

Sammendrag

Bideling som klimatiltak?

Potensialet for redusert bilbruk ved satsing på bideling



Forord

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Urbanet Analyse utredet potensialet for redusert bilbruk ved satsing på bildeling generelt, og bildeling ved kollektivknutepunkter spesielt.

Bakgrunnen for utredningen er at det, som en del av klimaforliket mellom regjeringen og Høyre, KrF og Venstre, er en avtale om at det skal utredes hvordan man kan integrere bildelingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter.

Prosjektleder fra Urbanet Analyse har vært Alberte Ruud, med Ingunn Opheim Ellis som prosjektmedarbeider. Bård Norheim har vært kvalitetssikrer.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Per-Andre Torper. Prosjektet er fulgt av en referansegruppe bestående av følgende fagpersoner:

- Per-Andre Torper, Samferdselsdepartementet
- Anne Brendemoen, Samferdselsdepartementet
- Bjørn Sandelien, Statens vegvesen Vegdirektoratet
- Paul Runnestø, Jernbaneverket

I arbeidet med dette prosjektet har vi hatt tre møter med referansegruppen.

Referansegruppen har gitt innspill og kommentarer til rapportutkast underveis. Eventuelle feil og mangler i rapporten er imidlertid Urbanet Analyse sitt hele og fulle ansvar.

Urbanet Analyse

Oslo, 5. januar 2009

Alberte Ruud

Ingunn Opheim Ellis



Sammendrag

Bakgrunn og problemstillinger

Som en del av klimaforliket mellom regjeringen og Høyre, KrF og Venstre er det en avtale om at det skal utredes hvordan man kan integrere bildelingsordninger ved jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter. Med bakgrunn i dette forliket har Urbanet Analyse gjennomført en utredning på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Resultatet av utredningen er dokumentert i denne rapporten.

I utredningen er følgende problemstillinger belyst:

1. Hva er markedspotensialet for bildelingsordninger, og hva er potensialet for mindre bilbruk og reduserte klimautslipp som følge av slike ordninger?
2. Hvilke egenskaper ved bildelingsordningen vektlegges? Blant annet bestillingstid, pris, lokalisering av biloppstillingsplassen (ved boligen, kollektivknutepunkter) og valg av bilstørrelse.
3. På hvilken måte kan norske myndigheter tilrettelegge for bildeling, gitt markedspotensialet for slike ordninger? Er det ordninger, avgifter eller regelverk som stimulerer til å ha egen bil fremfor å delta i et bilkollektiv?

For å identifisere markedspotensialet for bildeling har vi gjennomført en markedsundersøkelse i Oslo-området. Oslo-området ble valgt for å sikre en spredning i utvalget når det gjelder egenskaper som tidligere har vist seg å ha betydning for potensialet for bildeling. Dette gjør det mulig å identifisere hvordan ulike egenskaper ved befolkningen påvirker potensialet for bildelingsordninger, og potensialet for å redusere bilbruken. Kunnskapen om hvilke faktorer som har betydning for markedspotensialet kan dermed overføres til andre norske byområder.

Potensialet for bildelingsordninger gir ikke seg selv noe svar på potensialet for redusert bilbruk, og for reduserte klimautslipp. Miljøeffekten av bildelingsbiler avhenger i stor grad av at bildelingsbilen fører til mindre bilkjøring. I markedsundersøkelsen har vi derfor hatt et hovedfokus på hvordan en eventuell bildelingsbil vil bli benyttet for å få svar på om et bildelingsmedlemskap vil bidra til at husstandene kjører mindre bil.

Potensialet er størst blant de som bor i sentrale bydeler i Oslo

I utredningen anslår vi at bildelingsordninger har et markedspotensial på mellom 2 og 4 prosent av husstandene i Oslo-området. Effekten på bilbruken imidlertid avhengig av hva slags typer reiser bildelingsbilen erstatter, og hvilke transportmidler bildelingsbilen fortrenger. Analysene våre viser at de som mener at bildeling er mest aktuelt har færre biler, og kjører mindre enn andre, og de veksler mer mellom bil og andre transportmidler. Bildelingsbilen vil dessuten bli benyttet på typiske fritidsreiser (helgeturer, besøk, innkjøp av større varer), som foretas relativt sjelden. Blant de potensielle bildelerne er bilandelen lav på denne typen reisemål i dag.

I henhold til markedsundersøkelsen er det mest aktuelt å bli med i en bildelingsordning blant de som ikke har bil, og blant de som har dårlige parkeringsmuligheter ved boligen. Dette betyr at potensialet for bildeling er størst i sentrale bydeler. Dilemmaet er at markedspotensialet er størst i områder for miljøeffekten av slike ordninger kan forventes å være dårligst. I de sentrale Oslo-bydelene vil bildelingsbilene kunne bidra til økt biltilgang – og dermed til økt bilbruk. Resultatet gjelder for Oslo-området, men kan trolig generaliseres til resten av landet.

