



**TØI notat
1095/1998**

Bilkollektivet i Oslo

Studie av en pionergruppe

Guro Berge

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: *Bilkollektivet i Oslo. En studie av en pionergruppe*

Forfatter: *Guro Berge*

TØI notat 1095/1998

Oslo, mars 1998

49 sider + vedlegg

ISSN 0806-9999

Finansieringskilde: Grønt Arbeidsliv i Praksis (GRIP) og Norges forskningsråd Program for miljøbettinget livskvalitet.

Prosjekt: O-2078 Utleiebil

Prosjektleder: Guro Berge

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord: Delt eie av bil, bildeling, bildelingslag, bilkollektiv

Sammendrag:

I 1995 ble den første delebilordningen startet i Norge. Dette BILKOLLEKTIVET har (høsten 1997) ca 120 medlemmer som deler 12 biler. En typisk "bilkollektivist" er en mann over 30 år, med eller uten barn, men med høy utdannelse og middels høy inntekt. Jobber like gjerne i det private som i det offentlige, og mange har en overordnet stilling. Medlemmene er mer miljøbevisste enn befolkningen generelt, men flesteparten er blitt med fordi de ikke trenger bil i hverdagen og fordi de ikke ønsker å bruke penger på å eie egen bil.

Samlet kjører ikke medlemmene oftere eller lengre med bil som følge av medlemskapet. Flesteparten har imidlertid økt sin reiselengde med bil noe, men for et mindretall har medlemskapet betydd en reduksjon, og for noen få har denne reduksjonen vært betydelig.

Medlemmene av BILKOLLEKTIVET kjører i gjennomsnitt 7470 km mindre enn befolkningen ellers i Oslo med førerkort og bil, men ikke særlig mer enn personer som har bil, men som ikke bruker denne på arbeidsreisen. Analysen viser imidlertid at medlemmene ville kjørt mer bil med egen bil og flere ville også brukt denne til og fra arbeidet.

Title: *Car sharing in Oslo. A study of a group of pioneers*

Author: *Guro Berge*

TØI working report 1095/1998

Oslo, March 1998

49 pages + appendices

ISSN 0806-9999

Financed by: GRIP-centre and The Research Council of Norway

Project: O-2078 Utleiebil

Project manager: Guro Berge

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words: Car sharing, car use, environment

Summary:

The first car sharing organisation in Norway started in 1995. Late in 1997 this BILKOLLEKTIVET had 120 members and 12 cars. A typical member is a man over 30 years, with or without children, with high education and with an income over average. The members are more concerned with the environment than other citizens, but they have joined the organisation because they do not need to use a car on a daily basis and because they do not want to use money to buy their own car.

Most of the members drive more as members than before. However, some have reduced their car driving, and a few have reduced their driving substantially. Totally there are no difference.

In average, the members drive 7470 km less than the population in Oslo who have a driving licence and a car in the household, but not less than those not using their car to work. However, the study indicates that the members would use their car to work, if they had one.

Language of working report: Norwegian

*Notatet kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 100,-*

*The working report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 100.-*

*”Har tilgang på bil når jeg trenger det,
forskjellige biler til forskjellige formål, kan
overlate driftssikkerhet til andre og slipper
å bruke penger på kjøp av egen bil”*

Et medlem av Bilkollektivet

Forord

I 1994 tok Grønt Arbeidsliv, nå Grønt Arbeidsliv i Praksis (GRIP) kontakt med Transportøkonomisk institutt (TØI) for å sette i gang et pilotprosjekt med det formål å prøve ut billeieabonnementer som (del)erstatning for bileierskap. Begrunnelsen var at et slikt tiltak kan bidra til en bærekraftig utvikling, samtidig som det gir økt omsetning for bilutleiefirmaene. En slik kobling av bærekraftig utvikling og kommersiell suksess er en av GRIPs hovedparoler for sitt arbeid. TØIs oppgave i pilotprosjektet skulle være å evaluere tiltaket.

Det ble tatt kontakt med flere bilutleiefirma, mange var interessert, men bare AVIS utviklet et abonnementsprodukt - *FlexiBil*. Underveis i prosessen ble det opprettet kontakt med initiativtakerne til BILKOLLEKTIVET i Oslo som ønsket å starte et andelslag for delt eie av bil. Dette gjorde det mulig å gjøre en sammenliknende analyse av ulike prinsipper for alternativ til bileierskap rettet mot forskjellige segmenter i befolkningen. For å få til evalueringen, ga GRIP et økonomisk bidrag til prosjektene avhengig av antall personer som ble med.

I januar 1997 hadde BILKOLLEKTIVET i Oslo 80 medlemmer. AVIS' *FlexiBil* hadde bare oppnådd to brukere. Årsakene til *FlexiBil*-produktets manglende suksess kan være mange, blant annet at de tilbød dette kun ved ett av sine kontorer, i Munkedamsveien. En annen grunn kan være produktprofilen. AVIS oppsummerer selv: "*Et problem i lanseringen av FlexiBil er at AVIS er en kommersiell bedrift. Potensielle kunder er ofte ideologiske, selv om konseptet vårt er tilrettelagt for aktive bymennesker*".

Om delt eie av bil er et ideologisk produkt, vil bli belyst i denne rapporten gjennom å se på hvem som er blitt med i *Bilkollektivet* og deres begrunnelser for å bli medlemmer. Fordi AVIS' produkt ikke fikk flere brukere, er ikke *FlexiBil* med i analysen som presenteres her. Fokus er konsentrert om BILKOLLEKTIVET og dets medlemmer.

Hovedbidragsyter for TØIs analysearbeid har vært GRIP. Arbeidet med analysen er også støttet av Norges forskningsråds forskningsprogram for miljøbettinget livskvalitet, der hovedmålsettingen er å øke den grunnleggende forståelsen av sammenhenger mellom naturmiljøet, folks trivsel, helse, livskvalitet, holdninger og handlinger.

Prosjektet har vært ledet av sosiolog Guro Berge, som også har skrevet rapporten. Medarbeidere på prosjektet har vært ingeniør Arne Skogli og sosiolog Trygve Solheim. Medlemmer i Reisevanegruppa på TØI, Martin Standley fra GRIP og Per Klevstrand fra BILKOLLEKTIVET, har vært verdifulle samtalepartnere underveis i prosjektet. Sekretær Kari Tangen har bearbeidet manuset.

Det rettes for øvrig en spesiell takk til medlemmene av BILKOLLEKTIVET som har vært med i undersøkelsen.

Oslo, mars 1998
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Randi Hjorthol
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1. Innledning.....	1
1.1 En studie av et bilkollektiv	1
1.2 Bakgrunnen for studien.....	1
1.2.1 Bilkjøring og miljøbetinget livskvalitet.....	1
1.2.2 Alternativ til bileie - et lite studert virkemiddel	2
1.3 Bildeling.....	2
1.3.1 Bildling som miljøtiltak	3
1.3.2 Fordeler for samfunnet og brukerne	3
1.3.3 Bildeling internasjonalt.....	4
1.4 Datagrunnlaget.....	5
1.5 Notatets oppbygging	5
2. Bilkollektivet i Oslo.....	6
2.1. Oppstarten	6
2.2 Et andelslag.....	8
2.2.1 Organisering	8
2.2.2 Priser	9
3. Medlemmene	10
3.1 Demografiske karakteristika	10
3.1.1 Kjønn, alder og livsfase	10
3.1.2 Utdanning, yrkesaktivitet og inntekt.....	11
3.2 Holdninger	12
3.2.1 Fellesskapsorientering	12
3.2.2 Miljøbevissthet	12
3.2.3 Transportpolitikk og synet på framtiden.....	14
3.3 Transportressurser.....	15
3.3.1 Tilgang på bil nå og tidligere.....	15
3.3.2 Kollektivtransport	16
3.4 Reisevaner.....	16
3.4.1 Transportmiddelbruk generelt	16
3.4.2 Transportmiddel – type reiser.....	17
3.5 ”Bilkollektivistene”	18
3.5.1 En typisk ”bilkollektivist”	18

4. Begrunnelser, motforestillinger og erfaringer	19
4.1 Begrunnelser og motforestillinger	19
4.1.1. Begrunnelser for medlemskap	19
4.1.2. Motforestillinger til medlemskapet.....	20
4.2. Erfaringer	22
4.2.1 Fordeler ved å være medlem.....	22
4.2.2 Ulemper ved å være medlem	23
4.3 De tror de vil være medlem om 5 år	26
5. Bruken av bilene	27
5.1 Formål medlemmene tror de skal bruke bilene til	27
5.2 Formål bilene er blitt brukt til.....	28
5.2.1 Hovedformål for leie.....	28
5.2.2 Tilleggsformål bilene er blitt brukt til	30
5.3 Hvor, med hvem og hvor ofte	31
6. Transportmiddelbruk og reiselengde med bil.....	33
6.1 Endring av transportmiddelbruksprofil.....	33
6.1.1 Bruk av kollektivtransport og sykkel.....	33
6.1.2 Bilbruk - hyppighet.....	34
6.2 Endringer i kjørelengde med bil	35
6.3 Bilkollektivet som erstatning for egen bil	37
6.3.1 Potensialet for redusert bilkjøp.....	37
6.3.2 Katalysator for bilkjøp.....	38
6.4 "Bilkollektivistene" i forhold til andre grupper.....	39
7. Miljøpotensialet.....	41
7.1 Bilkjøring som medlem og ikke medlem.....	41
7.2 Bilkjøring som "bilkollektivist" eller bileier	41
7.3 Færre biler	42
8. Avslutning.....	43
8.1 Transportinnovatører	43
8.2 Utfordringen ligger i dem som bruker bil på jobben	43
8.3 Videre arbeid.....	45
8.3 Et framtidsscenario	45
Referanser.....	47
Vedlegg 1: Vedtekter for Andelslaget Bilkollektivet BA	
Vedlegg 2: Bilbruksavtale	
Vedleggstabeller	

Sammendrag:

Bilkollektivet i Oslo

En studie av bildeling

I prinsippet har bildeling blitt praktisert blant venner og familiemedlemmer helt siden bilen ble tatt i bruk. Det som imidlertid er av nyere dato er organiserte bildelingslag, der personer som i utgangspunktet ikke kjenner hverandre, deler bil.

I 1995 ble det etablert et slikt bildelingslag i Oslo, kalt BILKOLLEKTIVET. Dette var det første av sitt slag i Norge. Notatet her refererer en studie av dette BILKOLLEKTIVET. Hovedproblemstillingene som belyses er følgende: Hvem er medlemmene av BILKOLLEKTIVET, hva er begrunnelsene for å delta, hvordan bruker medlemmene BILKOLLEKTIVETS biler, og hvilke miljømessige effekter kan bilkollektiver gi?

Bideling som miljøtiltak

Som miljøtiltak har bildeling som formål å:

1. Redusere transportarbeid gjennom mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportmidler.
2. Redusere behov for eie av personbil.
3. Stimulere til mer gjennomtenkt bruk av personbil.

Deltakelse i et bilkollektiv vil i utgangspunktet gi medlemmene dårligere tilgang på bil i forhold til bileiere. Bildeling vil dermed kunne føre til en mer gjennomtenkt bilbruk enn egen eie. En slik ordning synliggjør også alle kostnadene ved bilbruk gjennom å gjøre om alle de faste utgiftene til variable kostnader, noe som vil kunne dempe bilbruken.

Bilkollektivet i Oslo

BILKOLLEKTIVETS første henteplass for bil ble etablert på Alexander Kiellands plass. Målet var å dekke Oslo øst, vest og sentrum. I dag (1997) har de fire hentestasjoner: Aleksander Kiellands plass, Majorstua, Ullevål Hageby og Tøyen.

BILKOLLEKTIVET får stadig nye medlemmer. Høsten 1997 fikk de ca ett nytt medlem daglig. Nå er det i overkant av 100 medlemmer som deler 10 - 12 biler. Dagens administrasjon kan håndtere 150 medlemmer. Med flere medlemmer må de foreta ytterligere investeringer knyttet til bestillingsrutinene.

Notatet kan bestilles fra:

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90*

Medlemmene

I befolkningen generelt i Oslo er det særlig kvinner, personer under 30 år, enslige uten barn og personer med lav husholdningsinntekt som ikke har bil. Det er imidlertid ikke først og fremst disse gruppene som er medlemmer av BILKOLLEKTIVET.

Blant medlemmene er det for det første flere menn enn kvinner, og aldersmessig ligger tyngdepunktet over 30 år. Når det gjelder livsfase, er det like mange medlemmer med barn som uten barn, og hovedparten av de som har barn, har små barn. Dette er noe overraskende, da andre studier viser at småbarnsfamilier er en av de gruppene som kjører mest bil.

”Bilkollektivistene” har samlet sett et meget høyt utdanningsnivå. Hele 76 prosent har universitets- eller høyskoleutdanning. Dette er meget høyt i forhold til befolkningen generelt i Oslo, hvor bare 49 prosent har denne utdannelsen.

Inntektsmessig ligger medlemmene også over befolkningen ellers i Oslo. Det er færre i de laveste lønnstrinnene, og det er betydelig flere i det høyeste lønnstrinnet enn befolkningen for øvrig i Oslo. Inntektsforskjellene er mest markant i forhold til de i Oslo uten bil.

Flesteparten er yrkesaktive på heltid (80 prosent). Når det gjelder type yrke og stilling, er 44 prosent det som kalles fagfunksjonærer (f eks sykepleier saksbehandler, ingeniør, lærer o l), 26 prosent har en overordnet stilling, og det er noen flere som jobber i det private næringsliv enn i det offentlige.

Holdningsmessig er medlemmene av BILKOLLEKTIVET mer miljøbevisste enn befolkningen ellers. De har tro på at folks reisevaner vil og bør endres for miljøets skyld, og de har liten tro på at ny teknologi vil løse framtidens miljøproblemer.

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

Reisevaner og kollektivtransporttilbud

Det spesielle med ”bilkollektivistenes” reisevaner før de ble medlemmer var først og fremst at de ikke bruker bil daglig. De går, sykler, eller tar kollektivtransport når de skal på arbeidet, de går og sykler når de gjør innkjøp, og de sykler eller kjører bil på sine faste fritidsreiser.

Det som gjør at medlemmene i BILKOLLEKTIVET klarer seg så godt uten bil i hverdagen, er at de har et meget godt kollektivtransporttilbud. Det er bare 17 prosent som har mer enn 5 minutter å gå til nærmeste kollektivtransporttilbud, og i

gjennomsnitt har dette nærmeste tilbudet 8 avganger i timen i rushtiden, 6 avganger i timen på dagtid og 5 avganger på kveldstid.

