ha oppstillingsplasser nært hjemmet. Respondentene har en betalingsvillighet på 3,3 kroner per minutt reduksjon i gangtid til oppstillingsplass på korte reiser. Til sammenlikning har trafikanter en verdsetting av redusert gangtid til holdeplass for kollektivtransport om 1,3 kroner ifølge den siste nasjonale verdsettingsundersøkelsen (Flügel, et al., 2020). Det er altså omtrent 2,5 ganger høyere betalingsvillighet for redusert gangtid til biloppstillingsplass.

Betalingsvilligheten for redusert gangtid til oppstillingsplass for delebiler på korte reiser er relativt lik mellom brukere (3,3 kr/min), potensielle brukere (3,0 kr/min) og andre (3,4 kr/min). På lengre reiser er imidlertid forskjellen mellom gruppene større. Her er det dagens brukere som har høyest betalingsvillighet for redusert gangtid (9,0 kr/min), etterfulgt av potensielle brukere (8,3 kr/min) og andre (7,6 kr/min).

Befolkningen ønsker stasjonsbasert bildeling og tilbud av elbiler

Sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen på korte reiser er 2,3 ganger høyere om bilene kan hentes og leveres på samme plass, og 1,6 ganger høyere om bildelingsordningen tilbyr elbiler. Dagens brukere av bildelingsordninger prioriterer dette enda høyere. For denne gruppen er sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen 5,1 ganger høyere om bilene kan hentes og leveres på samme plass, og 3,2 ganger høyere om bildelingsordningen tilbyr elbiler. Potensielle brukere, altså de som oppgir at de kan tenke seg å bli bruker, vekter tilgangen på elbil høyere enn at bilene kan hentes og leveres på samme plass, se Figur 3-29.



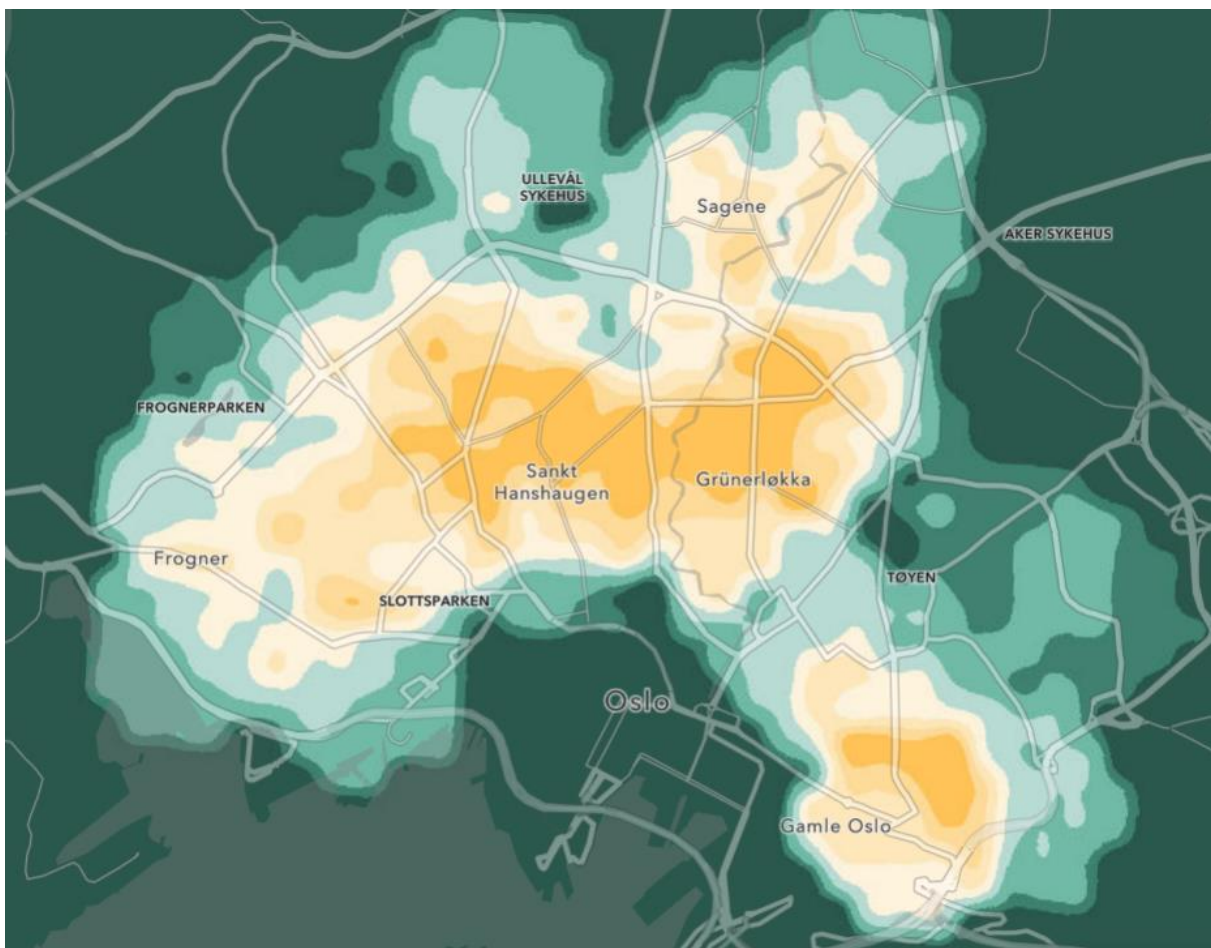
Figur 3-29. Betydningen av at bildelingsordningen tilbyr elbil og at bilene kan hentes og leveres på samme plass for sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen. Korte reiser.

På lengre reiser som dags- og helgeturer er resultatene for tilbudet av elbil relativt like resultatene fra korte reiser. Her er sannsynligheten for å velge en bildelingsordning fremfor en annen 2,6 ganger høyere for brukere, 3,9 ganger høyere for potensielle brukere og 1,7 ganger høyere for andre dersom ordningen tilbyr elbil. For betydningen av å hente og levere på samme plass gir ikke analysene av lange reiser signifikante resultater på et 5 prosent-nivå.

4. Faktisk bruk av oppstillingsplassene

Som en del av prosjektet har vi analysert *faktisk bruk* av bildelingsplassene. Av de 179 lokasjonene og totalt 600 plassene, har vi fått informasjon om ca. 70 prosent av plassene. Her har vi blant annet fått informasjon om hvor mange leier som ble gjennomført fra januar til september 2022.

Kartet viser hvor det er høyest tetthet for utførte leier fra januar til september 2022. Det vil si hvilken bildelingslokasjon som ble benyttet for leien. Det er stor sammenheng mellom hvor det er høyest tetthet av oppstillingsplasser og antall leier. Fra januar til september ble flest leier gjennomført på Grünerløkka, Sankt Hanshaugen og i Gamlebyen.



Figur 4-1: Kartet viser hvor det er høyest tetthet for utførte leier fra januar til september 2022. Kartet er hentet fra kartfortellingen som gir ytterligere beskrivelse av faktisk bruk: [Prøveordning for bildeling \(arcgis.com\)](#).

For å kunne sammenligne bildelingselskaper og områder, uten å identifisere aktørene, er det valgt å aggregere dataene til delbydelsnivå. Tabell 4-1 viser delbydel, antall bildelings-

lokasjoner, oppstillingsplasser, antall leier totalt og antall leier per plass i snitt. Delbydeler som ikke er nevnt i tabellen skyldes enten for få eller ingen data. Enkelte av delbydelene/bydelene i Oslo har også ingen bildelingslokasjoner. Det gjelder blant annet bydel Sentrum, Grorud, Stovner, Alna og Søndre Nordstrand.