Mer attraktive bildelingsordninger gir svakere miljøgevinst

Et usikkerhetsmoment nå det gjelder potensialet for – og miljøeffekten av - bildelingsordninger, er hvor tilgjengelige bildelingsbilene er, både når det gjelder pris og lokalisering. Undersøkelser blant dagens bildelingsmedlemmer viser at bildelingsbilene brukes en tredjedel mindre enn en egen privatbil. Årsaken er at tilgjengeligheten er dårligere, slik at barrieren mot bruk er høyere. Samtidig tyder våre analyser på at potensialet er større jo mer bildelingsbilene ligner privatbilene: Nærhet, tilgjengelighet og pris vektlegges høyt. Det kan bety at maksimal tilrettelegging for bildeling gir mindre forskjell i bruk mellom en bildelingsbil og privatbil, og reduserer miljøgevinsten av slike ordninger.

Størst potensial for tradisjonelle bildelingsordninger

Våre resultater viser at potensialet for bildelingsordninger integrert i kollektivknutepunkter er marginalt. Egenskaper som kjennetegner de eksisterende, tradisjonelle bildelingsordninger vektlegges langt høyere: At bildelingsbilene er enkel å bestille, lett tilgjengelig og lokalisert nær boligen har større betydning enn å ha oppstillingsplasser nær kollektivknutepunkter, og å kunne sette fra seg bilen et annet sted enn der man henter den. Prisen vektlegges høyest av alle faktorer. Resultatene tyder på at bildeling bør ligge lavt i pris for at denne ordningen skal kunne konkurrere med det å ha egen bil.

Det er tvilsomt om en bildelingsordning der tanken er at en skal reise kollektivt til sentrale knutepunkt og bruke bildelingsbil på den videre reisen, kan sies å være et godt miljøpolitisk tiltak. Målsettingen for alle byområder er å redusere bilbruken i sentrum, og øke andelen som reiser med miljøvennlige transportformer. Det er også i disse områdene hvor kollektivtransport og sykkel er mest konkurransedyktig. En bildelingsordning ved kollektivknutepunkter vil kunne medføre økt biltrafikk og dårligere framkommelighet i sentrumsområdene, og dermed motvirke byenes miljøpolitiske målsettinger.

Marginale miljøeffekter av bildeling

Bakgrunnen for at utredningen er igangsatt er en antakelse om at bildeling gir en positiv klimagevinst.

Vi har beregnet potensialet for redusert bilbruk som følge av bildeling med utgangspunkt i hvordan et bildelingsmedlemskap forventes å påvirke husstandenes biltilgang og bruk av bil.

Samlet sett viser våre analyser at bildeling ikke vil være noe sentralt klimapolitisk tiltak, men i beste fall gi en marginal reduksjon i klimautslippene (-0,3 til -0,6 % endring i utslipp av

CO₂-ekv. i Oslo-området). Denne reduksjonen avhenger av hvor mange som faktisk utsetter eller dropper bilkjøp. I verste fall vil slike ordninger medføre økt bilbruk og økte klimautslipp (+0,4 til +0,6 % endring i utslipp av CO₂-ekv. i Oslo-området) fordi en stor andel av de som kan tenke seg å bli medlem i en slik ordning vil få økt tilgang til bil, i hvert fall på kort sikt. På lengre sikt vil bildelingsmedlemskap kunne dempe veksten i bilholdet, men denne effekten er usikker.

Vi har også gjort en kontrollberegning der vi tar vi hensyn til hvilke reisemål som bildelingsbilen vil benyttes til, og dagens transportmiddelfordeling på disse reisene. Denne beregningen gir nesten identiske resultater som vår hovedberegning.

Myndighetenes rolle

En problemstilling i utredningen er om effekten av slike ordninger gir grunnlag for at myndighetene skal spille en mer aktiv rolle for å fremme bildeling, for eksempel i form av endret regelverk, eller økonomiske incentiver.

Utredningen har vist at bildelingsordninger har en marginal – og i verste fall negativ – effekt på klimautslippene. Vi finner derfor ikke klimapolitiske argumenter for at myndighetene skal ha en aktiv rolle for å fremme bildeling.

Resultatene våre tyder på at bildelingsordninger først og fremst er et nisjeprodukt. Men bildeling kan være et supplement til det eksisterende transportsystemet. Bildelingsmedlemskap gir dem med førerkort, men uten bil, en mulighet til å bruke bil ved behov – til en rimeligere pris enn leiebil. På den måten gir bildeling økt mobilitet til enkelte grupper i samfunnet. Ut fra slike hensyn kan det være hensiktsmessig at sentrale myndigheter har en mer aktiv rolle, for eksempel ved å ha en samordnende rolle på informasjonssiden. I Sverige er det etablert en felles internettportal for alle bildelingsordninger. En slik nettportal bør også vurderes etablert i Norge.