Begrunnelser og motforestillinger for å bli medlem

BILKOLLEKTIVET markedsføres til en viss grad som et miljøtiltak. Likevel er det ikke først og fremst miljø som blir trukket fram som en begrunnelse for å bli medlem. Bare 30 prosent nevner miljø som grunn for å bli medlem. Den hyppigste grunnen som nevnes er at de ikke trenger bil i hverdagen (83 prosent). Deretter nevnes økonomi (55 prosent) og at de av praktiske grunner ikke ønsker å ha egen bil (31 prosent).

Motforestillingene er i hovedsak knyttet til BILKOLLEKTIVETS drift, det vil si organiseringen av bilene, de andre medlemmene og økonomi i form av usikker investering. Slike motforestillinger er naturlige når det gjelder et nytt foretak som dette.

Erfaringer

Etter ca ett års erfaring som medlem er det særlig det praktiske ved ikke å ha bil som det legges vekt på som en fordel (56 prosent), deretter det økonomisk (47 prosent). Det vil si at det er flere som underveis i testperioden har sett det positive i å slippe det praktiske ansvaret ved bilhold enn det var før de ble medlemmer.

For de fleste av medlemmene ser det ut til at fordelene ved ikke å ha egen bil er viktigere enn ulempene. Så lenge de er med i BILKOLLEKTIVET, har de i alle fall gjort et valg. Dette valget ser også ut til å vare en stund. Flesteparten (61 prosent) av medlemmene tror nemlig de vil være medlemmer av BILKOLLEKTIVET også om fem år. De som ikke tror de vil være medlemmer så lenge, begrunner dette først og fremst med forventningene om at de kommer til å flytte og at de dermed antakelig vil trenge bil i hverdagen.

Forventede formål

De vanligste formålene medlemmene mente de skulle bruke BILKOLLEKTIVETS biler til var ferier, dagsturer, hytteturer, langturer, søndagsturer og liknende (74 prosent). Videre var det mange (60 prosent) som nevnte at de ville bruke bilene til større innkjøp, handleturer utenfor sentrum og til IKEA, varetransport, flytting og liknende. Det vil si at flertallet ønsket å bruke bilene til en eller annen form for rekreasjon og/eller til frakt av større eller tyngre ting.

Bruken av bilene

Når medlemmene skal leie bil i en helg, bestiller vanligvis ca halvparten bilen i løpet av uken før. For å leie på en hverdag, er bestillingstiden vanligvis litt kortere. Cirka 1/3 bestiller 2-3 dager før, mens noen (28 prosent) bestiller samme dag eller dagen før de skal bruke bilen. For bruk av bil i ferier er bestillingstiden vanligvis 2-4 uker før bruk.

De som ikke har bil i husholdet leier litt oftere enn de med bil. Det vil si at behovet for bil nr to er mindre enn for bil nr en. Forskjellen er imidlertid ikke så stor. De som kan låne bil så ofte de vil andre steder, leier bil omtrent like ofte i helgene som resten av medlemmene. Det er i hverdagen forskjellen i hovedsak gjør seg gjeldene. En tolkning av dette er at det er lettere å spørre om å låne andres bil på kortere oppdrag på hverdagene enn i helgene.

Endring av antall turer og gjennomsnittlig kjørelengde med bil

Samlet sett er det ingen endring i hvor ofte medlemmene sier de kjører bil som sjåfør som medlem i forhold til før de var medlemmer. Dette gjelder både for de som hadde bil i husholdet før de ble medlemmer og for de som ikke hadde bil. Endringen i hyppighet av bilbruk er også relativt lik før og etter både for de av medlemmene som (1) ikke har bil, men som kunne låne så ofte de ønsket, (2) som kunne låne av og til, og (3) for de som ikke kunne låne bil.

En tolkning av dette er at BILKOLLEKTIVETS biler erstatter lånt eller leid bil for de som ikke hadde bil tidligere. For de som har BILKOLLEKTIVETS bil som bil nr to, fungerer denne som en erstatning på visse turer.

Samlet sett har det heller ikke vært noen signifikant endring i gjennomsnittlig reiselengde med bil. For et mindretall (38 prosent) har medlemskapet betydd en reduksjon, og for noen få har denne reduksjonen vært betydelig. De fleste (62 prosent) har imidlertid økt sin reiselengde med bil som medlem.

Kjøp og salg av bil i perioden

Fire av de ni personene som hadde bil da de ble medlemmer, solgte denne i perioden, og to av de som ikke hadde bil da de ble med i BILKOLLEKTIVET, hadde solgt sine biler rett før de ble medlemmer. Det vil si at det ble solgt 6 biler som følge av medlemskap i BILKOLLEKTIVET. På den annen side er det fem personer som har kjøpt bil i perioden, to av disse hadde allerede en bil i husholdet. Netto reduksjon er dermed en bil. Antall hushold med bil er redusert med tre.

En hypotese før evalueringen var at BILKOLLEKTIVET kunne virke som en katalysator for ønsket om å ha egen bil. Det vil si at medlemmer som i utgangspunktet levde et liv uten egen bil, fikk *smaken på* bilkjøring og så hvor praktisk det kunne være å ha egen bil.

To av de som kjøpte bil i perioden hadde for øvrig bil i husholdet allerede og en hadde hatt bil for mellom 1-4 år siden. Det er dermed ikke slik at BILKOLLEKTIVET er første introduksjon til bil-«eierskap» for disse.

Selv om det var få som kjøpte seg bil i perioden, var det relativt mange (2/3 av alle medlemmene) som av og til eller ofte ønsket at de hadde egen bil. Langt fra alle disse (bare 31 prosent) kunne imidlertid tenke seg å kjøpe bil. De som ikke kunne tenke seg å kjøpe bil, hadde ideologiske, praktiske eller økonomiske grunner for ikke å ville eie egen bil. Av alle var det bare 21 prosent som kunne tenke seg å kjøpe bil.

Miljøpotensialet

Forutsetningen for at delt eie av bil skal ha en miljøeffekt knyttet til redusert bilkjøring, er at medlemmene av et bilkollektiv kjører mindre enn de ville ha gjort hvis de eide sin egen bil.

Medlemmene av BILKOLLEKTIVET kjører mindre (7470 km) enn befolkningen ellers i Oslo med sertifikat og bil i husholdet. De kjører på den annen side ikke mindre enn personer med bil som ikke bruker denne på arbeidsreisen. Det er imidlertid grunn til å tro at hvis medlemmene hadde kjøpt bil, ville flere gradvis begynt å bruke den på arbeidsreisen. Undersøkelsen viser nemlig at når medlemmene først hadde BILKOLLEKTIVETS bil, ble den av noen også brukt til å reise til og fra arbeidet, selv om dette ikke var hovedformålet for leien. Undersøkelsen viser også at halvparten av medlemmene har gratis parkeringsplass på arbeidsstedet som disponeres av arbeidsgiver, noe som andre studier har kommet til at er den mest avgjørende faktor for om bil blir brukt på arbeidsreisen eller ikke.

Undersøkelsen viser videre at flere av BILKOLLEKTIVETS medlemmer kutter ut planlagte turer med bil fordi det ikke er bil tilgjengelig. Hadde de hatt egen bil, ville disse turene høyst sannsynlig blitt realisert. Her ligger det også et potensiale for redusert bruk av bil.

Den klareste miljøeffekten av delt eie av bil ligger for øvrig i behovet for redusert antall biler. Medlemmene som i utgangspunktet var med i undersøkelsen klarte seg med 10 biler i stedet for å ha hver sin bil. I Oslo er det 180.199 biler registrert (31.12.1997). Cirka 10 prosent av befolkningen i Oslo har bil uten at de bruker denne til og fra arbeidet. Hvis vi antar at ingen andre i husholdet bruker bilen på sin arbeidsreise, vil det si at 18 020 privat eide biler kunne vært erstattet av 2310 kollektivt eide biler.

1. Innledning

1.1 En studie av et bilkollektiv

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

I 1995 ble det etablert en slik delebilordning i Oslo, kalt BILKOLLEKTIVET. Dette var det første i sitt slag i Norge. Notatet her refererer en studie av dette BILKOLLEKTIVET. Hovedproblemstillingene som belyses er følgende:

- Hvem er medlemmene av BILKOLLEKTIVET?
- Hva er begrunnelsene for å delta?
- Hvordan bruker medlemmene BILKOLLEKTIVETS biler?
- Hvilke miljømessige effekter kan et bilkollektiv gi?

1.2 Bakgrunnen for studien

1.2.1 Bilkjøring og miljøbetinget livskvalitet

Dagens samfunn er i stor grad organisert slik at folk er avhengige av transport for å kunne gjennomføre sine aktiviteter. Dette er dokumentert gjennom mange vitenskapelige studier av folks reisevaner (Hjorthol m fl 1990a, Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1990). Bilen er et populært transportmiddel som i mange sammenhenger er det transportmiddelet som gir enkeltpersoner størst fleksibilitet og muligheter for å reise når og hvor de vil.

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

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

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

1.2.2 Alternativ til bileie - et lite studert virkemiddel

Vegtrafikkens miljøproblemer kan reduseres ved å begrense transportomfanget, endre transportmiddelbruken, flytte trafikken, beskytte miljøet, eller ved å forbedre kjøretøyene (jfr Miljøhåndboken; Kolbenstvedt m fl 1996). Selv om det største potensialet miljømessig sett ligger i å begrense transportomfanget og endre transportmiddelbruken, er det også her de største utfordringene ligger (Samferdselsdepartementet 1996). I dette arbeidet er alternativer til individuelt bilhold og bilbruk på daglige reiser en målsetting. Disse alternativene kan deles i to typer:

- Bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.
- Kollektive former for eie og bruk av bil, for eksempel bilkollektiver, kameratkjøring o l.

Når det gjelder utprøving og evaluering av konkrete tiltak, har en i særlig grad studert effekter av ulike kollektivtransporttiltak (se for eksempel oppsummering i Stangeby og Norheim 1995) og av tilrettelegging for økt sykkelbruk (Borger og Frøysadal 1995). Disse studiene dokumenterer at det ikke er tilstrekkelig å utvikle alternative transporttilbud alene. For at slike tiltak skal få effekt, må en også legge restriksjoner på bilbruk eller utvikle alternative bileie- og bilbruksformer.

Transportforskningen i Norge har i liten grad studert tiltak rettet mot selve bilholdet og bilbruken. Vi vet altså lite om det potensial som ligger i alternative bileie- og bilbruksordninger.

1.3 Bildeling

Bideling er en alternativ bileie- og bilbruksordning. I *Miljøhåndboka* defineres bildeling på følgende måte:

"En bildelingsordning er en ordning der flere personer (husstander) går sammen om å holde et gitt antall biler gjennom en forening eller et andelslag. Private bedrifter og offentlige etater kan også tenkes å delta. Et slikt lag kalles et bildelingslag eller en bilkooperasjon. I utgangspunktet er det bare lagets eiere som er lagets kunder" (Gjervik 1994).

I prinsippet har bildeling blitt praktisert blant venner og familiemedlemmer helt siden bilen ble tatt i bruk. Det som imidlertid er av nyere dato er organiserte bildelingslag der personer som i utgangspunktet ikke kjenner hverandre, deler bil.

1.3.1 Bildling som miljøtiltak

Som miljøtiltak har bildeling som formål å:

1. Redusere transportarbeid gjennom mer effektiv utnyttelse av eksisterende transportmidler.
2. Redusere behov for eie av personbil.
3. Stimulere til mer gjennomtenkt bruk av personbil.

(Miljøhåndboka 1996:139)

Mange kjøper bil fordi de trenger den for å nå ulike fritidsaktiviteter, for å kunne dra på utflukter eller liknende. Har de imidlertid først kjøpt bil, er det lett å bruke den til andre formål, for eksempel på arbeidsreisen. Så lenge en bil er kjøpt og forsikringen betalt, er dessuten de øvrige driftskostnadene stort sett lavere enn ved bruk av kollektivtransport. Forskningen har også kommet til at tilgjengelighet er en viktig årsak til bruk av bil, og at bilkjøring ofte blir en vane (Hjorthol 1990, Vibe 1993).

Deltakelse i et bilkollektiv vil i utgangspunktet gi medlemmene dårligere tilgang til bil i forhold til om de var bileiere. På den annen side vil den dårligere tilgangen antakelig føre til en mer gjennomtenkt bilbruk. En slik ordning vil også synliggjøre alle kostnadene ved bilbruk gjennom å gjøre om alle de faste utgiftene til variable kostnader. Et slikt system vil også være i tråd med en bærekraftig samfunnsutvikling som skissert i *The best of both worlds*, hvor økt deling av kapitalvarer foreslås som ett av flere strategiske trekk (Standley 1994).

1.3.2 Fordeler for samfunnet og brukerne

Miljøgevinsten for samfunnet av delt eie av bil er avhengig av at personer som er med i en slik ordning kjører bil mindre enn om de hadde eid egen bil. Miljøgevinstens størrelse er videre avhengig av hvor utbredt fenomenet blir. Fordelene for samfunnet kan være:

- Færre biler - mindre behov for bilparkering i boligstrøk, mindre forurensing fra bilproduksjon.
- Færre kjørte km - mindre støy, utslipp, støv, færre ulykker.
- En vitalisering av nærmiljøet ved økt etterspørsel etter handel og andre aktivitetstilbud nær hjemmet.
- Større sosial kontroll i nærmiljøet mot kriminalitet (ved at flere er ute og går/sykler).
- Bedre vedlikehold av biler: redusert forurensing og ulykkesrisiko.

Fordeler for den enkelte ved å dele bil framfor å eie egen bil kan variere etter hva en legger vekt på. Noen fordeler er imidlertid:

- Mindre penger bundet opp i transport (investering i bil)
- Slipper ansvar for vask, reparasjoner og vedlikehold
- Slipper å ha en permanent parkeringsplass for bil
- Kan "leie" bil etter type transportbehov (personbil, varevogn, minibuss)
- Kan av og til kjøre en bil som en ikke ville ha råd til å kjøpe.

1.3.3 Bildeling internasjonalt

Ifølge Steininger, Vogl og Zettl (1996) stammer ideen om delt eie av bil fra tidlig på femtitallet. De første faktiske etableringene kom imidlertid først i 1970-årene, men ble ikke noen stor suksess før på slutten av 1980-tallet. De tidlige prosjektene led av lav kostnadsdekning og dårlig styring uten ambisjoner om forretningsmessig suksess.