I gjennomsnitt er det 3 oppstillingsplasser per bildelingslokasjon, og 15 plasser per delbydel. Tabell 4-1 viser at delbydel Vålerenga har hatt klart flest leier i løpet av perioden. I snitt er det også Vålerenga som har hatt flest leier per plass i snitt. Bydel Frogner har hatt flest leier totalt. Det er også denne bydelen som har totalt flest oppstillingsplasser, hvor av Homansbyen har 9 bildelingslokasjoner og 29 oppstillingsplasser. Samtidig har delbydelene lavere leier per plass sammenlignet med andre delbydeler.

Tabell 4-1 Oversikt over antall leier (≥ 100) fordelt på delbydel og bydel avrundet til nærmeste 100.

Delbydel	Bydel	Antall bildelingslokasjoner	Antall oppstillingsplasser	Antall leier	Antall leier per plass (snitt)
Linderud	Bjerke	2	4	500	130
Frogner	Frogner	6	26	1 800	70
Homansbyen	Frogner	9	29	1 300	40
Skillebekk	Frogner	5	19	1 100	60
Uranienborg	Frogner	4	13	1 100	80
Majorstuen syd	Frogner	3	10	600	60
Majorstuen nord	Frogner	5	13	400	30
Frognerparken	Frogner	2	6	300	50
Vålerenga	Gamle Oslo	6	17	2 600	150
Grønland	Gamle Oslo	1	6	700	120
Enerhaugen	Gamle Oslo	6	25	600	20
Nedre Tøyen	Gamle Oslo	5	14	600	40
Kampen	Gamle Oslo	4	15	400	30
Helsfyr	Gamle Oslo	2	6	300	50
Lodalen	Gamle Oslo	3	8	100	10
Rodeløkka	Grünerløkka	4	15	1 300	90
Grünerløkka vest	Grünerløkka	6	22	1 100	50
Grünerløkka øst	Grünerløkka	2	10	800	80
Dælenenga	Grünerløkka	6	19	500	30
Hasle-Løren	Grünerløkka	5	16	400	30
Sinsen	Grünerløkka	4	12	100	10
Ullevål hageby	Nordre Aker	8	23	1 100	50
Grefsen	Nordre Aker	1	4	100	30

Nordberg	Nordre Aker	3	10	100	10
Torshov	Sagene	5	18	1 200	70
Sagene	Sagene	5	22	1 100	50
Sandaker	Sagene	6	18	900	50
Bjølsen	Sagene	5	16	800	50
Iladalen	Sagene	5	14	600	40
Bislett	St. Hanshaugen	6	21	1 800	90
Ila	St. Hanshaugen	7	28	1 600	60
Fagerborg	St. Hanshaugen	7	26	1 300	50
Lindern	St. Hanshaugen	5	14	400	30
Hammersborg	St. Hanshaugen	2	8	300	40
Skøyen	Ullern	8	27	400	10
Manglerud	Østensjø	1	4	400	100
Godlia	Østensjø	1	4	400	100
Bøler	Østensjø	1	4	300	80

5. Drøfting av innhold i forskrift om prøveordning

Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling i Oslo kommune ble fastsatt av byrådet i Oslo 12. september 2019, med hjemmel i vegtrafikkloven og parkeringsforskriften⁷. En viktig del av evalueringen er å drøfte styrker og svakheter med dagens forskrift, og komme med forslag til endringer. Samtaler med oppdragsgiver og bildelingsforetakene danner grunnlaget for dette kapitlet.

5.1. Forskriftens formål

§ 1. Formål

- Formålet med denne forskriften er å legge til rette for økt bruk av bildeling i Oslo kommune for å:
- redusere samlet bilbruk i Oslo kommune,
 - stimulere til miljøvennlige transportformer, og
 - redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering.

Forskriftens formål er i tråd med Oslo kommunes mål om nullvekst i biltrafikken og reduksjon i klimagassutslipp. Formålet er av politisk art og hverken bildelingsaktørene eller etaten har fremmet behov for endringer i formålet. Derfor drøftes ikke formålet mer utdypende i denne gjennomgangen av forskriften. Hvorvidt prøveordningen bidrar til formålet drøftes i avsnitt 2.1. Bildelingsforetakenes tanker om dette oppsummeres kort under.

I intervjuene svarte samtlige bildelingsaktører at deres inntrykk er at prøveordningen bidrar til formålet gjennom å legge til rette for bildeling. Et godt bildelingstilbud i nærheten av der folk bor reduserer behovet for å eie egen bil. Prøveordningen gir tilgang til parkeringsareal i sentrumsnære strøk hvor det er begrenset med parkeringsareal både for bildelingsaktørene og for beboere. At bildeling har faste, sentrale parkeringsplasser øker attraktiviteten, og bidrar gjennom redusert behov for bilhold til å redusere areal av offentlig vei som brukes til parkering. Videre er det flere som trekker frem at redusert behov for å eie egen bil, bidrar til å redusere samlet bilbruk og stimulere til miljøvennlige

⁷ [Forskrift om prøveordning om parkeringstillatelser for bildeling, Oslo kommune, Oslo - Lovdata](#)

transporter. Argumentet er at det er høyere terskel for å benytte en bildelingsbil enn en egen bil, og dermed brukes bildelingsbiler mindre enn biler i privat eie.

5.2. Vilkår for godkjenning av bildelingsforetak

§ 2. Vilkår for godkjenning av bildelingsforetak

Foretak som driver bildelingsvirksomhet kan søke Oslo kommune om godkjenning til å bli med i en prøveordning om tildeling av parkeringstillatelser for bildelingsbiler.

Foretak som søker om godkjenning må dokumentere at følgende vilkår er oppfylt:

- a. foretaket må disponere kjøretøy gjennom eie eller leie som utelukkende benyttes til bildeling,
- b. kjøretøyene til foretaket må være registrert i Det sentrale motorvognregisteret, og foretaket må ha ansvar for at kjøretøyene er i forskriftsmessig stand,
- c. bildelingsordningen må være åpen for alle og markedsføres mot et bredt publikum, og
- d. foretaket skal ha et konsept der bildelingsbilene hentes og leveres samme sted.

Punkt a og b skal dokumenteres ved utskrift av motorvognregisteret eller ved kopi av avtale med autorisert bilutleieforetak. Punkt c og d skal dokumenteres ved en skriftlig beskrivelse av virksomheten vedlagt de vilkår som gjelder for deltakelse i ordningen.

Oslo kommune kan trekke godkjenning tilbake dersom foretaket eller foretakets bildelingsvirksomhet ikke lenger oppfyller vilkårene. Før vedtak om tilbakekall treffes skal det varsles etter reglene i [forvaltningsloven § 16](#).

Manglende definisjon av bildeling

Det finnes ingen entydig definisjon av «bildeling», og konseptet er under stadig utvikling. Noen bildelingsforetak mener dette er en utfordring for ordningen fordi nye konsepter eller forretningsmodeller som inkluderes kan utvanne effekten av bildeling på bilbruk i Oslo. Eksempler er forretningsmodeller for deling av biler i privat eie som kun deles i perioder, og fri-flyt ordninger som potensielt kan erstatte kollektivreiser og dermed øke antall bilreiser. Andre bildelingsforetak trekker frem mangelen på en entydig definisjon som en styrke ved ordningen fordi den er åpen for nye konsepter og forretningsmodeller som kan utvide det samlede bildelingstilbudet. Eksempler er forretningsmodeller for deling av biler i privat eie som utvider tilgangen på delebiler, og fri-flyt ordninger som øker bruksområdet for bildeling og dermed kan få flere til å velge bildeling fremfor å eie egen bil. Dette illustrerer noe av bredden i bildeling i dag, og viser tydelig behovet for mer kunnskap om effektene av bildeling på bilhold og bilreiser.