Det er særlig i Tyskland og Sveits at bildeling er utbredt i dag. Her er til sammen 20 000 personer og 1260 biler med i et eller annet bildelingslag. De største lagene eller organisasjonene er det sveitsiske *Auto Teilet Genossenschaft (ATG)* med 6000 deltakere og *Stattauto Berlin* med mer enn 4000 medlemmer (Wagner og Katzev 1996). I Sverige har *Vivalla Bil* i Örebro eksistert siden 1983. Der har et trettitalt familier delt på fem biler (Transportforskningsberedningen 1984, referert i Hille 1993).

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

I Europa er det etablert et bildelingsnettverk (*ECS: European CarSharing Network*) med base i Berlin. Nettverket har forgreninger til bildelingsorganisasjoner i Sveits, Tyskland, Nederland, Østerrike, Sverige og England. Som medlem kan en bruke andre gruppers biler i bortimot 70 ulike byer i Europa.

Erfaringer internasjonalt viser at husholdninger som er med på deleordninger kjører gjennomsnittlig 1000 – 4000 km årlig (Hille 1993), noe som viser seg også å stemme for BILKOLLEKTIVETS medlemmer. Dette er langt mindre enn normal kjørelengde for en norsk personbil, som utgjør ca 13 700 km pr år (Rideng 1994). Det foreligger imidlertid få grunnleggende studier av eksisterende bildelingslag. Vi vet lite om hvem som er medlemmer, begrunnelser for å bli med og hvordan bilene brukes. Dette notatet vil imidlertid gi svar på noen av disse spørsmålene.

1.4 Datagrunnlaget

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

Dataene fra introskjemaet er grunnlaget for analysen av medlemmene og deres begrunnelser for å delta i BILKOLLEKTIVET. Analysen av erfaringene og bruken av bilene er basert på dataene fra sluttskjemaene. For å analysere endringene, for eksempel i medlemmenes reisevaner, er det laget et panel. Panelet består av 63 medlemmer. For dette panelet er dataene både fra introskjemaet, sluttskjemaet og statistikken fra BILKOLLEKTIVET slått sammen i én datafil. Fordi det er brukt forskjellige datakilder til å belyse de ulike problemstillingene, vil det være varierende antall personer med i de ulike analysene.

1.5 Notatets oppbygging

Første kapittel (dette) inneholder bakgrunnen for prosjektet, problemstillingene for studien og datagrunnlaget som er brukt i analysen. Annet kapittel gir en kort beskrivelse av Bilkollektivet i Oslo. Kapittel 3 beskriver medlemmenes demografiske karakteristika, holdninger, transportressurser og reisevaner før de ble medlemmer. Kapittel 4 ser på begrunnelsen for medlemskapet, motforestillinger medlemmene hadde før de ble medlemmer og deres erfaringer som medlemmer. Kapittel 5 handler om bruken av bilene, det vil si hvordan medlemmene trodde de ville bruke bilene og hvordan de faktisk har brukt dem. I kapittel 6 fokuseres det på forskjeller i bilbruk mellom BILKOLLEKTIVETS medlemmer og andre grupper i befolkningen. I kapittel 7 gjennomføres det en vurdering av miljøeffekter, og kapittel 8 er et avslutningskapittel.

I slutten av dokumentet er det lagt inn vedleggstabeller. Selv om det også i teksten er en del tabeller, er omfanget av vedleggstabellene relativt omfattende. Begrunnelsen for dette er at de som ønsker det, kan gå dypere inn i materien og sjekke datagrunnlaget for figurene og analysene som presenteres.

2. Bilkollektivet i Oslo

2.1. Oppstarten

Bilkollektivet i Oslo (referert til som BILKOLLEKTIVET) ble startet i 1995. Igangsettingen var et privat initiativ i samarbeid med *Framtiden i våre hender*. Det ble søkt om penger, og Miljøverndepartementet betalte noen av utviklingskostnadene. *Grønt Arbeidsliv i Praksis*¹ (GRIP) har også støttet BILKOLLEKTIVET økonomisk for å få gjennomført en evaluering av tiltaket.

Initiativtaker

Initiativtaker var Per Klevstrand, som har vært deleier og jobbet i flere bilutleiefirmaer, blant annet som distriktssjef i *Interrent*. Han har mange kontakter og kan det praktiske rundt bilutleie veldig godt. Hans motivasjon for å starte BILKOLLEKTIVET var miljøet. Han sier selv at han ikke er noen miljøfantast og ikke deler alle miljøbevegelsens fanesaker. Klevstrand ønsket imidlertid selv å bidra med noe, og da ble noe han visste noe om - nemlig bilutleie.

Før etableringen av BILKOLLEKTIVET var det nedlagt mangfoldige timer i form av planlegging og lobbyarbeid. Mange har vært med å dra lasset, ikke minst Jan Holvik, som var første styreformann for BILKOLLEKTIVET.

Intensjonsavtale

I planleggingen ble det arbeidet ut fra en ide om at de trengte 1 bil pr 5 sameiere. 18 deltakere var et minimum for å sette i gang (Klevstrand 1994). For å lodde stemningen for prosjektet, ble det avholdt et møte 2. februar 1995 i BILKOLLEKTIVETS nåværende lokaler i Waldemar Thranes gate. Dette møtet var såpass positivt at de uken etter inviterte deltakerene til å inngå en intensjonsavtale. Undertegningen av intensjonsavtalen forpliktet til, såfremt et fastsatt minimumstall andre interessenter også meldte seg, å delta i BILKOLLEKTIVET og å betale den fastsatte andelen.

¹ Dette er en stiftelse, dannet av Miljøverndepartementet, NHO, LO, Kommunenes Sentralforbund, Norges Naturvernforbund og SFT. GRIP har som mål å utvikle, utprøve og spre metoder som virksomheter kan anvende for å redusere sin miljøbelastning og dermed styrke sin konkurransestilling i et marked som i økende grad vil avspeile miljøutfordringene.

Knoppskyting

BILKOLLEKTIVET etablerte sin første henteplass for biler på Alexander Kiellands plass. Målet var å dekke Oslo øst, vest og sentrum. I dag (1997) har de fire hentestasjoner: Aleksander Kiellands plass, Majorstua, Ullevål hageby og Tøyen.

Opprettelsen av hentestasjoner skjedde ved en form for knoppskyting. Noen steder skjedde dette ved at potensielle medlemmer slo seg sammen, fant et passende sted for plassering av bilene og kontaktet deretter BILKOLLEKTIVET. Anne S Falkenberg forteller til Aftenposten om opprettelsen av hentestasjonen i Ullevål hageby: «Vi satt sammen to mødre og gjette unger en dag og snakket om å danne en miljøgruppe. Og så kom vi inn på det med bilkollektiv. Deretter snakket vi med noen flere. Vi skrev noen linjer i havebybladet og inviterte til møte. Og 26 kom!». De organiserte seg, tok kontakt med BILKOLLEKTIVET og ble etter hvert med som en del av dette.

Erfaringer fra utlandet, for eksempel Tyskland, viser noe av det samme "uformelle" mønsteret. Starten av *Stattauto* skjedde for eksempel ved at en økonomistudent, Markus Petersen, og noen venner satt sammen i et lite nabolag i Kreuzberg i 1980. De skulle dele utgifter og ansvar for å eie en bil. Dette ga dem ideen til å drive et bilkollektiv (Wagner og Katzev 1996)

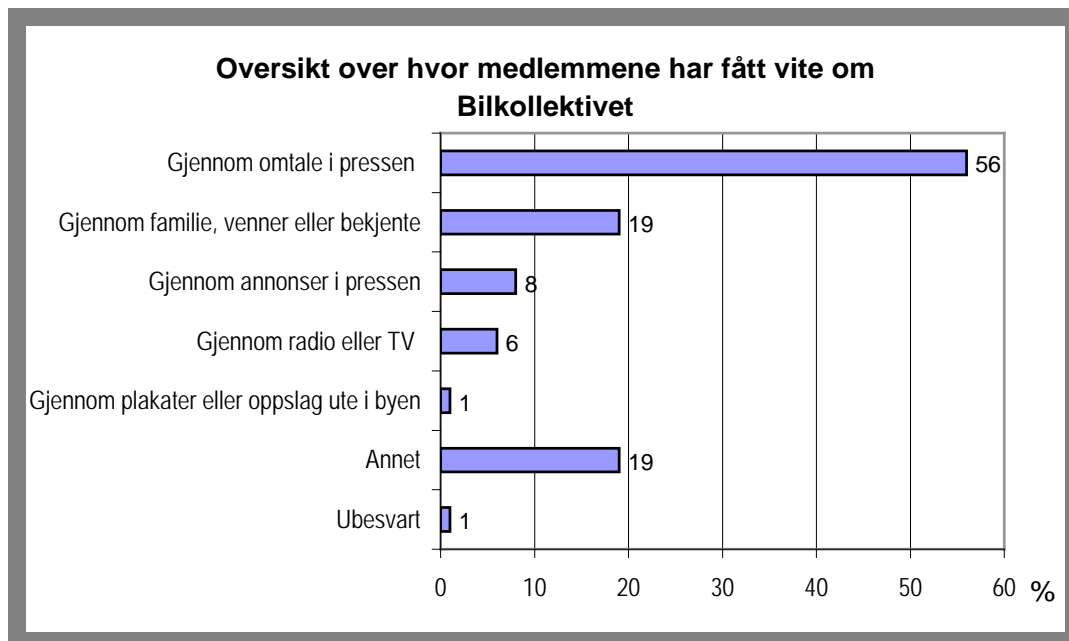
Når først et lag er i gang, er det lettere for andre å starte. I 1996 ble det etablert en bildelingsklubb både i Bergen (*BILdeleRINGEN*) og i Trondheim (*Bilringen Trondheim*). Disse har til sammen ca 30 - 40 medlemmer (1997). BILKOLLEKTIVET er nå i kontakt med OBOS for å starte borettslagsforankrede bilkollektiv. BILKOLLEKTIVET har også fått forespørsler fra Danmark. Her ønsket en å danne et bilkollektiv på landsbygda (Nordvest-Jylland).

Et vellykket prosjekt

BILKOLLEKTIVET har etter forholdene blitt et meget vellykket prosjekt. Markeds-potensialet viser seg å være relativt stort. Høsten 1997 fikk de ca ett nytt medlem daglig. Nå er det i overkant av 100 medlemmer som deler 10-12 biler. Ifølge initiativtaker og daglig leder, kan dagens administrasjon håndtere 150 medlemmer. Med flere medlemmer må de foreta ytterligere investeringer knyttet til bestillingsrutinene.

Media som markedsføringskanal

BILKOLLEKTIVET har vært mye omtalt i pressen. Det er da også først og fremst gjennom omtale i pressen at medlemmene har fått vite om BILKOLLEKTIVET. Den andre store markedsføringskanalen har vært mellom venner, familie og kolleger (se figur 2.1).



Figur 2.1: Oversikt over hvor medlemmene har fått vite om BILKOLLEKTIVET²

2.2 Et andelslag

BILKOLLEKTIVET er et andelslag hvor hovedformålet er å dekke andelseiernes behov for privatbil ved å bruke felles *leasede* eller leide biler på en billigst mulig måte. Andelslagets øverste organ er *Andelseiermøtet*. Den daglige driften utføres av en forretningsfører som styres og blir veiledet av et valgt styre.

2.2.1 Organisering

I *vedtektene* (vedlegg 1) står det blant annet at medlemskapet i andelslaget er åpent for alle som er over 25 år og som ikke tidligere er blitt nektet forsikringsdekning for bil av et forsikringsselskap. Hver andel gir rett til to brukere. Av medlemmene som er med i undersøkelsen deler 42 prosent medlemskapet sitt med en annen person.

BILKOLLEKTIVET er basert på en del frivillig arbeid og faste verv. Noen sitter for eksempel i styret, og andre har ett eller flere andre ansvarsområder. 10 av de 64 medlemmene som svarte på sluttskjemaet hadde hatt et fast verv.

Før man tegner en andel, må man ha lest vedtektene og akseptert *Bilbruksavtalen* (vedlegg 2). Denne bilbruksavtalen sier for eksempel at bilene ikke kan brukes ved øvelseskjøring eller tas ut av landet uten samtykke fra BILKOLLEKTIVET, til å taue andre biler eller overlate bilen til andre utenfor BILKOLLEKTIVET. Det er heller ikke lov å røke i bilene.

² Hovedparten av de som har svart *Annet* har fått vite om Bilkollektivet gjennom sitt arbeid (andre personer) eller interesse (tidsskrifter) for miljø. Ni personer har fått vite om Bilkollektivet fra flere kilder.

2.2.2 Priser

En andel i BILKOLLEKTIVET koster kr 5000,- (1997). Denne andelen er fritt omsettelig til kjøpere som tilfredsstiller kravene til medlemskap, men BILKOLLEKTIVET har forkjøpsrett til andelen til en pris avtalt mellom andelseier og kjøper.

Ved første gangs bruk av bil betales et depositum på kr 1000. Årlig kontingent er kr 350. Faktisk bilbruk blir belastet andelseierne hver måned etterskuddsvis. De aller fleste betaler medlemskapet selv (89 prosent). En person får imidlertid sitt medlemskap betalt av arbeidsgiver, og tre har andre i husstanden som betaler.

BILKOLLEKTIVET har to typer biler: Vanlige personbiler og stasjonsvogner. Prisene for medlemskap og leie er gjengitt i tabell 2.1.

Tabell 2.1: Oversikt over hvor mye en må betale for å bli medlem av BILKOLLEKTIVET og priser på leie av bil (1997)

Pris for medlemskap	
Andelens pris:	Kr 5.000,-
Depositum ved første leie:	Kr 1.000,-
Kontingent pr år:	Kr 350,-

Pris for bruk av bilene				
Biltype	Dag / km	½ dag / km	Helger / km	Dag fri km
Vanlig personbil (Peugeot 306)	110,- / 1,-	60,- / 1,-	220,- / 1,-	295,-
Stasjonsvogn (Peugeot 405)	160,- / 1,40	80,- / 1,40	320,- / 1,40	360,-

Egenandel ved skade er kr 5000. Forsikring koster kr 50 pr dag og reduserer risiko ved skade til kr 1000,-. Hvis en ønsker fri km, må man leie bilen i minst 4 dager. Bilbruk faktureres etterskuddsvis.

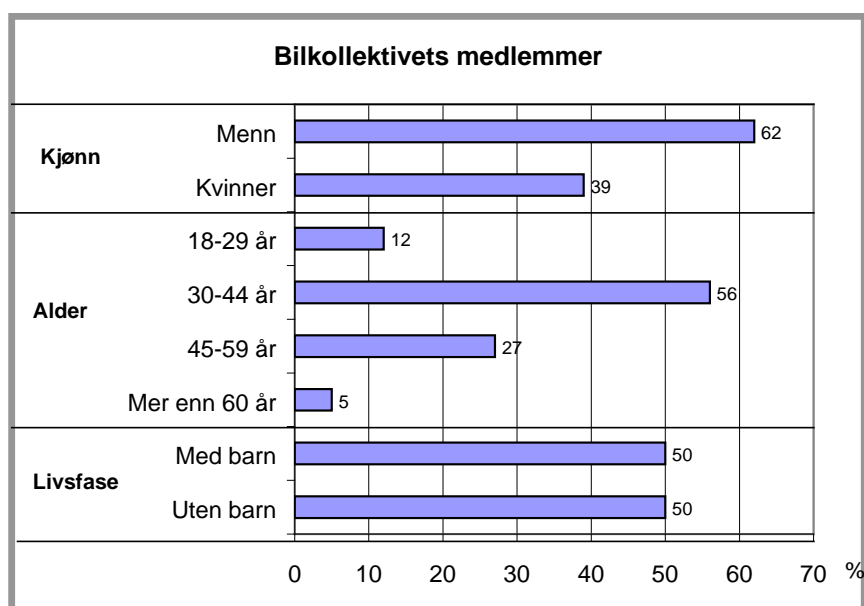
3. Medlemmene

Hvem er det så som melder seg inn i et bildelingslag? Hva er deres demografiske karakteristika, og hva mener de om blant annet miljø og transportpolitikk? Hva slags transportressurser har de, og hva er deres typiske reisevaner i forhold til resten av befolkningen i Oslo?

3.1 Demografiske karakteristika

3.1.1 Kjønn, alder og livsfase

Blant befolkningen i Oslo er det særlig kvinner, personer under 30 år, enslige uten barn og personer med lav husholdningsinntekt som ikke har bil (Vibe 1993). Det er imidlertid ikke først og fremst disse gruppene som er medlemmer av BILKOLLEKTIVET.



Figur 3.1: Oversikt over andel menn og kvinner, ulike aldersgrupper og forenklet livsfase blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer. Prosent

Blant medlemmene er det for det første flere menn enn kvinner, det vil si 62 prosent menn og 38 prosent kvinner³. Aldersmessig ligger tyngdepunktet over 30 år. Når det gjelder livsfase, er det like mange medlemmer med barn som uten barn

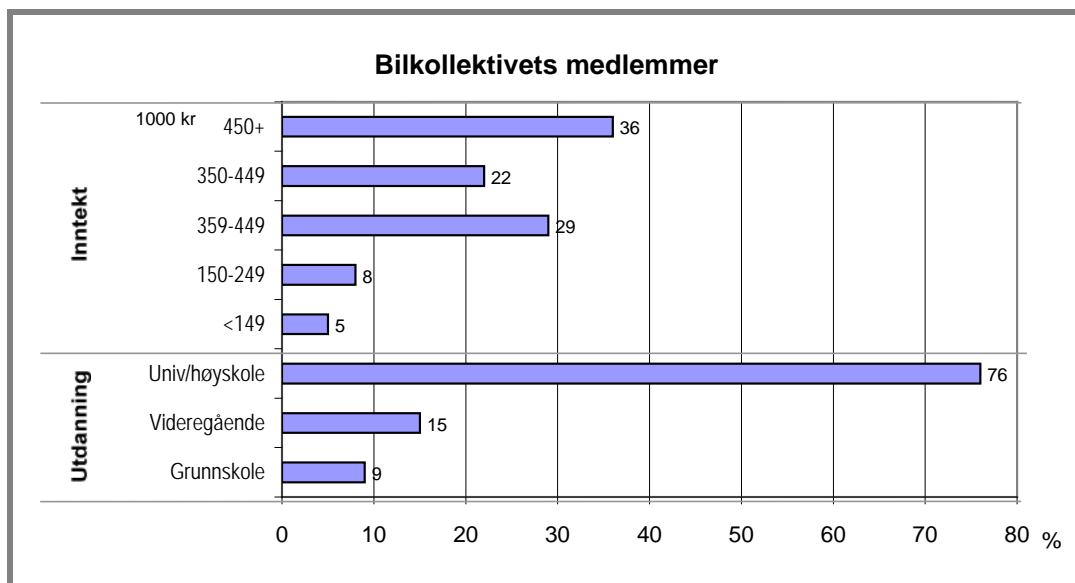
³ Blant medlemmene er det 55 prosent som er samboende eller gifte. En grunn til at det er flere menn som er medlemmer kan komme av at det er mannen som står oppført som andelshaver, selv om det kan være kvinnen i husholdet som bruker Bilkollektivets biler mest. Dette kan imidlertid ikke denne studien si noe om.

(figur 3.1), og hoveddelen av de med barn, har små barn. Dette er noe overraskende, da småbarnsfamilier er en av de gruppene som kjører mest bil (Vibe 1993).

3.1.2 Utdanning, yrkesaktivitet og inntekt

”Bilkollektivistene” har samlet sett et meget høyt utdanningsnivå. Hele 76 prosent har universitets- eller høyskoleutdanning. Dette er meget høyt i forhold til befolkningen generelt i Oslo, hvor bare 49 prosent har så høy utdanning.

Inntektsmessig ligger medlemmene også over befolkningen ellers i Oslo. Det er færre i de laveste inntektsgruppene og betydelig flere i de høyeste enn befolkningen ellers i Oslo (figur 3.2). Inntektsforskjellene er mest markant i forhold til de i Oslo uten bil.



Figur 3.2: Oversikt over husholdningsinntekts og utdanningsnivå blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer. Prosent

For øvrig er flestparten av medlemmene yrkesaktive på heltid (80 prosent). Når det gjelder type yrke og stilling, er 44 prosent det som kalles ”fagfunksjonærer” (for eksempel sykepleier, saksbehandler, ingeniør, lærer o l), 26 prosent har en overordnet stilling, og det er noen flere som jobber i det private næringsliv enn i det offentlige.

Oppsummeringsvis er altså BILKOLLEKTIVETS medlemmer i hovedsak mellom 30 og 44 år, oftere mann enn kvinne, og like mange med som uten barn. De er høyt utdannet, har relativt høy inntekt og er like gjerne ansatt i det private næringsliv som i det offentlige. I forhold til en antakelse om at BILKOLLEKTIVET er dominert av grupper som tradisjonelt ikke har bil, viser seg altså ikke å stemme.

Som nevnt vet vi lite om hvem som er med i bildelingslag internasjonalt. Vi vet derfor ikke om de norske "bilkollektivistene" skiller seg fra "bilkollektivister" andre steder. Det er imidlertid gjort en studie i Østerrike som viser at medlemmene der er relativt unge, har høy utdanning og har noe høyere gjennomsnittsinntekt enn den øvrige befolkningen. Blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer er det flere med høyere inntekt enn tilfellet er i Østerrike. Aldersmessig er også BILKOLLEKTIVETS medlemmer noe eldre enn i Østerrike. Datagrunnlaget er for øvrig noe annerledes i den østerrikske studien enn i studien av BILKOLLEKTIVET, slik at sammenlikninger er noe vanskelig.

3.2 Holdninger

Delt eie av bil kan karakteriseres som et miljøtiltak. Det er derfor interessant å få kjennskap til medlemmenes holdninger, særlig til miljø. I undersøkelsen er BILKOLLEKTIVETS medlemmer spurt om sin politiske grunnholdning, sine holdninger til miljø og syn på framtiden i forhold til teknologi og bilkjøring.

3.2.1 Fellesskapsorientering

Det er ikke spurt om partipolitisk tilhørighet, men om i hvilken grad de aksepterer et høyt skattenivå for å beholde fellesgodene i samfunnet. Dette spørsmålet er ment å si noe om medlemmenes fellesskapsorientering og individorientering. Svarene indikerer at medlemmene i BILKOLLEKTIVET er mer fellesskapsorientert enn befolkningen generelt i Oslo. Tabell 3.1 viser at det blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer er flere som aksepterer høyt skattenivå enn i befolkningen ellers i Oslo.

Tabell 3.1: Grad av enighet i påstand knyttet til fellesskapsorientering blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer i forhold til befolkningen i Oslo

Påstand		Enig	Verken enig eller uenig	Uenig
Jeg aksepterer høyt skattenivå for å beholde fellesgodene i samfunnet	Bilkollektivet	85	4	8
	Befolkningen i Oslo	65	15	19

3.2.2 Miljøbevissthet

Et nærliggende spørsmål er om BILKOLLEKTIVETS medlemmer er mer opptatt av miljø og mer miljøbevisste enn andre. For å måle dette, er det tatt med 18 spørsmål om miljø i undersøkelsen. Disse kan sorteres i forhold til en holdnings-skala⁴ som skiller mellom hva en person sier at han/hun er villig til å gjøre for å beskytte miljøet, hva personen selv sier at han/hun er villig til å gjøre for å

⁴ The Ecological Attitude Scale utviklet av Maloney og Ward 1973 og videreutviklet av Maloney, Ward og Braucht 1975. Instrumentet har fire skalaer:

1. Verbal tilslutning/uttrykk (verbal commitment).
2. Følelsesmessig engasjement (affect)
3. Faktisk selvrappoterende miljøhandling (actual commitment)
4. Kunnskap (knowledge) (Her kan en skille mellom abstrakt og konkret kunnskap.)

beskytte miljøet, graden av følelsesmessig engasjement i miljøspørsmål og vedkommendes faktiske og spesifikke kunnskap om miljø og miljøforurensing.

Svarene viser at BILKOLLEKTIVETS medlemmer har en sterkere miljøbevissthet enn befolkningen ellers i Oslo. Det vil si at det er flere i denne gruppen som er *uenige* i at arbeidsplasser i en valgssituasjon må prioriteres framfor miljøvern, at med den prioriteringen miljøproblemene har fått, så er løsningen på miljøproblemene innen rekkevidde, og at det har liten betydning for miljøet hva slags transportmiddel de velger.

Det er videre flere blant "bilkollektivistene" som er *enige* i at bilen er skyld i en stor del av luftforurensingen, som aksepterer restriksjoner på sin bilbruk og som er villige til å bruke mer tid på sine daglige reiser hvis det kan bedre miljøet. Generelt sett aksepterer de også i større grad enn andre i Oslo lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser, og flere betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig.

Tabell 3.2 : Oversikt over grad av enighet i påstander som er ment å måle miljøbevissthet blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer i forhold til befolkningen i Oslo. Prosent

Påstander		Enig	Verken enig eller uenig	Uenig
Følelsesmessig engasjement				
I en valgssituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern	Bilkollektivet	3	22	71
	Befolkningen i Oslo	32	30	36
Kunnskap:				
Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensingen	Bilkollektivet	83	8	5
	Befolkningen i Oslo	57	16	26
Med den prioriteringen miljøproblemene har fått er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde	Bilkollektivet	11	9	77
	Befolkningen i Oslo	19	34	46
Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger	Bilkollektivet	12	4	79
	Befolkningen i Oslo	22	16	60
Verbal tilslutning:				
Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser	Bilkollektivet	82	8	5
	Befolkningen i Oslo	57	22	20
Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig	Bilkollektivet	87	7	1
	Befolkningen i Oslo	66	17	15
Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet	Bilkollektivet	90	4	3
	Befolkningen i Oslo	43	22	34
Jeg aksepterer å bruke mer tid på mine daglige reiser hvis det kan bedre miljøet	Bilkollektivet	72	9	15
	Befolkningen i Oslo	47	20	31
Faktiske selvrappporterende miljøhandlinger:				
Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken	Bilkollektivet	43	27	26
	Befolkningen i Oslo	38	29	32
Jeg reiser kollektivt når jeg skal inn til sentrum for å redusere bilbruken	Bilkollektivet	67	19	10
	Befolkningen i Oslo	58	16	24
Jeg unngår å kjøpe eller bruke produkter som forurensar miljøet	Bilkollektivet	82	12	2
	Befolkningen i Oslo	67	18	14

Når det gjelder faktiske miljøhandlinger som å velge aktiviteter som ligger nærmere boligen for å redusere bilbruken og å reise kollektivt inn til sentrum, avviker de imidlertid ikke særlig mye fra befolkningen i Oslo. Tabell 3.2 viser en mer nøyaktig oversikt over hvordan BILKOLLEKTIVETS medlemmer har svart i forhold til befolkningen ellers i Oslo.

3.2.3 Transportpolitikk og synet på framtiden

Når det gjelder transportpolitikk, er medlemmene generelt mer positive til transportpolitiske tiltak enn befolkningen ellers i Oslo, også i forhold til personer uten bil som bor i Oslo. De er for eksempel i større grad enige i at byens sentrum bør være bilfri, at bensinprisene bør fordobles for å redusere bilbruken, at gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes og at mer av vegbudsjettet i Oslo/Akershus bør brukes til kollektivtransport. De har også en sterkere tro enn befolkningen ellers på at vi om 10 år *ikke* kan regne med å kjøre så mye privatbil som vi gjør i dag, og de tror i mindre grad at ny teknologi er en løsning på framtidens miljøproblemer (tabell 3.3).

Tabell 3.3: Oversikt over grad av enighet i ulike påstander om transportpolitiske tiltak og om framtiden knyttet til bruk av bil og miljø, blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer og befolkningen i Oslo. Prosent

Påstander		Enig	Verken enig eller uenig	Uenig
Transportpolitiske tiltak:				
Jeg synes at sentrum i byene bør være bilfritt	Bilkollektivet	84	3	3
	Befolkningen i Oslo	53	17	23
Jeg synes at bensinprisene bør fordobles for å redusere bilbruken	Bilkollektivet	49	11	33
	Befolkningen i Oslo	13	20	74
Jeg synes at mer av vegbudsjettet i Oslo/Akershus bør brukes til kollektivtransport	Bilkollektivet	87	3	6
	Befolkningen i Oslo	52	11	24
Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes	Bilkollektivet	33	5	29
	Befolkningen i Oslo	14	11	65
Om framtiden:				
Jeg tror at om 10 år kan vi ikke regne med å få bruke privatbil like mye som vi gjør i dag	Bilkollektivet	62	23	10
	Befolkningen i Oslo	39	28	32
Ny teknologi vil løse framtidens miljøproblemer	Bilkollektivet	24	23	49
	Befolkningen i Oslo	32	39	27

Ut fra de spørsmålene som er presentert her, er altså medlemmene av BILKOLLEKTIVET mer miljøbevisste enn befolkningen ellers. De har også en sterkere tro på at folks reisevaner vil og bør endres for miljøets skyld, og de har liten tro på at ny teknologi vil løse framtidens miljøproblemer. Dette er imidlertid ikke det samme som at miljø nødvendigvis er drivkraften for selve medlemskapet i BILKOLLEKTIVET. Dette kommer jeg tilbake til.