Bymiljøetatens devaluering fra januar 2022 trekker frem at det i forskriften ikke er definert en maks tid for utleie av bildelingsbiler. Dermed kan eksempelvis bilabonnementstjenester innfri vilkårene i forskriften om prøveordning for bildeling. De skriver at «dersom bilen reserveres til én person over flere måneder vil det ikke godtas som deling i prøveordningen» (Bymiljøetaten, 2022). Dette er imidlertid ikke regulert i

forskriften. Dersom en ønsker å begrense maks tid for utleie bør dette inngå i forskriften, eksempelvis gjennom en definisjon av bildeling.

Videre trekker Bymiljøetatens evaluering frem at det ikke er satt krav til hvilke typer av kjøretøy som kan brukes i prøveordningen. Det er etter Bymiljøetatens forståelse av forskriften heller ikke adgang til å begrense på type kjøretøyer i dagens ordning (Bymiljøetaten, 2022). Dette er imidlertid ikke en problemstilling som bildelingsaktørene er opptatt av. De ønsker å selv bestemme type bildelingsbil basert på evaluering av utnyttelsesgrad og hvilke andre typer kjøretøy de har i nærheten. De oppgir selv at de ønsker flere elbilstasjoner og at dersom Bymiljøetaten ønsker å påvirke andelen elektriske kjøretøy er det bare å øke antallet oppstillingsplasser med elbillader.

Vi foreslår ikke at det legges inn en definisjon av bildeling i forskriften. Årsaken er at en at styrkene ved prøveordningen som trekkes frem av flest aktører er at ordningen er åpen og inkluderer ulike foretak og forretningsmodeller. Samtidig har aktørene ulike oppfatninger av hva som bør inngå i en slik definisjon. Det bør derfor gjøres et større arbeid på å utrede en slik definisjon før det eventuelt tas inn i forskrift. En definisjon som er åpen nok til å inkludere alle dagens foretak har liten verdi, grunnet de ulike forretningsmodellene.

Skille mellom vilkår for foretak og oppstillingsplasser

Flere av bildelingsaktørene har trukket frem at vilkårene for å bli godkjent som bildelingsforetak i stor grad handler om bruken av oppstillingsplasser. Punkt a), b) og d) i paragrafen kan knyttes opp til bruken av de kommunale oppstillingsplassene, mens bildelingsforetakene kan ha flere andre forretningsmodeller for andre deler av sitt tilbud. Dette betyr at det kan være grunn til å splitte opp krav for å bli godkjent som foretak og krav til bruk av oppstillingsplasser.

En oppdeling av vilkår for å bli godkjent som bildelingsforetak og vilkår for å søke om oppstillingsplasser vil medføre at det vil være mulig å kvalifisere til ordningen, selv om man ikke kvalifiserer til å disponere kommunale oppstillingsplasser. Det vil innebære at bildelingsforetak med andre forretningsmodeller kan delta i bildelingsrådet og ha mulighet til å søke om allsonetillatelse. Dette kan være en mulighet til å inkludere nye selskaper som kommer til, lære av nye forretningsmodeller og skape samarbeid om bildeling også med aktører som ikke kvalifiserer til kommunale oppstillingsplasser.

I dag er det et eksempel på et foretak som først ble avvist fra ordningen, men senere klaget og fikk være med fordi deler av virksomheten innfrir kravene i paragrafen. Dette viser at det er rom for å tydeliggjøre kravene, eksempelvis gjennom å skille mellom krav for å bli godkjent som foretak og krav til bruk av oppstillingsplasser.

Krav til at kjøretøyene utelukkende benyttes til bildeling

Det er uenighet om kravet til at bildelingsbilene utelukkende skal benyttes til bildeling. Mens noen av foretakene mener dette er en selvfølge for å sikre seriøse aktører, er det andre foretak som mener dette er et tap for bildelingsordningen. Argumentasjonen er at det er miljøvennlig å benytte de bilene som finnes, også i privat eie og som av og til benyttes til privat bruk, til bildeling, og at dette er viktig for å utvide bildelingspoolen.

Dersom en skiller mellom krav for å bli godkjent som foretak og krav til bruk av oppstillingsplasser, er det mulig å stille dette kravet kun til bildelingsbiler på kommunale oppstillingsplasser. Dette vil ivareta at foretak som også har privat eide biler i sin pool kan delta i ordningen, men at en unngår å subsidiere parkeringsplasser til private biler gjennom kommunale oppstillingsplasser.

Kravet om stasjonsbasert bildeling

Forskriften sier at foretaket skal ha et konsept der bildelingsbilene hentes og leveres samme sted. Det er uenighet blant bildelingsselskapene om hvorvidt dette bør videreføres i forskriften til en permanent ordning. På den ene siden står foretakene som mener stasjonsbasert bildeling er den eneste formen for bildeling som kan oppfylle forskriftens formål. Argumentet er at stasjonsbasert bildeling supplerer kollektivtransporten, mens A-B-løsninger konkurrerer mot kollektivtransporten. Det pekes på tidligere forskning som viser at det er stasjonsbasert bildeling som bidrar til å redusere bilhold og bilbruk.

På den andre siden står bildelingsselskapene som mener det er for strengt at bildelingsbilene må hentes og leveres samme sted, og at dette begrenser etterspørselen etter bildeling. Disse mener at brukerne av og til har behov for å benytte bildeling fra A til B og at utvidelse av dette mulighetsrommet kan gjøre bildeling mer aktuelt for en større gruppe.

Dersom en skiller mellom krav for å bli godkjent som foretak og krav til bruk av oppstillingsplasser, er det mulig å stille dette kravet kun til bildelingsbiler på kommunale oppstillingsplasser. Det er aktører som mener kravet bør utgå helt, men flertallet av aktørene vi har intervjuet mener dette kan være et krav til oppstillingsplassene som eventuelt kan mykes opp etter hvert. Foreløpig er det slik at kun én bil kan registreres per oppstillingsplass, og selv om en øker dette til to biler, vil en A-B-løsning kreve mer administrasjon av bildelingsforetakene.

5.3. Bildelingsråd

§ 3. Bildelingsråd

Foretak som driver bildelingsvirksomhet godkjent etter § 2 har rett til å delta i et felles bildelingsråd som gir kommunen råd om hvor foretakene har behov for at det etableres faste oppstillingsplasser, hvilke bildelingsforetak som bør få disponere de bestemte oppstillingsplassene, samt annet som vedrører ordningen med tildeling av parkeringstillatelse for bildelingsvirksomhet. Oslo kommune har møterett ved bildelingsrådets møter.

Bidelingsrådet konstituerer seg selv.

Foretakene er tilfreds med at det er et bildelingsråd

Gjennomgående er bildelingsforetakene og Bymiljøetaten fornøyd med at det er etablert et bildelingsråd. Foretakene trekker frem at de setter pris på innflytelsen de har gjennom rådene de gir Bymiljøetaten om lokalisering av oppstillingsplasser og hvilke foretak som skal få disponere hvilke plasser. De trekker også frem at rådet bidrar til bedre samarbeid og læring mellom foretakene slik at de holder seg oppdatert på utvikling i markedet og sammen kan jobbe for bedre tilrettelegging for bildeling.

Flere foretak ønsker bedre informasjonsgrunnlag fra Bymiljøetaten til arbeidet med lokalisering av plasser og antall plasser per lokasjon. Med bedre informasjonsgrunnlag kan foretakene unngå å jobbe for lokasjoner det ikke blir noe av eller som ender opp med å ha for mange oppstillingsplasser for det aktuelle bildelingsforetaket.

Mulig behov for å regulere maktbalansen i bildelingsrådet

Det kan være behov for å regulere maktbalansen i bildelingsrådet fremover. Det var flere foretak som i intervjuene trakk fram at det i stadig større grad blir klart at det er noen foretak som har mye kapital i ryggen og dermed har større mulighet til å dra utviklingen av apper og andre tekniske løsninger fremover. Dette kan føre til en skjev maktbalanse i rådet etter hvert som et økonomisk og teknologisk gap øker mellom foretakene.

En konkret og enkel måte å regulere maktbalansen i bildelingsrådet på kan være å definere i forskriften at bildelingsrådets leder velges årlig av bildelingsaktørene. Videre kan en definere hvor mange år på rad samme leder kan sitte. Et alternativ er å la ledervervet gå på omgang blant foretakene, men det var flere foretak som meldte om at de ikke ønsker eller har kapasitet til å ta på seg vervet.

5.4. Parkeringstillatelse til faste oppstillingsplasser

§ 4. Parkeringstillatelse til faste oppstillingsplasser

Foretak som er godkjent etter § 2 kan søke Oslo kommune om parkeringstillatelse til faste oppstillingsplasser for biler som utelukkende brukes til bildeling. Oslo kommune avgjør hvor det skal opprettes faste oppstillingsplasser, hvor mange oppstillingsplasser som skal opprettes, samt hvilke bildelingsforetak som skal tildeles de bestemte oppstillingsplassene.

Ved kommunens avgjørelse av tildeling av plasser skal det legges vekt på hvilken tildeling som best ivaretar formålet i § 1 samt innspill fra bildelingsrådet.

Tillatelsen gir rett til parkering på faste oppstillingsplasser innenfor et bestemt område skiltet med bildeling for bildelingsvirksomheten. Parkering uten gyldig parkeringstillatelse er forbudt.

Byråden for miljø og samferdsel fastsetter hvor stor andel av de faste oppstillingsplassene som skal forbeholdes biler med nullutslipp etter denne forskriften.

Nøkkel for tildeling av plasser

I stor grad er bildelingsforetakene fornøyd med hvordan oppstillingsplassene er fordelt til nå. Alle foretakene har som utgangspunkt kunnet få like mange plasser i hver tildelingsrunde, men noen har ønsket å ta færre oppstillingsplasser. I intervjuene har imidlertid flere foretak trukket frem at det kan være behov for å endre på tildelingen fremover fordi det stadig kommer flere aktører med i ordningen. Det er også trukket fram at dagens tildeling er lite oversiktlig for nye aktører som ikke enda er en del av ordningen. Det er foreslått at oppstillingsplasser kan fordeles etter en nøkkel som avhenger av utnyttelsesgrad på bildelingsflåten og størrelse på bildelingsflåten. Bilhold blant brukerne er også foreslått inn i en slik nøkkel for å sikre en tildeling som best ivaretar formålet med ordningen.

Å endre fordelingen av oppstillingsplasser blant medlemmene av bildelingsrådet kan ha uheldige konsekvenser. Eksempelvis vil en nøkkel som avhenger av utnyttelsesgrad på bildelingsflåten og størrelse på bildelingsflåten gjøre det vanskelig for nye, små aktører å komme inn i ordningen. Til sammenlikning avhenger tildelingen av kommunale oppstillingsplasser i Bergen av hvor mange bildelingsbiler foretakene har i nærområdet. Det gjør det vanskelig for aktører som ikke allerede er til stede i Bergen, å komme inn i ordningen.

Videre er det ifølge foretakene vanskelig å sette opp en nøkkel basert på utnyttelsesgrad fordi det vil påvirke foretakene til å blåse opp utnyttelsesgraden på de eksisterende oppstillingsplassene for å få flere nye plasser. Det kan eksempelvis gjøres gjennom å redusere prisen på lange leier slik at utnyttelsesgraden øker eller at det registreres tomme

leier. Dette illustrerer at å utforme en nøkkel for fordeling av plasser basert på evaluering av bruk av andre plasser kan ha vridningseffekter på bildelingsmarkedet.

Under workshopen kom det frem at det var viktigere å utvikle et system for omfordeling av eksisterende plasser enn å bruke ressurser på å utvikle retningslinjer for tildeling av nye plasser. I dag kan foretakene si opp utdelte plasser, men det foreligger ikke et system for omfordeling. Omfordeling er aktuelt hvis et foretak har for lav utnyttelse av biler på en lokasjon og ønsker å bytte lokasjon med et annet foretak. Ulike foretak har ulike forutsetninger for å lykkes på lokasjoner og dette er derfor en aktuell problemstilling. Omfordeling av plasser medfører kostnader til omskifting. Foretakene selv foreslår at de kan betale for omskifting, eller en egenandel ved omskifting, ettersom det er såpass rimelig leiepriser på oppstillingsplassene.

Lokalisering av oppstillingsplasser i sentrum

Bidlingsrådet ønsker mer og tidligere informasjon om lokalisering av nye oppstillingsplasser, som omtalt i avsnitt 4.3.1. Dette for å unngå å legge mye arbeid ned i lokasjoner som det ikke blir noe av eller at lokasjonen har for mange oppstillingsplasser enn det aktuelle bildelingsforetaket ønsker å ha.

Ingen av aktørene ønsker kommunale oppstillingsplasser utenfor ring 3. Bymiljøetaten arbeider med å opprette oppstillingsplasser i en større del av byen, men foretakene gir klar tilbakemelding om at det er oppstillingsplasser innenfor ring 3 de er opptatt av; det er der det er lav tilgang på parkeringsareal. Ifølge foretakene er det enkelt å skaffe private oppstillingsplasser utenfor ring 2. De mener det bør være mulig å søke om kommunale oppstillingsplasser utenfor ring 3, men at Bymiljøetaten ikke legger inn slike plasser uten at det er søkt om. For foretakene er det kostbart å sette biler på usentrale oppstillingsplasser med lav utnyttelsesgrad. Flere melder om at de må ta slike plasser for også å få tilgang på de gode sentrumplassene ved tildeling.

Skiltingen kan mykes opp

Forskriften sier at «Tillatelsen gir rett til parkering på faste oppstillingsplasser innenfor et bestemt område skiltet med bildeling for bildelingsvirksomheten». Å fjerne siste del av setningen kan gjøre det enklere å bytte eller omfordele oppstillingsplassene ved at en slipper å bytte skilt. I dag er oppstillingsplassene merket med navnet til foretaket, men om det kun står bildeling så vil det være mer effektivt og mindre kostnadskrevenende å bytte foretak.

Bidlingsforetakene er skeptiske til å fjerne navnet på bidlingsforetaket på oppstillingsplassene. Det er flere årsaker til det:

- Det vil øke feilparkering fordi brukere vil tenke at de kan parkere der hvor det står bidling selv om det ikke er samme plass som de hentet bilen.
- Det vil gjøre det vanskeligere for potensielle brukere å vite hvilken app de skal benytte for å kunne bruke sin nærmeste oppstillingsplass for bidling.
- Det er ingen krav til merking av delebilene på oppstillingsplassene og skiltene er derfor viktige. Bilene med høy utnyttelsesgrad er også mye borte fra parkeringsplassen.
- Dagens skilting er viktig reklame for bidling generelt og bidlingsforetakene spesielt.
- Bidlingsforetakene stiller seg villige til å betale egenandel for omskilting.

Det er kommet forslag til forenkling av prosessen med navnebytte ved omfordeling av plasser ved bruk av klistremerker og/eller oppmaling av navn på bakken.

Behov for bedre system for endring av bil til oppstillingsplass

I dag registreres det én bil til én oppstillingsplass, og dette kan endres i et system av bidlingsforetakene. De foretakene som ofte omregistrerer flere biler knyttet til en plass, melder om at systemet er for tregt og bør oppgraderes. De ønsker at det skal være enklere å endre bil til plass og at det ikke skal være begrensninger på antall bytter. Det er også blitt foreslått å åpne for muligheten å legge til flere bilregistreringsnummer per plass slik at flere biler kan tilhøre samme plass.