3.3 Transportressurser

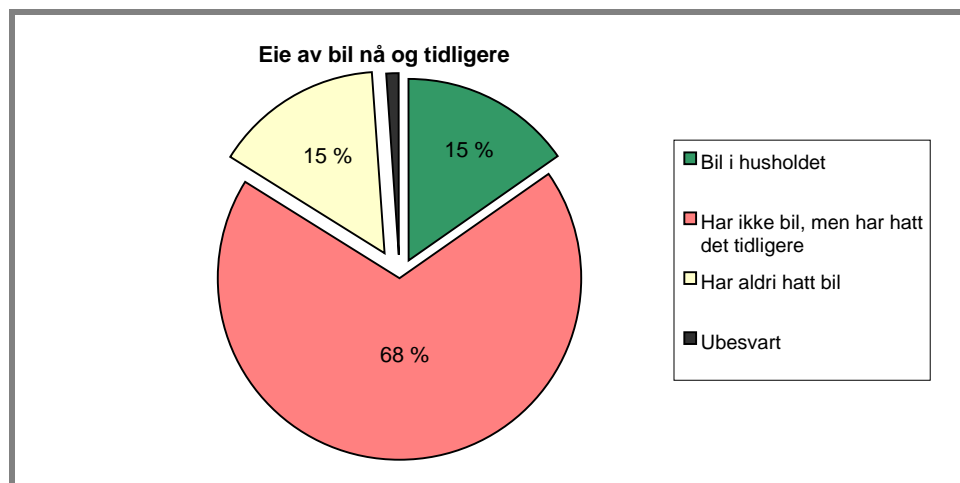
BILKOLLEKTIVET er et transportprodukt som i utgangspunktet er billigere enn å eie bil, men noe mindre fleksibelt enn å ha egen bil tilgjengelig bestandig.

Medlemmenes transportressurser er derfor av betydning. Med transportressurser menes her det tilgjengelige kollektivtransporttilbudet og medlemmenes tilgang på bil, deres erfaringer med bil osv.

3.3.1 Tilgang på bil nå og tidligere

Målgruppen for et bilkollektiv er personer med dårlig tilgang på bil, enten fordi de ikke har bil eller fordi noen andre i husholdet bruker bilen. En annen gruppe er de som har én type bil, men som av og til trenger en annen type, for eksempel en større og bedre bil enn den de har til daglig.

Blant BILKOLLEKTIVETS 78 medlemmer som har vært med i undersøkelsen, var det til sammen 15 prosent som hadde bil i husholdet fra før. Flesteparten (85 prosent) hadde altså ikke bil. De fleste av de som ikke hadde bil, hadde imidlertid hatt bil tidligere (80 prosent). Det betyr at mange av medlemmene har hatt bil, men kvittet seg med den av en eller annen grunn. Figur 3.3 viser en oversikt over eie av bil nå og tidligere blant medlemmene.



Figur 3.3: Oversikt over andel som har bil i husholdet, som aldri har hatt bil og ikke har bil, men som har hatt det tidligere

Av de som hadde hatt bil tidligere, hadde 73 prosent kvittet seg med bilen for mer enn ett år siden og 37 prosent for mer enn 5 år siden. Når det gjelder å kunne kjøre bil, er ”bilkollektivistene” ikke en gruppe av nybegynnere, hele 89 prosent hadde hatt sertifikat i mer enn 10 år.

Bare to av de som hadde bil, kunne bruke denne så mye de ville. Det vil si at de var de eneste med sertifikat i husholdet. Disse to personenes beveggrunn for å bli medlem kan ha vært at de av og til trenger en annen type bil enn den de selv eier. For de andre som hadde bil i husholdet kan vi anta at det er konkurransen om bilen som er motivasjonen for medlemskapet.

Av de som ikke hadde bil, var det 5 prosent som kunne låne bil så ofte de ville, 53 prosent kunne låne av og til, og 42 prosent hadde ikke mulighet til å låne bil i det hele tatt.

En viktig grunn til at personer velger å ikke bruke bil er manglende parkeringsmuligheter (Vibe 1993). En grunn til ikke å ha bil kan være den samme. Blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer er det imidlertid 40 prosent som har privat parkeringsplass.

3.3.2 Kollektivtransport

”Bilkollektivistene” har et meget godt kollektivtransporttilbud. Det var bare 17 prosent som hadde mer enn fem minutter å gå til nærmeste kollektivtransporttilbud. I gjennomsnitt hadde det nærmeste kollektivtransporttilbudet 8 avganger i timen i rushtiden, på dagtid var det i gjennomsnitt 6 avganger i timen, og på kveldstid var det 5 avganger i gjennomsnitt

Dataene viser altså at ”bilkollektivistene” har et meget godt kollektivtransporttilbud. Dette gjelder særlig gangtid og frekvens. Studier av kollektivtransport viser da også at nettopp gangtid og frekvens betyr mye for bruken av trikk, buss og T-bane (Stangeby og Norheim 1995).

3.4 Reisevaner

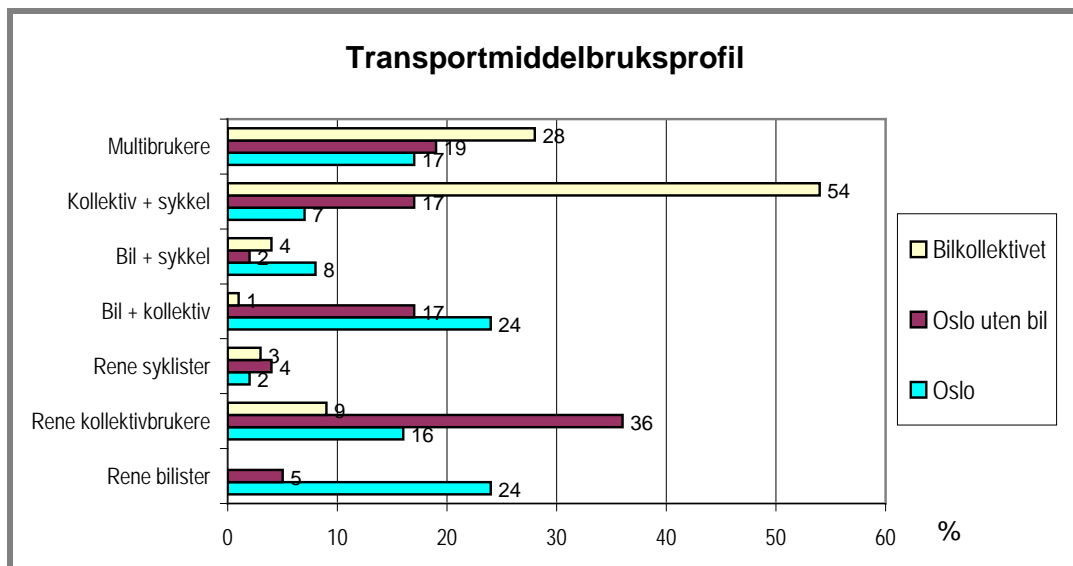
Som vi skal se i kapittel 4, er medlemmens spesielle reisevaner en viktig forutsetning og begrunnelse for å bli med i BILKOLLEKTIVET. Spørsmålet her er hva som kjennetegner ”bilkollektivistenes” reisevaner i forhold til andre trafikanter.

3.4.1 Transportmiddelbruk generelt

BILKOLLEKTIVETS medlemmer er typiske flerbrukere av transportmidler. Før de ble medlemmer, brukte litt over halvparten (54 prosent) kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka, og mange (28 prosent) var såkalte multibrukere som brukte både bil, kollektivtransport og sykkel minst én gang i uka. Dette er spesielt i forhold til befolkningen ellers i Oslo som har relativt få multibrukere, men flere rene kollektivbrukere. Når det gjelder bilkjøring, var det ingen rene bilister⁵ blant ”bilkollektivistene”. Til sammenlikning er 24 prosent av befolkningen i Oslo rene bilister.

Figur 3.4 viser profilen for transportmiddelbruk for BILKOLLEKTIVET i forhold til befolkningen i Oslo generelt og de i Oslo som ikke har bil i husholdet.

⁵ Med rene bilister menes personer som ikke bruker andre transportmidler enn bil mer enn 1-3 ganger i måneden.



Figur 3.4: En oversikt over transportmiddelbruksprofilen for BILKOLLEKTIVETS medlemmer før de ble medlemmer, personer i Oslo uten bil og befolkningen generelt i Oslo

Hvis vi ser på hvert transportmiddel for seg, er ”bilkollektivistenes” bruk av kollektivtransport mest lik de i Oslo som ikke har bil i husholdet. På den annen side brukte de sykkel mye mer, og de kjørte noe mer bil enn denne gruppen. At BILKOLLEKTIVETS medlemmer kjørte mer bil enn personer uten bil i Oslo kan for det første skyldes at det faktisk er personer med i BILKOLLEKTIVET som har bil fra før i husholdet, for det andre kan det komme av demografiske forskjeller mellom de to gruppene. De uten bil i husholdet i Oslo har en høyere aldersprofil, og det er flere i denne gruppen som er uten arbeid enn blant BILKOLLEKTIVETS medlemmer. Ifølge andre undersøkelser kjører disse gruppene mindre bil enn andre.

3.4.2 Transportmiddel – type reiser

For medlemmene av BILKOLLEKTIVET er det vanligst å gå eller sykle på *arbeidsreisen*. Cirka halvparten (51 prosent) sa de gikk eller syklet siste gang de var på arbeid. 45 prosent brukte kollektivtransport. For befolkningen ellers i Oslo og Akershus er bil det vanligste å bruke på arbeidsreisen (50 prosent). En del reiser kollektivt (37 prosent), og relativt få (13 prosent) går eller sykler (Lunden 1994).

Selv om det for ”bilkollektivistene” er vanligst å gå og sykle på arbeidsreisen, er det først og fremst på denne reisen de bruker kollektivtransport. Få reiser kollektivt på sine faste fritidsreiser eller til innkjøp av dagligvarer.

Nesten alle bilkollektivmedlemmene (96 prosent) handler dagligvarer i nærmiljøet, det vil si i nærheten av jobb eller bosted. Det er da ikke rart at sykkel og gange er det vanligste på disse turene (78 prosent). I befolkningen ellers i Oslo og Akershus er det bare en fjerdedel som går eller sykler når de skal handle. De fleste (67 prosent) bruker bil (Lunden 1994).

Hovedparten (82 prosent) av BILKOLLEKTIVETS medlemmer har en eller annen fast fritidsaktivitet som gjøres minst én gang i uka. Disse fritidsreisene gjøres like gjerne, eller snarere oftere, utenfor (46 prosent) nærmiljøet enn i nærmiljøet (37 prosent). Dette reflekteres også i type transportmiddel som brukes. Det er for eksempel atskillige (61 prosent) som sitter på i bil på disse reisene. På fritidsreisen er BILKOLLEKTIVETS medlemmer mest lik befolkningen ellers i Oslo og Akershus. De kjører også helst bil (56 prosent) på disse reisene (Lunden 1994).

Tabell 3.5 viser transportmiddelfordelingen for BILKOLLEKTIVETS medlemmer på de ulike reisene i forhold til reisevanedata fra Oslo generelt.

Tabell 3.5: Oversikt over transportmiddelfordelingen for BILKOLLEKTIVETS medlemmer på ulike type reiser i forhold til reisevanedata for befolkningen generelt i Oslo.

	Arbeidsreiser		Handlereiser		Fritidsreiser	
	Bilkollektivet	Befolkningen i Oslo	Bilkollektivet	Befolkningen i Oslo	Bilkollektivet	Befolkningen i Oslo
Gange og sykkel	51	13	78	25	40	21
Kollektivtransport	45	37	3	8	4	23
Bil	1	50	17	67	38	56
Annet	3	0	2	0	18	0

Det spesielle med "bilkollektivistenes" reisevaner før de ble medlemmer var altså først og fremst at de ikke bruker bil daglig. De går, sykler eller bruker kollektivtransport når de skal på arbeidet, de går og sykler når de gjør innkjøp, og det er like mange som går og sykler som det er som kjører bil på sine faste fritidsreiser.

3.5 "Bilkollektivistene"

3.5.1 En typisk "bilkollektivist"

Hva er så en typisk "bilkollektivist"? Jo, en typisk "bilkollektivist" er gjerne en mann over 30 år, med eller uten barn, men med høy utdannelse og middels høy inntekt. Vedkommende er mer miljøbevisst enn befolkningen generelt, tror ikke vi kan kjøre bil like mye om 10 år som vi gjør i dag og har ingen tro på at ny teknologi kan løse framtidens miljøproblemer.

Når det gjelder transportressurser, har den typiske "bilkollektivisten" kort veg til et kollektivtransporttilbud som går minst 4 ganger i timen. Han har hatt sertifikat i over 10 år, har ikke bil nå, men har hatt det tidligere og har hatt mer enn ett års bilfri tilværelse. Han har enten ikke mulighet til å låne bil, eller kan låne bare av og til. Han bruker kollektivtransport minst 3 ganger i uken og sykler daglig i sesongen. Vedkommende gjør sine innkjøp i nærmiljøet, men sine faste fritidsaktiviteter gjøres like gjerne utenfor nærmiljøet.

Det er selvfølgelig medlemmer med i BILKOLLEKTIVET som ikke har alle disse kjennetegnene. Her er det bare trukket ut det typiske.

4. Begrunnelser, motforestillinger og erfaringer

”Bilkollektivistene” er altså mer miljøbevisste enn den øvrige befolkningen, og de bruker lite bil. Spørsmålet er om det er dette som er begrunnelsen for å bli medlem av et bilkollektiv. Dette kapitlet fokuserer på både begrunnelsene for, og motforestillingene mot medlemskap. Kapitlet omhandler også erfaringene medlemmene har gjort seg etter ca ett år når det gjelder fordeler og ulemper ved det å være medlem.

4.1 Begrunnelser og motforestillinger

4.1.1 Begrunnelser for medlemskap

Alle medlemmene i undersøkelsen svarte på et åpent spørsmål hvor de med sine egne ord skulle skrive ned hovedgrunnene til at de ønsket å tegne medlemskap i BILKOLLEKTIVET. Den grunnen som nevnes hyppigst er at de ikke trenger bil i hverdagen. De trenger bil bare av og til. Medlemmenes reisevaner som er beskrevet foran, bekrefter dette. Hele 83 prosent av de spurte nevnte sine spesielle reisevaner enten som eneste eller som en av flere grunner til å bli medlem, 22 prosent nevner dette som eneste grunn.

En svarer: *”Jeg ønsker å disponere bil i blant”*. En annen svarer litt mer utfyllende: *”Vi bor midt i Oslo sentrum og trenger i utgangspunktet ikke bil. Etter at vi fikk barn (2 stk) har vi hatt behov for bil i forbindelse med reiser til familie andre steder i landet, til transport av større ting, som hjemmeværende mamma er det greit å ha muligheter også ved andre anledninger. Derfor er BILKOLLEKTIVET midt i blinken for oss”*.

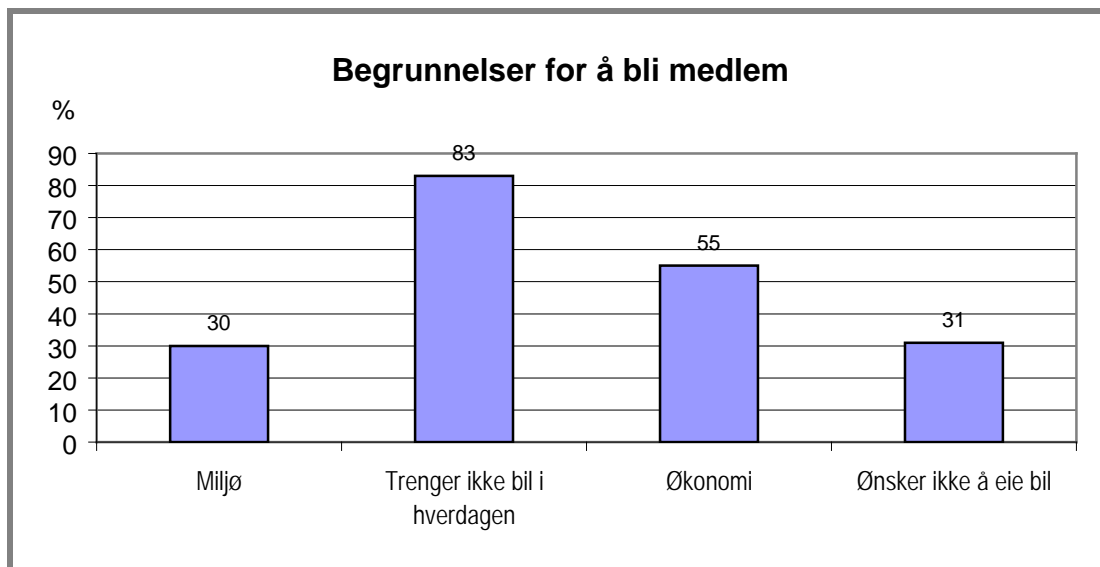
En grunn mange nevner er økonomi. Litt over halvparten nevner dette. Noen svarer for eksempel: *”Skal vi kjøpe bil, så skal vi kjøpe en forholdsvis god bil. Det har vi ikke råd til. Ideen med å dele bil med andre har for øvrig alltid vært tiltalende”, ”... Hadde liten lyst til å bruke penger på å eie egen bil”, ”Ønsker ikke å binde så mye penger i bil”, ”Redusere bilutgiftene” og ”Det er billigere å være med i BILKOLLEKTIVET enn å eie egen bil”*.

Det synes klart at det først og fremst er økonomien i forhold til eie av egen, ikke i forhold til annen leie av bil, som det her legges vekt på. Bare 27 prosent mener nemlig å vite at BILKOLLEKTIVET er billigere enn alle andre billeiealternativer. De fleste (71 prosent) mener imidlertid å vite at BILKOLLEKTIVET er billigere enn vanlige tilbud hos de større bilutleiefirmaene, mens flere (33 prosent) er usikre når det gjelder ulike spesialtilbud og *Rent a Wreck* (57 prosent).

En del (31 prosent) nevner at de av praktiske grunner ikke ønsker å ha egen bil og at de derfor er med i BILKOLLEKTIVET. For eksempel: ”Det er ikke praktisk å ha egen bil stående parkert i gata i Oslo sentrum i uka”, ”... Ordningen gir også fleksibilitet mht bilstørrelse”, ”... jeg hater reparasjoner, oljeskift etc”, ”Misliker bilhold og å lete etter parkeringsplass”, og ”... (har) ikke tid til vedlikehold”.

BILKOLLEKTIVET er et klart miljøtiltak og markedsføres også til en viss grad som dette. Likevel er det ikke først og fremst miljø som blir trukket fram som en begrunnelse for å bli medlem. Det er bare 30 prosent som nevner miljø som hovedgrunn. En svarer for eksempel at grunnen er et ”ønske om å redusere egen bilkjøring”. En annen svarer; ”... hadde dessuten sansen for den miljømessige siden”. En annen igjen svarer: ”... Flere som deler på en bil reduserer utslippene osv”.

De åpne svarene om begrunnelser for medlemskap kan altså deles i fire hovedkategorier; 1) miljømessige argumenter, 2) økonomiske argumenter, 3) argumenter knyttet til reisevaner og behov for bil, og 4) argumenter relatert til selve bilholdet og ansvaret som følger med det. Den vanligste kombinasjonen av begrunnelser er knyttet til det økonomiske og at de ikke trenger bil i det daglige (24 prosent). Det er bare tre personer som nevner alle de fire grunnene som er nevnt over. Figur 4.1 viser hvor stor andel av medlemmene som hadde de ulike begrunnelsene.



Figur 4.1: Oversikt over andel type begrunnelser medlemmene hadde for å bli medlem av BILKOLLEKTIVET

4.1.2. Motforestillinger til medlemskapet

Selv om organisert kollektivt eie av bil er prøvd ut og viser seg å fungere andre steder, for eksempel i Tyskland, er dette en helt ny måte å eie bil på i Norge. Å eie noe sammen med andre krever blant annet at en stoler på de andre medeierne og på driftsselskapet, både rent organisasjonsmessig og økonomisk.

Det flest (24 prosent) var bekymret over, var organiseringen av selve bilene, det vil si tilgjengeligheten til bilene. Det ble for eksempel svart: *"Jeg kan risikere at det ikke er ledige biler"*, *"At bilen ikke er på plass når jeg trenger den"* osv. En motforestilling omtrent like mange hadde (23 prosent), var at de mente tilbudet dyrt, for eksempel: *"Forholdsvis store førstegangskostnader"*, *"Synes leien er relativt dyr"*, *"Dyrere enn alternativet - gammel bruktbil"* og *"Ganske dyrt i forhold til å leie bil"*, etc.

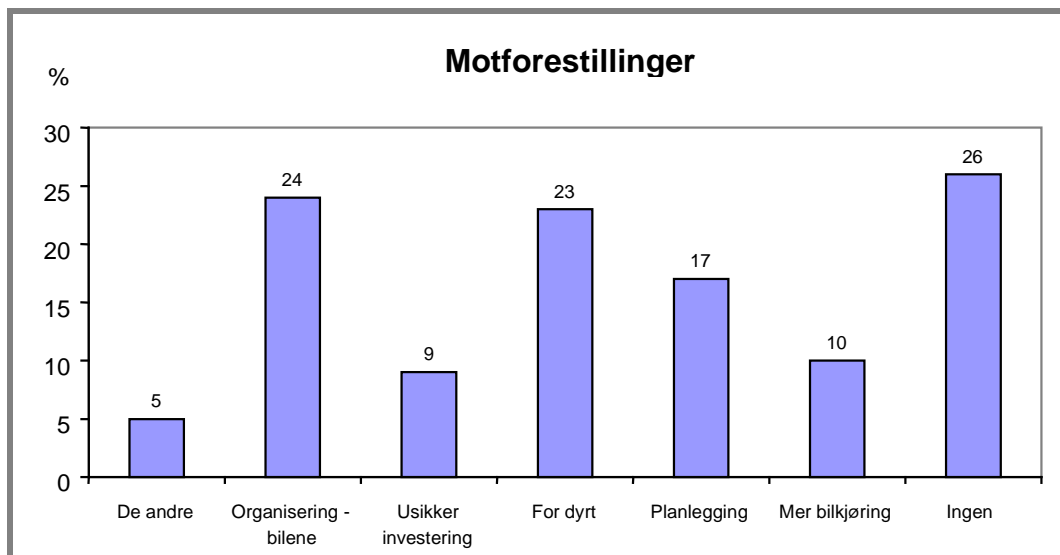
En fordel ved å eie egen bil er at dette ikke krever planlegging og fordi den stort sett er tilgjengelig hele tiden. At delt eie av bil krever planlegging og litt mer tidsmessige omkostninger ble da også trukket fram som en motforestilling til å bli medlem av BILKOLLEKTIVET. Det ble bl annet svart: *"Jeg må planlegge bilbruken, ..., kan risikere å måtte hente/levere bilen et stykke fra hjemmet"* og *"Det er noe tungvint å måtte avtale/bestille tidspunkt for bruk av bil, og derfor er det litt vanskeligere å ta avgjørelser om bilbruk på sparket"*. 17 prosent hadde slike motforestillinger knyttet til kravet til planlegging.

Noen motforestillinger var også relatert til miljø i den forstand at medlemskapet i BILKOLLEKTIVET kan føre til mer bilkjøring. Av medlemmene var det 10 prosent som nevnte slike motforestillinger. Eksempler: *"Håper det ikke fører til at folk kjører mindre kollektivt"*, *"..., litt uklar miljøprofil"* og *"Kan føre til mer bilkjøring"*.

Noen (9 prosent) var også bekymret for den økonomiske driften av selskapet og dermed for sine investeringer. Det ble blant annet svart: *"At BILKOLLEKTIVET kan gå konkurs, slik at jeg mister andelen jeg har betalt inn"*, *"Risiko for tap av andel"*, og *"Kan tape andelen + garantien dersom det skjærer seg"*.

Blant medlemmene av BILKOLLEKTIVET som er undersøkt var det imidlertid relativt få (5 prosent) som hadde motforestillinger knyttet til de andre medlemmene og deres evne til å ta det rette ansvaret. Noen av de som var bekymret for dette, svarte: *"Usikkerhet med hensyn til avhengighet av andre (ukjente) personers ærlighet med hensyn til kjørelengde, skader med videre + mulig medansvar for tap"*, *"At ikke alle andelseiere er seg sitt ansvar bevisst (rengjøring av bil, rapportering av skader)"*, *"At samarbeidet mellom andelseierne ikke vil fungere"* og *"Risiko for at noen gir blaffen i fellesskapet"*.

Motforestillingene medlemmene av BILKOLLEKTIVET hadde til deltakelse kan altså deles inn i seks kategorier; det vil si motforestillinger knyttet til 1) de andre medlemmene, 2) sin egen investering, 3) organiseringen av bilene, 4) at det er for dyrt, 5) at det krever mye planlegging og 6) at det kan føre til mer bilkjøring. Mange hadde flere av disse motforestillingene, og 27 prosent hadde ingen motforestillinger. Figur 4.2 viser hvor stor andel som hadde de ulike motforestillingene.



Figur 4.2: Oversikt over andel som hadde de ulike motforestillingene

Motforestillingene var altså i hovedsak knyttet til BILKOLLEKTIVETS drift. Det vil si organiseringen av bilene, de andre medlemmene og økonomi i form av usikker investering. Slike motforestillinger er naturlige når det gjelder et nytt foretak som dette. Foran ble det vist at de fleste fikk vite om BILKOLLEKTIVET gjennom artikler i pressen eller gjennom venner og bekjente. Mange kunne nok på denne måten føle at de fikk en form for anbefaling eller garanti for at opplegget var bra før de hoppet på.

4.2 Erfaringer

I forlengelsen av begrunnelsene og motforestillingene for medlemskapet skal jeg her presentere hvilke erfaringer medlemmene har gjort seg. Hvilke fordeler og ulemper de ser ved å være med i BILKOLLEKTIVET, hvordan de planlegger bruken, og hvilke strategier de tar i bruk når de ikke får bil når de ønsker det.

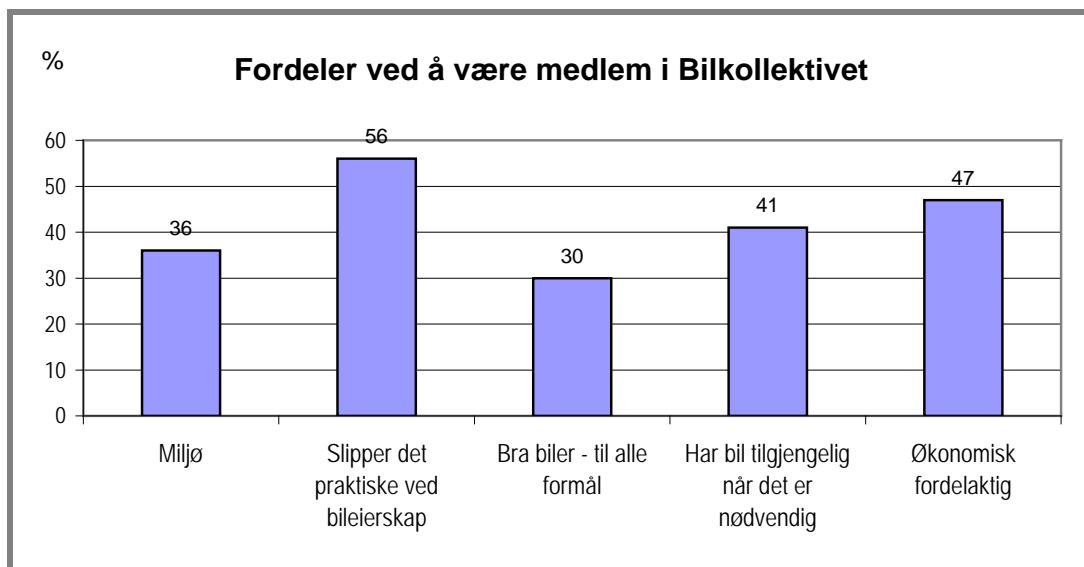
4.2.1 Fordeler ved å være medlem

I sluttskjemaet som medlemmene svarte på etter at de hadde vært medlem i ca ett år, ble de spurt om å nevne de viktigste fordelene ved å være medlem.