Videre er det kommet inn forslag om at det skal være mulig å registrere en servicebil slik at foretakene kan parkere servicebilen på oppstillingsplassene i korte perioder. Parkerte biler som ikke er registrert på plassen får i dag bot. Behovet for servicebil kommer eksempelvis hvis en delebil skal vaskes, repareres eller må fylle drivstoff. Foretak melder at det vil forenkle dette vedlikeholdsarbeidet hvis servicebilen kan stå på oppstillingsplassen mens en ansatt benytter delebilen, eksempelvis for å fylle bensin.

Behov for bedre system for omfordeling av oppstillingsplassene

I står det at Oslo kommune avgjør hvor det skal opprettes faste oppstillingsplasser, hvor mange oppstillingsplasser som skal opprettes, samt hvilke bidlingsforetak som skal tildeles de bestemte oppstillingsplassene. Bidlingsforetakene etterlyser at det utvikles et system for omfordeling av plasser. Dette kommer av at foretak har ulike styrker og får ulike parkeringsplasser til å fungere når det gjelder utnyttelsesgrad og inntjening. I dag kan

foretakene si opp plassene, men ønsker at de igjennom bildelingsforetaket skal omfordele plasser ved behov. Vi foreslår at dette godkjennes av Bymiljøetaten på lik linje med tildelinger. Ved påløper kostnader ved omskifting, og vi foreslår at dette dettes av foretakene. Dette var foretakene positive til under diskusjon på workshop. Vi foreslår å inkludere i forskriften at Oslo kommune avgjør omfordeling av oppstillingsplassene, og at foretakene tar kostnaden ved omskifting.

Antall oppstillingsplasser med lader begrenser omlegging til elbiler

Forskriften sier at «Byråden for miljø og samferdsel fastsetter hvor stor andel av de faste oppstillingsplassene som skal forbeholdes biler med nullutslipp etter denne forskriften.» I dag er det om lag 20 prosent av plassene som har lader for elbil. Bildelingsforetakene er i stor grad enige i at det er antallet oppstillingsplasser med lader som begrenser deres omlegging til elbil. Det er imidlertid eksempler på at foretak har høy utnyttelsesgrad av elbiler som står på oppstillingsplass uten lader.

Omfattende utbygging av hurtiglader sentralt i Oslo vil gjøre det mer aktuelt å sette elbiler på oppstillingsplasser uten ladere. Foretakene anser likefult dette som problematisk fordi det i korte leier ikke er tid til å delvis lade en bil. Dersom en bruker skal reise langt, vil ladetid med en hurtiglader bety lite, men på en kort tur, eksempelvis på en forretningsreise til og fra et møte, vil ladetid gjøre bildeling uaktuelt. Foretakene holder dermed fast ved at de ønsker en lader per oppstillingsplass for elbil.

På workshopen ble det satt spørsmålstegn ved behovet for elektrifisering av delebilparken på kort sikt. På lang sikt vil det utelukkende være kun elbiler på bilmarkedet. På kort sikt var argumentet at bildeling er effektivt for å få folk til å redusere bilbruk og bilhold, men for at mange skal velge bildeling framfor egen bil, må ordningen være effektiv og enkel å ta i bruk. Det betyr at det må være biler tilgjengelig der hvor folk bor når de trenger det og enkelt for brukeren å forholde seg til eventuell ladetid og andre kostnader knyttet dette. Bildelingsbiler får lav utnyttelsesgrad hvis de må lade i flere timer mellom leier med dagens trege ladere.

5.5. Parkeringstillatelse i beboerparkeringsordningen

§ 5. Parkeringstillatelse i beboerparkeringsordningen (allsonetillatelse) for bildelingsvirksomhet

Foretak som er godkjent etter § 2 kan søke om en særskilt parkeringstillatelse som gir rett til parkering på plasser skiltet med beboerparkering for biler som inngår i bildelingsvirksomheten.

Foretaket må dokumentere at kjøretøyet det søkes om har en egen fast oppstillingsplass, eventuelt tildelt etter § 4.

Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy. Parkeringstillatelse tildeles kun kjøretøy som er registrert i Det sentrale motorvognregisteret og har gyldig kjennemerke.

Parkeringstillatelse kan kun tildeles til kjøretøy som oppfyller krav til kjøretøy etter beboerparkeringsforskriften.

Allsonetillatelse kan følge med alle oppstillingsplasser

Dagens allsonetillatelser gir parkeringstillatelse i beboerparkeringsordningen i hele Oslo. Disse søkes om og deles ut på lik linje med de kommunale oppstillingsplassene. Formålet med allsonetillatelsene er å gjøre bildeling enkelt ved at brukerne kan parkere bilen i alle Oslos beboersoner under leieforholdet. Bildelingsforetakene er enige om at allsonetillatelser kan følge med de kommunale oppstillingsplassene uten at de må søke om dette i tillegg. I dag koster allsonetillatelsene 1000 kroner per år for fossilbiler og 500 kr per år for nullutslippsbiler. Denne summen kan utgå eller bakes inn i prisen for oppstillingsplassene.

Det er flere argumenter for at allsonetillatelser bør følge med oppstillingsplassene:

- Formålet med allsonetillatelsene er å gjøre det enkelt å bruke bildeling, og da bør det følge med kjøretøy som har oppstillingsplass gjennom ordningen.
- Det kan være forvirrende for brukerne at noen debiler har allsonetillatelse, og andre ikke. Dette kan bidra til mer feilparkering. Det vil imidlertid være flere debiler enn allsonetillatelser så lenge ikke alle debiler, uavhengig av oppstillingsplass, har allsonetillatelse.
- Ved vasking, vegarbeid og liknende som hindrer tilgang på oppstillingsplass, kan foretak og brukere parkere debilene i beboersoner og unngå gebyr for feilparkering.

Ved å skille mellom vilkår for å bli godkjent som foretak og vilkår for å få søke oppstillingsplasser, se avsnitt 4.2.2, bør foretak som godkjennes til ordningen kunne søke om allsonetillatelser. Det er i dag flere foretak som ikke har faste oppstillingsplasser, men kun allsonetillatelser til sine kjøretøy gjennom ordningen, men det må dokumenteres at de har faste oppstillingsplasser på privat grunn.

Ønske om å myke opp kravet om annen fast oppstillingsplass

Det er i dag krav om at kjøretøyet som søker allsonetillatelse skal ha en annen fast oppstillingsplass. Årsaken til dette er at allsonetillatelsene skal gjøre det enklere å bruke delebil og parkere under leieforhold, men at man unngår at den opptar beboerparkeringsplasser utenfor leietid ved at den har en oppstillingsplass. Flere bildelingsforetak har tatt til orde for at dette bør mykes opp eller fjernes fordi kravet bidrar til å oppta mer parkeringsareal enn det som er nødvendig. Det vil si at de ønsker seg at kjøretøyet kan klare seg med parkeringsplass i beboerparkeringszone og ikke trenger en annen fast oppstillingsplass. I praksis vil det innebære at kjøretøyet ikke har en fast plass, men at brukerne må finne bilen, og parkere bilen tilbake, i en sone. I Trondheim og Bergen er det, ifølge bildelingsforetakene, ikke krav til annen oppstillingsplass.

Å finne bilen, og parkere bilen tilbake, i en sone heller enn på en fast parkeringsplass skaper litt mer usikkerhet for brukerne. Det krever enten at sonen er liten, eksempelvis en ende av en gate, eller at brukerne ved hjelp av GPS eller liknende kan se akkurat hvor bilen står. Markedsundersøkelsen viser at ulike segmenter av bildelingsbrukere har ulik oppfatning av hvor enkelt det må være å finne delebilen, og igjen finne parkeringsplass ved levering. På samme måte avhenger viktigheten av hvor lang leieperiode brukeren har. På en lengre fritidsreise spiller tid til parkering en mindre rolle, enn på korte forretnings- eller handlereiser.

Flere av bildelingssselskapene er skeptiske til å endre på kravet om at kjøretøyet skal ha en annen fast oppstillingsplass. Disse trekker frem at det må være enkelt å både hente og levere bilen, og spesielt at brukerne må være trygge på at de finner parkeringsplass når bilen skal leveres.