Fordelene som blir nevnt er langt på veg de samme som begrunnelsene for å bli medlem. Det trekkes blant annet fram miljømessige og økonomiske argumenter. Videre legges det vekt på at en slipper ulempene og ansvaret med å eie bil selv, at en har tilgang på bil når de trenger det, og at en kan kjøre gode, sikre biler.

To utsagn dekker for så vidt alle fordelene som ble nevnt: *”Tilgang på bil når jeg trenger det, forskjellige biler til forskjellige formål, kan overlate driftssikkerhet til andre og slipper å bruke penger på kjøp av egen bil”* og *”Mindre bilkjøring sparer miljøet. Økonomi for meg personlig. Slipper ansvar for egen bil. Alltid*

sikker og trygg bil". Figur 4.3 viser hvor stor andel av medlemmene som nevnte ulike fordeler ved å være medlem av BILKOLLEKTIVET.



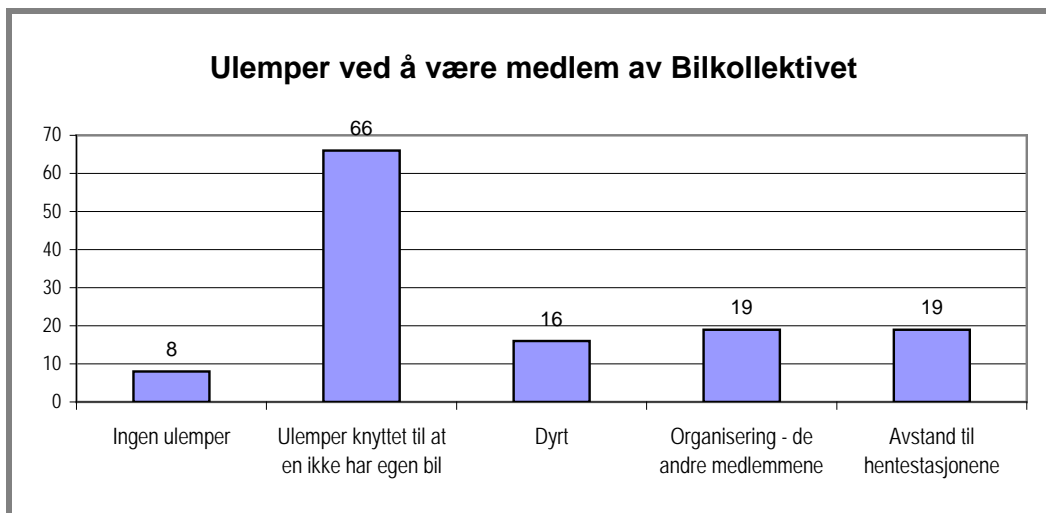
Figur 4.3: Oversikt over hvor stor andel som nevner ulike fordeler ved å være med i BILKOLLEKTIVET

Å slippe det praktiske arbeidet som følger med bileierskapet blir nevnt av flest medlemmer. Det er da særlig ansvaret for reparasjoner, vedlikehold og forsikringer som medlemmene ønsker å slippe ved å være med i BILKOLLEKTIVET.

4.2.2 Ulemper ved å være medlem

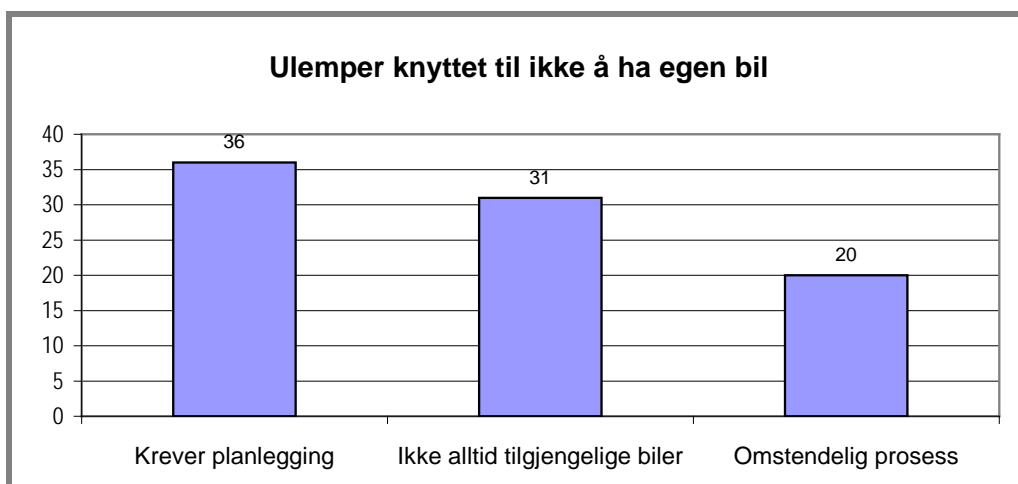
Ulempene ved å være medlem av BILKOLLEKTIVET som ble nevnt av medlemmene er ikke ulike motforestillinger som er nevnt foran. Ulempen er i hovedsak knyttet til den manglende fleksibiliteten det er ikke å ha egen bil. Naturlig nok krever dette systemet en viss planlegging av egen kjøring, og det er en risiko for at det ikke er bil tilgjengelig når en ønsker det. Prosessen for å få bruke bil er mer omstendelig enn hvis en har sin egen bil. Det er imidlertid dette som er BILKOLLEKTIVETS fordel med hensyn til miljø – nemlig at bilen brukes mindre når den er mindre tilgjengelig.

Det nevnes også ulemper knyttet til det at det er et kollektiv. Det ble for eksempel nevnt at andre medlemmer ikke følger opp med vasking av bilene, påfylling av bensin, ikke leverer bilen etter avtale osv. At avstanden til bilstasjonene er for lang ble også nevnt som en ulempe. Et medlem trekker imidlertid dette fram som noe positivt ved å svare: "Avstanden til parkeringen (er en ulempe). Jeg tar det imidlertid som trim.". Figur 4.4 viser hvor mange som nevnte de ulike ulempene.



Figur 4.4: Oversikt over andel som nevner de ulike ulempene ved å være medlem

Den hyppigst nevnte ulempen ved å være medlem i BILKOLLEKTIVET er knyttet til selve det å ikke ha egen bil – å ikke ha full tilgjengelighet til bil. Det var særlig den nødvendige planleggingen som BILKOLLEKTIVET krever som ble trukket fram. I tillegg var det problemet med manglende tilgjengelige biler. Flere medlemmer opplevde også det hele som en omstendelig prosess. Figur 4.5 viser andelen av medlemmene som nevnt de ulike ulempene knyttet til det å ikke ha egen bil.



Figur 4.5: Oversikt over ulempene ved medlemskapet knyttet til det å ikke ha egen bil og hvor stor andel som nevnte disse

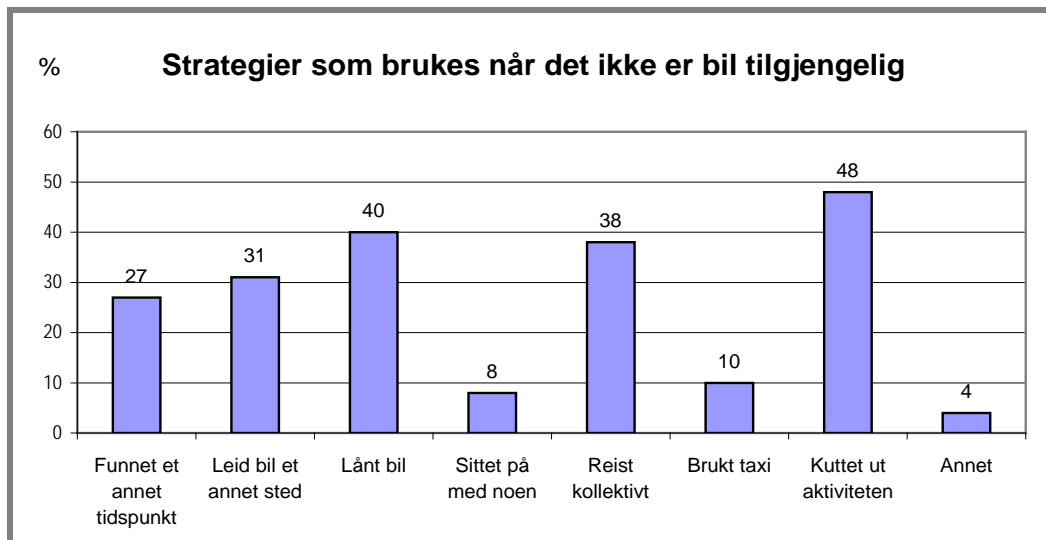
Mange opplever altså planlegging som en ulempe. Planleggingsrutinene viser at mange (38 prosent) bestiller samme dag eller dagen før de skal bruke en bil på en hverdag. For bruk av bil i en helg er det vanligst å bestille 4 – 7 dager før. For bruk i ferier har de fleste bestillingen inne minst to uker før den skal brukes. Tabell 4.1 viser en oversikt over hvor mange dager i forveien medlemmene reservert bilen sist de brukte en av BILKOLLEKTIVETS biler og hva de sier de vanligvis gjør.

Tabell 4.1: Oversikt over hvor mange dager i forveien medlemmene reservert bilen sist de brukte en av BILKOLLEKTIVETS biler og hva de sier de vanligvis gjør. Prosent

Antall dager i forveien	For bruk på en hverdag		For bruk i en helg		For bruk i ferier	
	Siste reise	Vanligvis	Siste reise	Vanligvis	Siste reise	Vanligvis
Samme dag	14	9	3		2	
Dagen før	25	19	6	3		
2-3 dager før	20	33	11	16	3	
4-7 dager før	19	22	41	36	5	3
2-4 uker før	8	6	23	30	28	34
Mer enn en mnd før			2		25	25
Uaktuelt	6	6	3	6	17	22
Ubesvart	8		11	9	20	16
Sum	100	100	100	100	100	100

Den andre ulempen ved ikke å ha egen bil var at det ikke alltid er biler tilgjengelig når de ønsker det. Blant medlemmene var det 75 prosent som hadde opplevd slike problemer.

En vanlig strategi når de ikke får en bil, er å kutte ut aktiviteten. Hvis de likevel gjør det de hadde tenkt, er det vanligst å låne bil et annet sted eller reise kollektivt. Figur 4.6 viser en oversikt over hva slags strategier som velges og hvor mange som gjør hva.



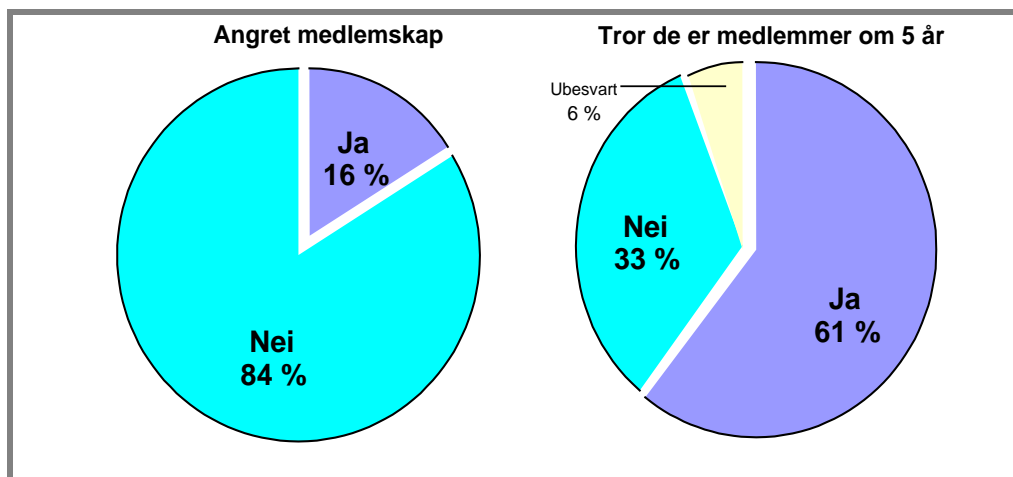
Figur 4.6: Oversikt over hva slags strategier som velges og hvor mange som gjør hva når det ikke er bil tilgjengelig

Ut fra et miljøsynspunkt er den manglende tilgjengeligheten et gode. Strategiene medlemmene bruker viser nemlig at en ganske stor andel turer nettopp kuttes ut eller blir gjort med kollektivtransport hvis det ikke er en bil tilgjengelig når de ønsker det.

4.3 De tror de vil være medlem om 5 år

Hvis vi setter fordelene opp mot ulempene, kan det se ut som om fordelene ved ikke å ha egen bil for de fleste medlemmene er sterkere enn ulempene ved ikke å ha egen bil. Så lenge de er med i BILKOLLEKTIVET, har de i alle fall gjort et valg. For de fleste kan det også se ut som om de ikke har tenkt å endre dette valget på en stund. Flesteparten (61 prosent) av medlemmene tror nemlig de vil være medlemmer av BILKOLLEKTIVET også om fem år. De som ikke tror de vil være medlemmer så lenge, begrunner dette først og fremst med forventningen om at de kommer til å flytte og dermed antakelig vil trenge bil i hverdagen.

Selv om flere har opplevd problemer, angrer de ikke nødvendigvis på at de har blitt medlem av BILKOLLEKTIVET. Totalt sett er det 20 prosent av panelet som har opplevd et eller annet problem som har hindret dem i å bruke bilen til det formålet de hadde tenkt. Bare to av disse personene sier imidlertid at de en eller annen gang har angret på medlemskapet. Av alle i panelet er det for øvrig få som sier at de noen gang har angret på at de ble medlemmer. Figur 4.7 viser hvor stor andel som tror de vil være medlemmer om 5 år og hvor stor andel som har angret på medlemskapet.