På workshopen ble det løftet et forslag om at det i tillegg til allsonetillatelser kan utarbeides beboersonetillatelser som er knyttet til én beboersone eller et enda mindre område. Slike tillatelser kan deles ut uten krav om en annen fast oppstillingsplass.

Bør gjelde også når bilen ikke er utleid

I dag mener Bymiljøetaten at allsonetillatelsene kun gjelder når kjøretøy er utleid, mens foretakene opplever at disse kan benyttes også utenom utleie, eksempelvis hvis oppstillingsplassen er utilgjengelig grunnet veiarbeid eller annet. Vi foreslår derfor at det i forskriften defineres når allsonetillatelsene gjelder. Vi ser fordeler ved at bildelingsforetakene kan benytte allsonetillatelser for oppstillingsplassene er utilgjengelig, men også et potensiale for å utnytte dette. Denne er imidlertid liten så lenge det kun er

mulig å registrere én bil per oppstillingsplass. Vi foreslår derfor at det i forskriften defineres at allsonetillatelsene gjelder når bilen er utleid og når den ikke er utleid.

5.6. Annet

Gebyrer og informasjon

Samtlige bildelingsforetak melder om at de ønsker bedre informasjonsflyt mellom Bymiljøetaten og foretakene når det kommer til feilparkeringer, vasking av gater, vegarbeid og annen sperring av gate som krever at bildelingsbiler midlertidig må flyttes. De rapporterer om en sterk mangel på informasjon i dag som gjør at gebyrene fra Bymiljøetaten er betydelig høyere enn de trenger å være.

Varighet

Parkeringstillatelser etter forskriften er gyldig i ett år fra utstedelsestidspunktet. Ett år er kort tid og på den måten uforutsigbart. Foretakene sier i stor grad at dette har vært uproblematisk fordi de har fått beholde oppstillingsplassene etter endt varighet og dermed fornyet leie av oppstillingsplassene og allsonetillatelsene. I en permanent ordning ønskes det en tydeliggjøring av at oppstillingsplassene ikke trekkes tilbake eller omfordeles etter ett år. Dette for å sikre forutsigbarhet for foretakene, men også for brukerne.

6. Referanser

- Flügel, S., Halse, A. H., Hulleberg, N., Jordbakke, G. N., Veisten, K., Sundfør, H. B., & Kouwenhoven, M. (2020). *Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer. TØI rapport 1762/2020*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Miljødirektoratet. (2022, januar 18). *Utslipp av klimagasser i kommuner*. Hentet november 30, 2022 fra Miljødirektoratet: <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=1010§or=4>
- PROSAM. (2021). *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*. Oslo: Ruter/PROSAM.
- Ruud, A., & Ellis, I. O. (2008). *Bildeling som klimatiltak? Potensialet for redusert bilbruk ved satsing på bildeling*. Oslo: Urbanet Analyse.
- Statistisk sentralbyrå. (2018, februar 15). *Mindre utslipp per kjørte kilometer*. Hentet fra Statistisk sentralbyrå: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/mindre-utslipp-per-kjorte-kilometer>
- Statistisk sentralbyrå. (2022, november 17). *Befolkning*. Hentet fra Statistisk sentralbyrå: <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkning>
- Statistisk sentralbyrå. (2022, mars 25). *Bilparken. 11823: Euroklasser, drivstofftyper og kjøretøygrupper (K) 2016 - 2021*. Hentet fra Statistisk sentralbyrå: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>
- TØI. (2021). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19*. Oslo.
- TØI. (2022). *Bideling i Bergen - erfaringer og effekter 1895/2022*. Oslo.

7. Vedlegg: utfyllende informasjon om markedsundersøkelsen

Utvalg og rekruttering

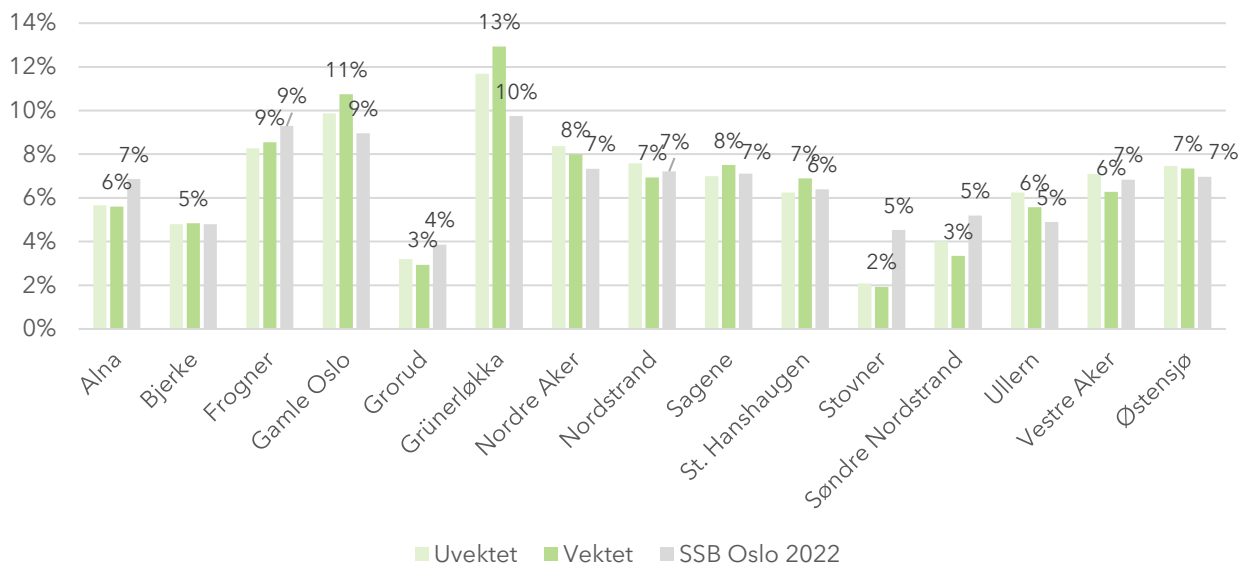
Undersøkelsen for befolkningen ble sendt ut til et tilfeldig trukket utvalg på 20 000 personer i Folkeregisteret, hvor 15 000 fikk tilsendt undersøkelsen per brevpost og 5 000 via SMS. Av de 15 000 brevene ble 540 brev sendt i retur, som reduserer bruttoutvalget til 14 460. Det foreligger ingen informasjon på antallet SMS som er nådd mottaker. Totalt sett er nettoutvalget for befolkningsundersøkelsen på 2224 respondenter.

Medlemsundersøkelsen ble sendt ut per epost som en lenke i bildelingsaktørens nyhetsbrev. Det foreligger ikke informasjon om hvor mange som har mottatt, sett eller klikket på lenken, men det er blitt registrert totalt 1033 unike respondenter.

Tabell 7-1. Brutto- og nettoutvalg for med kalkulert svarprosent samt andel besvarelser gjort på mobil.

Utvalg		Bruttoutvalg	Nettoutvalg	Svarprosent	Andel svar via mobil (og ikke PC)
Befolkning	Brevpost	14 460	1820	13prosent	73prosent
Befolkning	SMS	5 000	404	8prosent	96prosent
Befolkning	Totalt	19 460	2224	11prosent	-
Kun medlem/brukere	Epost	--	1033	--	55prosent

Befolkningsutvalget: Det uvektede datasettet speiler SSBs befolkningsstatistikk for Oslo kommune godt når det kommer til kjønn, bydel, bilhold i husholdning og total bilpark i Oslo. I likhet med andre liknende undersøkelser er det en underrepresentasjon av unge voksne (18-29 år). Vi har vektet datasettet med hensyn til aldersfordelingen i Oslo etter tall fra SSB, se figur 2-1. Dette er basert på preliminnære resultater som viser at bildeling som tema er sterkt knyttet alder og bydel. Figuren under viser respondentenes fordeling på bydel.



Figur 7-1. Fordeling av utvalget per bostedbydel sammenlignet med SSB befolkningstall (over 18 år) for Oslo kommune per 2022.

Befolkningsutvalget har tilstrekkelig med respondenter for å representere de fleste undergrupper med feilmarginer mindre enn 5 prosent med 95 prosent statistisk signifikans (sikkerhet) ved utdypende analyser. Det vil si at om man tar utgangspunkt i kvinner som undergruppe og har estimert at 41 prosent av kvinnene i utvalget har kjennskap til bildelingsplasser i nærheten av boligen sin (da er p , vår målte verdi, 41prosent), så kan man med 95 prosent sikkerhet si at den faktiske kjennskapen blant alle kvinnene i Oslo ligger mellom 38 prosent - 44 prosent (41prosent \pm 3 prosent), se Tabell 7-2. Desto lenger bort fra 50 prosent den målte verdien som studeres er, desto mindre er feilmarginen ved denne verdien; for eksempel $p = 2$ prosent og $p = 98$ prosent har samme feilmargin. Leseren bør ha i mente at det er noen undergrupper som man bør ta forbehold om hvor feilmarginene alltid vil være større enn 5prosent: 1) hvor grunnskole er høyeste utdanning, 2) aldergruppen 18-29 år, 3) husholdning med bruttoinntekt over 2 millioner, 4) husholdningstype 'mor eller far med barn', og 5) responder som har oppgitt andre bydeler enn Frogner, Gamle Oslo, Grünerløkka, Nordre Aker, og Nordstrand.

Tabell 7-2. Kjennetegn ved det uvektede og vektete utvalget samt tall fra SSB og den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

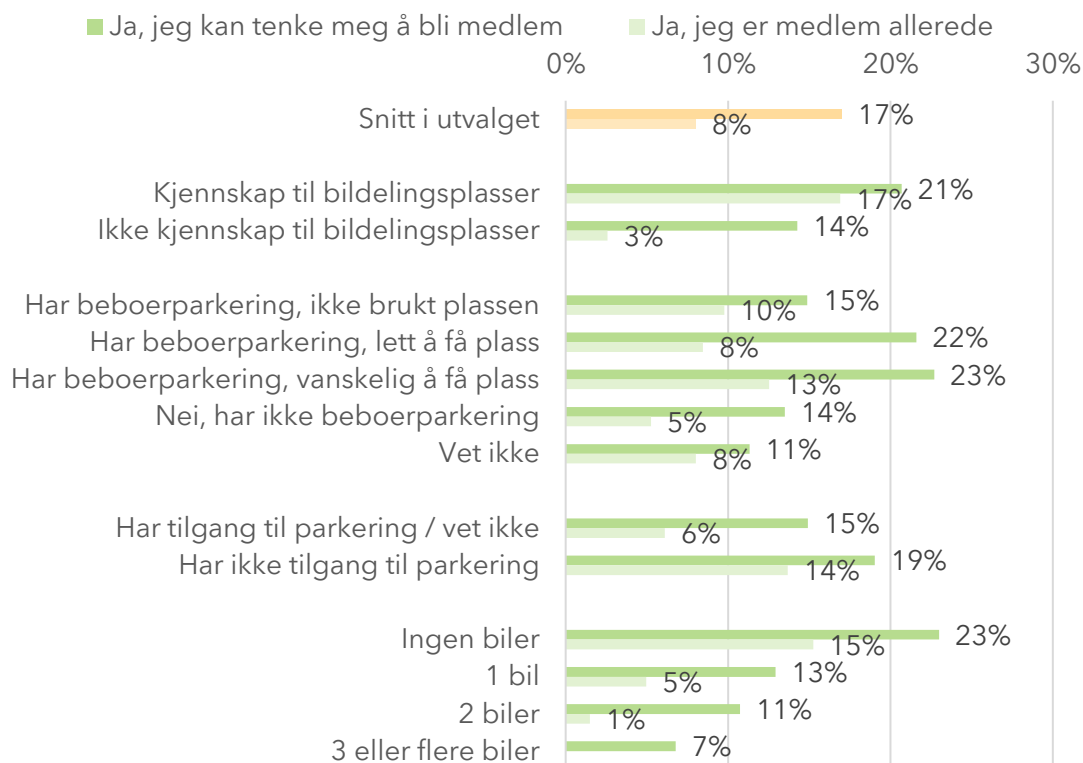
	n	Uvektet	Vektet	SSB / RVU	Feilmargin ved p på 10% eller 50%
Befolkning over 18 år	2224				± [1%, 2%]
Kjønnfordeling	1890				
Kvinne	939	49%	50%	50%	± [2%, 3%]
Mann	930	50%	49%	50%	± [2%, 3%]
Annet	21	1%	1%	0%	-
Utdanning	1881			SSB Oslo 2022	
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/ framhaldsskole/realskole)		2%	2%	20%	± [9%,14%]
Videregående (inkl. gymnas/ yrkesskole/handelsskole)		19%	19%	25%	± [3%, 5%]
Høgskole/universitet - lavere grad (til og med 4 år)		35%	35%	32%	± [2%, 4%]
Høgskole/universitet - høyere grad (5 eller flere år)		44%	44%	23%	± [2%, 3%]
Aldersgruppe	1853			SSB Oslo 2022	
18-29 år	247	13%	24%	24%	± [4%, 6%]
30-44 år	565	31%	33%	33%	± [2%, 4%]
45-66 år	659	36%	29%	30%	± [2%, 4%]
67 år +	374	20%	13%	13%	± [3%, 5%]
Førerkort	2232			RVU 18/19	
Ja		88%	87%	82%	± [1%, 2%]
Nei		12%	13%	18%	± [4%, 6%]
Andre med førerkort i husholdning	2232				
Ingen andre		47%	46%	.	-
1 annen		48%	49%	.	-
2 andre		4%	4%	.	-
3 eller flere andre		1%	2%	.	-
Inntekt	1880			SSB Oslo 2020	
Mindre enn 400 000 kr		9%	11%	27%	± [4%, 7%]
400 000 - 799 000 kr		30%	30%	33%	± [2%, 4%]
800 000 kr - 1,2 mill kr		23%	23%	20%	± [3%, 5%]
1,2 - 2 million kr		22%	22%	16%	± [3%, 5%]

Over 2 mill kr		6%	5%	5%	± [6%, 10%]
Ønsker ikke å svare		10%	9%	0%	-
Husholdningstype	1883			SSB Oslo 2022	
Énpersonshusholdninger		34%	33%	48%	± [2%, 4%]
Par uten barn		35%	35%	20%	± [2%, 4%]
Par med barn		16%	16%	17%	± [3%, 6%]
Mor eller far med barn		7%	7%	4%	± [5%, 8%]
Flerfamiliehusholdninger		8%	9%	11%	± [5%, 8%]
Antall biler per husholdning	2232			RVU 18/19 Oslo	
0 biler		31%	35%	34%	-
1 bil		53%	50%	49%	-
2 biler		13%	12%	15%	-
3 eller flere		3%	3%	3%	-
Bilpark	2232			SSB Oslo 2021	
Bensin		30 %	30 %	28 %	± [2%, 4%]
Diesel		24 %	24 %	23 %	± [3%, 4%]
Elbil		33 %	34 %	29 %	± [2%, 4%]
Hybrid		13 %	12 %	20 %	± [4%, 6%]
Gjennomsnittlig #biler per husholdning	2232			RVU 18/19 Oslo	
		0,9	0,8	1,1	-
Bydel	1883			SSB Oslo 2022	
Alna		6%	6%	7%	± [6%, 10%]
Bjerke		5%	5%	5%	± [6%, 10%]
Frogner		8%	9%	9%	± [5%, 8%]
Gamle Oslo		10%	11%	9%	± [4%, 7%]
Grorud		3%	3%	4%	± [8%, 13%]
Grünerløkka		12%	13%	10%	± [4%, 7%]
Nordre Aker		8%	8%	7%	± [5%, 8%]
Nordstrand		8%	7%	7%	± [5%, 8%]
Sagene		7%	8%	7%	± [5%, 9%]
St. Hanshaugen		6%	7%	6%	± [5%, 9%]
Stovner		2%	2%	5%	± [9%, 16%]
Søndre Nordstrand		4%	3%	5%	± [7%, 11%]
Ullern		6%	6%	5%	± [5%, 9%]
Vestre Aker		7%	6%	7%	± [5%, 8%]
Østensjø		7%	7%	7%	± [5%, 8%]
Vet ikke			0% 1%	0%	-

Sammenlikning av bildelingsbrukere fra befolkningsutvalget og medlemsutvalget

	Bidelingsbrukere i befolkningsutvalg	Medlemmer/brukere i medlemsutvalg
N (fullførte svar)	163	667
Kvinner	39%	28%
Menn	61%	71%
Annet	0%	1%
Inntekt		
Mindre enn 400 000 kr	4 %	5 %
400 000 - 799 000 kr	29 %	24 %
800 000 kr - 1,2 mill kr	18 %	24 %
1,2 - 2 million kr	37 %	31 %
Over 2 mill kr	7 %	9 %
Ønsker ikke å svare	6 %	7 %
Utdanning		
Grunnskole	0 %	2 %
Videregående	7 %	17 %
Høyskole/universitet - lavere grad (til og med 4 år)	33 %	37 %
Høyskole/universitet - høyere grad (5 eller flere år)	60 %	44 %

Supplerende om kjennetegn ved brukere og potensielle brukere



Figur 7-2. Prosentandeler av respondentene i befolkningsutvalget som kan tenke seg å bli medlem og de som allerede er medlem med hensyn til førerkortstatus, kjennskap til bildelingsplasser, tilgang til parkeringsplass ved bolig, og antall biler i husholdningen (n = 2108).

Tabell 7-3 viser at av de tre gruppene utgjør bileiere hvor bildeling ikke er aktuelt den største gruppen på 36 prosent. Medlemmer utgjør 8 prosent av befolkningen, de som kunne tenke seg bildeling utgjør 17 prosent og resten som ikke trenger bil eller er usikker om de kunne tenke seg bildeling utgjør 39 prosent. Det er gruppen av bileiere hvor bildeling er uaktuelt som bruker mest bil (68 prosent har bil som hovedtransportmiddel), og siden denne gruppen utgjør 1/3 av befolkningen vil deres bilforbruk utgjøre nærmest det dobbelte av den øvrige befolkningen. Det vi ikke vet med 100prosent sikkerhet er hvor mange av ikke-bildeling bileiere som har særskilte behov for bil enten i tjeneste/arbeid eller på grunn av helse og andre private grunner.

Tabell 7-3. Fordeling av bildelere, potensielle bildelere, bileiere der bildeling ikke er aktuelt og øvrig befolkning.

	Antall respondenter	Prosent	Gjennomsnittsalder	Prosent med tilgang til bil
Bideling ikke aktuelt (bileier)	756	36 %	46 år	100%
Bideler med medlemskap	179	8 %	43 år	54%
Potensiell bruker	357	17 %	43 år	56%
Øvrig befolkning	834	39 %	45 år	52%
Befolkning (totalt)	2126	100 %	45 år	69%

Andre grunner til hvorfor bildeling ikke er aktuelt

Tabell 7-4. Fritekst svar for hvorfor bildeling ikke er aktuelt (n = 128).

Fritekst svar (kategorisert)	Antall
Helserelaterte årsaker	30
Har ikke førerkort	26
Vil ikke dele med andre	19
Kjæledyr	9
Installere/avinstallere barneseter	8
Dårlig tilgang til (ledige) delingsbiler	8
Allerede investert i bil	8
Leiebilordninger er bedre	5
Dårlige erfaringer/opplevelser med bildeling	3
Bruker allerede firmabil	3
Bruker bil til privat bildeling i egen regi	3
Vil heller låne fra bekjente	2
Personlige ting som alltid er i bilen (ikke barneseter)	2
Dårligere standard på bildelingsbiler (høy utnyttelse/bruk)	1
Planlegger å kjøpe bil.	1
TOTALT	128

Spill i stated preference-undersøkelse

Respondentene er delt mellom spill 1 og spill 2, mens alle har fått spill 3.

Spill 1: Valg av bildelingsordning på korte reiser

Leiepris (kr/time)	Avstand til bildelingsplass (min)	Hente og levere	Biler tilgjengelig
75	5	Samme sted	Elbiler
95	10	Forskjellige steder	Elbiler og fossilbiler
115	15		Fossilbiler
125	20		
	30		

0% 100%

SpillBILDELING_Random1

Se for deg at du skal på en [SSSI Script]. Hvilken av følgende bildelingsordninger vil du velge?

*Fossilbiler er biler som kjører på bensin eller diesel. Hybridbiler inngår som fossilbil i dette tilfelle.

Bidelingsordning B

Leiepris 125 kr/time

Avstand til bildelingsplass 10 minutter

Hente og levere På samme sted

Biler tilgjengelig Elbiler og fossilbiler

SpillBILDELING_Random1=1

Bidelingsordning B

75 kr/time

30 minutter

På forskjellige steder (ikke garantert p-plass)

Fossilbiler

SpillBILDELING_Random1=2

← →

Undersøkelsen gjennomføres av Asplan Viak på oppdrag fra Bymiljøetaten i Oslo kommune.

Spill 2: Valg av bildelingsordning på lengre reiser

Leiepris (kr/time)	Avstand til bildelingsplass (min)	Hente og levere	Biler tilgjengelig
250	5	Samme sted	Elbiler
350	10	Forskjellige steder	Elbiler og fossilbiler
450	15		Fossilbiler
550	20		
	30		

0% 100%

SpillBILDELINGlang_Random2:

Se for deg at du skal på en [SS1 Script]. Hvilken av følgende bildelingsordninger vil du velge?

*Fossilbiler er biler som kjører på bensin eller diesel. Hybridbiler inngår som fossilbil i dette tilfelle.

	Bidelingsordning B	Bidelingsordning A
Leiepris	450 kr/døgn	350 kr/døgn
Avstand til bildelingsplass	15 minutter	5 minutter
Hente og levere	På forskjellige steder	På samme sted
Biler tilgjengelig	Elbiler og fossilbiler	Elbiler

SpillBILDELINGlang_Random2=1

SpillBILDELINGlang_Random2=2

← →

Undersøkelsen gjennomføres av Asplan Viak på oppdrag fra Bymiljøetaten i Oslo kommune.

Spill 3: Valg av oppstillingsplass

Avstand til bildelingsplass (min)	Hente og levere	Område
5	Samme sted	Gateplan
10	Forskjellige steder (ikke garantert p-plass)	Parkeringshus
15		Beboerparkeringszone
20		
30		

0% 100%

SpillOppstilling_Random1:

Se for deg at du skal leie en delebil i **1-3 timer**. Hvilken delebil velger du med tanke på gangavstand og parkeringsmulighetene?

	SpillOppstilling_Random1=1	SpillOppstilling_Random1=2
Avstand til bildelingsplass	Gå 10 minutter	Gå 5 minutter
Hente og levere	På forskjellige steder (ikke garantert p-plass)	På samme sted
Område	I beboerparkeringszone	I parkeringshus

SpillOppstilling_Random1=1

SpillOppstilling_Random1=2

← →

Undersøkelsen gjennomføres av Asplan Viak på oppdrag fra Bymiljøetaten i Oslo kommune.



asplan viak