Figur 4.7: Oversikt over hvor store andeler som har angret på medlemskapet og hvor stor andel som tror de vil være medlemmer om 5 år

5. Bruken av bilene

Som vist foran brukte ”Bilkollektivistene” relativt lite bil før de ble medlemmer. Det var først og fremst på fritidsreiser det ble brukt bil. I dette kapitlet skal vi se at det også er dette formålet de bruker BILKOLLEKTIVETS biler til. Dette kapitlet omhandler formålene medlemmen trodde de skulle bruke BILKOLLEKTIVETS biler til, hva de faktisk har brukt de til, og hvor, med hvem og hvor ofte de har brukt dem.

5.1 Formål medlemmene tror de skal bruke bilene til

De vanligste formålene som ble nevnt var ferier, dagsturer, hytteturer, langture, søndagsturer og liknende (74 prosent). Videre var det mange (60 prosent) som nevnte at de ville bruke bilene til større innkjøp, handleturer utenfor sentrum og til IKEA, varetransport, flytting og liknende. Det vil si at flertallet ønsket å bruke bilene til en eller annen form for rekreasjon og/eller til frakt av større eller tyngre ting.

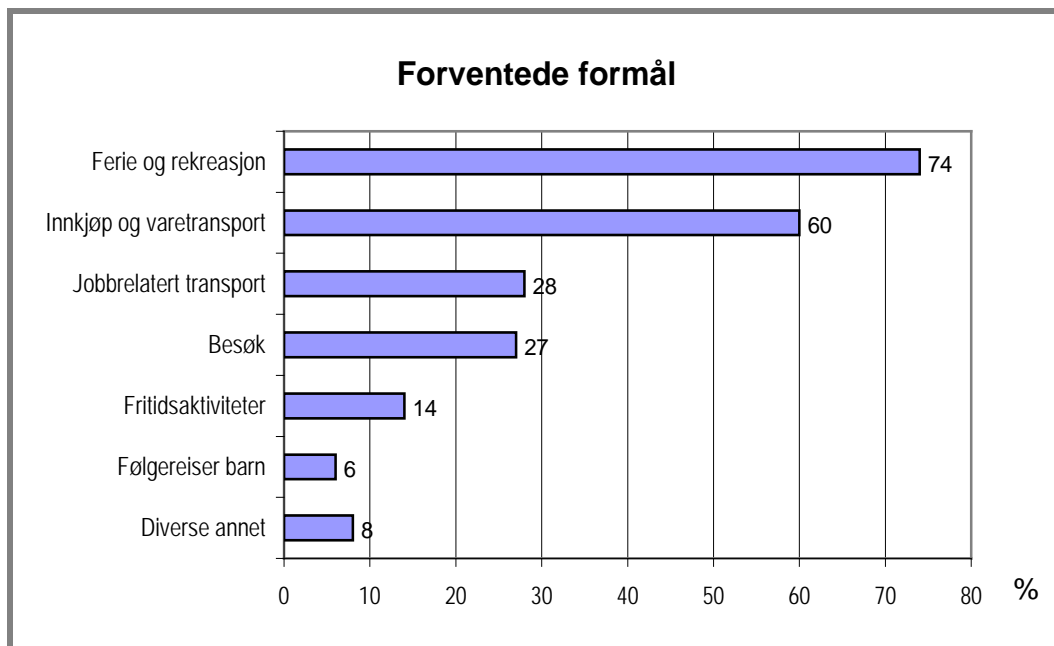
Ganske overraskende er det at en relativt stor andel sier de vil bruke bilene i jobbsammenheng (28 prosent). Eksempelvis: ”Ekstra arbeidsoppgaver på jobben (møter o l)”, ”Tjenestereiser”, ”Utenbys kurs eller liknende”, ”Kjøring for jobben i spesielle tilfeller”. ”Til transport i forbindelse med enkelte arbeidsoppdrag” etc.

Besøk er også et formål som flere nevner (27 prosent). Noen svarer for eksempel: ”Besøke venner utenbys” og ”Besøke folk som bor langt unna eller hvor kollektivtransport bruker veldig lang tid”.

Når det gjelder fritidsaktiviteter, er det i denne sammenhengen ikke helgeaktiviteter som krever overnatting, men mer generelle fritidsaktiviteter som gjerne gjøres på hverdager eller mer spesifikke fritidsaktiviteter som å besøke museer, aktiviteter med hund etc. Blant medlemmene er det 14 prosent som oppgir at de vil bruke bilene til slike fritidsaktiviteter.

Aktiviteter sammen med barn er ikke et formål som nevnes av mange (6 prosent). Noen av de som nevner dette svarer; ”Hente barn, fritid med barn” ”Barn til aktiviteter langt unna hjemmet”, ”Dagsutflukter i forbindelse med samværsordninger med barn” og liknende. Av mer uspesifiserte formål (8 prosent), kan nevnes: ”Praktiske jobber”, ”Nødvendige ærend”, ”Annet” og ”Diverse”.

Figur 5.1 viser en samlet oversikt over til hvilke formål medlemmene ønsket å bruke BILKOLLEKTIVETS biler til.



Figur 5.1: Oversikt over hvilke formål medlemmene ønsket å bruke BILKOLLEKTIVETS biler til

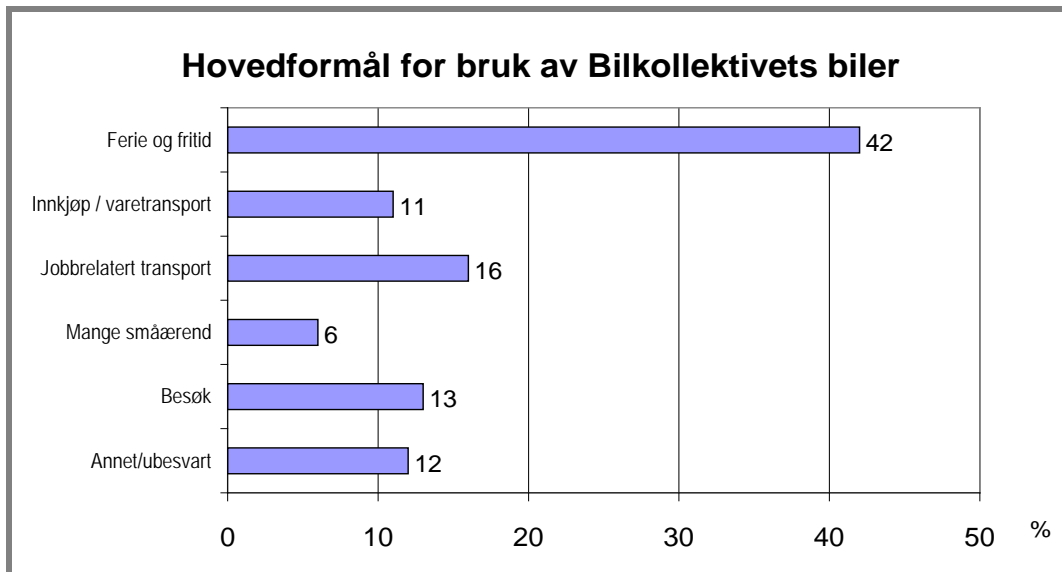
Spørsmålet om hvilket formål de mener de vil bruke BILKOLLEKTIVETS biler til var åpent, det vil si at de kunne svare hva de ville. En tolkning er at det er nettopp ønsket om/behovet for å gjøre de formålene som her er nevnt på fritt grunnlag som andre grupper bruker som argumenter for å kjøpe bil. Det vil si ferie, rekreasjon, innkjøp og varetransport. Medlemmene av BILKOLLEKTIVET har imidlertid valgt delt eie av bil for å tilfredsstille dette transportbehovet.

5.2 Formål bilene er blitt brukt til

For å få oversikt over hva BILKOLLEKTIVETS medlemmer bruker bilene til, dvs det faktiske formålet med bilbruken, er det tatt et tilfeldig utvalg på 282 turer i løpet av høsten 1996 og januar 1997. Dette tilsvarer ca 1/4 - 1/3 av turene som ble foretatt i denne perioden. For hver gang bilene skulle leies, ble hovedformålet med leien krysset av på et registreringskort med ferdige svaralternativer. Når bilene ble levert inn, ble tilleggsformålene registrert, det vil si formål bilen er blitt brukt til ut over hovedformålet. For å få et så bredt datagrunnlag som mulig, ble medlemmene i etterskjemaet også spurt om hovedformålet og tilleggsformålene for siste og nest siste gang de leide en av BILKOLLEKTIVETS biler.

5.2.1 Hovedformål for leie

Hovedandelen av reisene som BILKOLLEKTIVETS biler blir brukt til er såkalte frivillige reiser som besøk, ferie og fritidsreiser. Relativt mange turer var også jobbrelaterte. Figur 5.2 viser gjennomsnittet av fordelingen av hovedformålene for de 282 registrerte turene og for siste og nest siste tur de hadde foretatt.

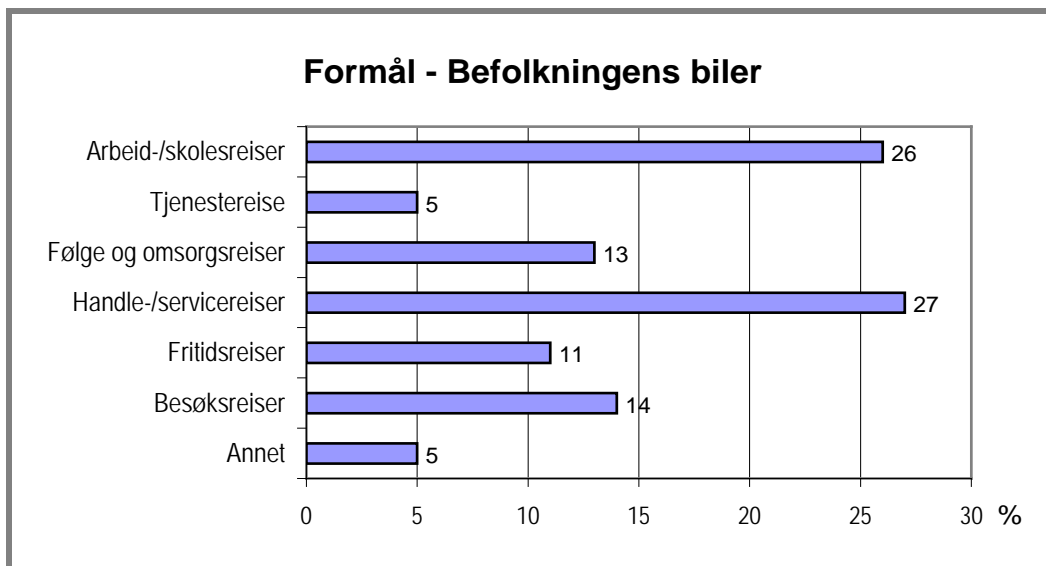


Figur 5.2: En oversikt over gjennomsnittet av fordelingen av hovedformålene for siste og nest siste tur de hadde foretatt og et tilfeldig utvalg av 282 registrerte turer.

Ferie og fritidsaktiviteter var altså de hyppigste hovedformålene bilene ble brukt til. Dette var også formålene som de mente de ville bruke BILKOLLEKTIVETS biler til før de ble medlemmer. Innkjøp og varetransport gjøres på den annen side i noe mindre grad enn forventet. Det er også noen (15 prosent) som eksplisitt sier at de har brukt bilene mindre til innkjøp enn de hadde trodd på forhånd.

Medlemmene bruker ikke bil på arbeidsreisen til vanlig. Av de 282 registrerte turene var imidlertid 20 prosent knyttet til arbeid, og av de som har brukt bilene i registreringsperioden hadde 37 prosent brukt bilene til jobbrelatert transport. Det vil si at de fleste av disse turene antakelig er spesielle reiser i jobben, såkalte tjenestereiser (se for øvrig Stangeby 1998 for mer spesifikke analyser av slike reiser).

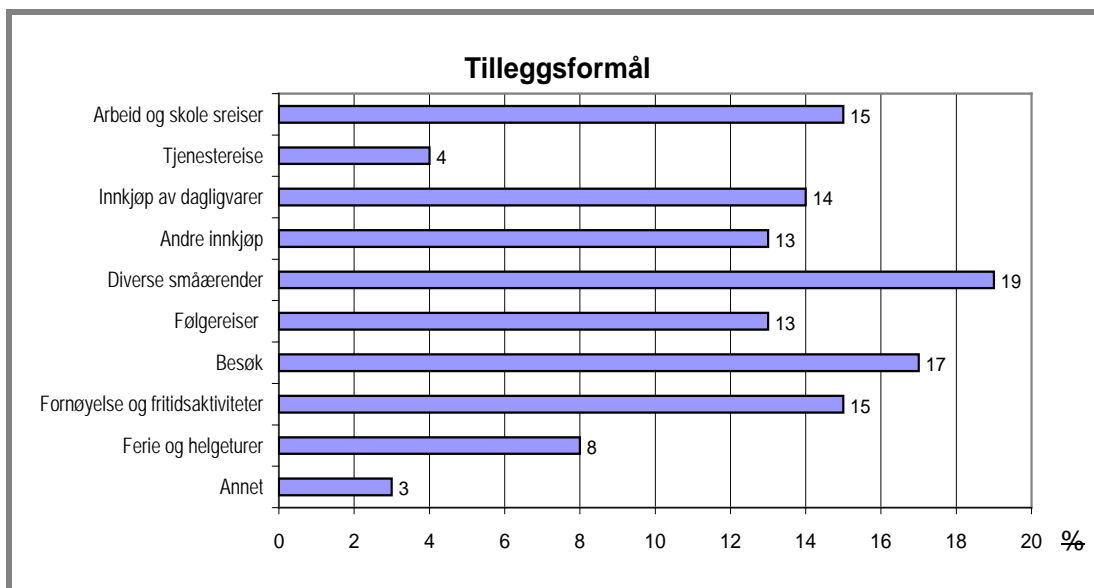
I forhold til resten av befolkningens biler brukes BILKOLLEKTIVETS biler i større grad til fritidsreiser, besøksreiser og tjenestereiser, og mindre til arbeidsreiser, se figur 5.3.



Figur 5.3: Oversikt over til hvilke formål Oslo-befolkningens biler blir brukt. (9766 bilturer, RVU-data 1990-91) Prosent

5.2.2 Tilleggsformål bilene er blitt brukt til

På de fleste turene (66 prosent) ble det registrert ett eller flere tilleggsformål. Når medlemmene først hadde bil tilgjengelig, viste det seg at de også brukte bilen til andre formål enn det de hadde tenkt i utgangspunktet. Figur 5.4 viser hvilke formål dette er og hvor stor andel de ulike formålene utgjør.



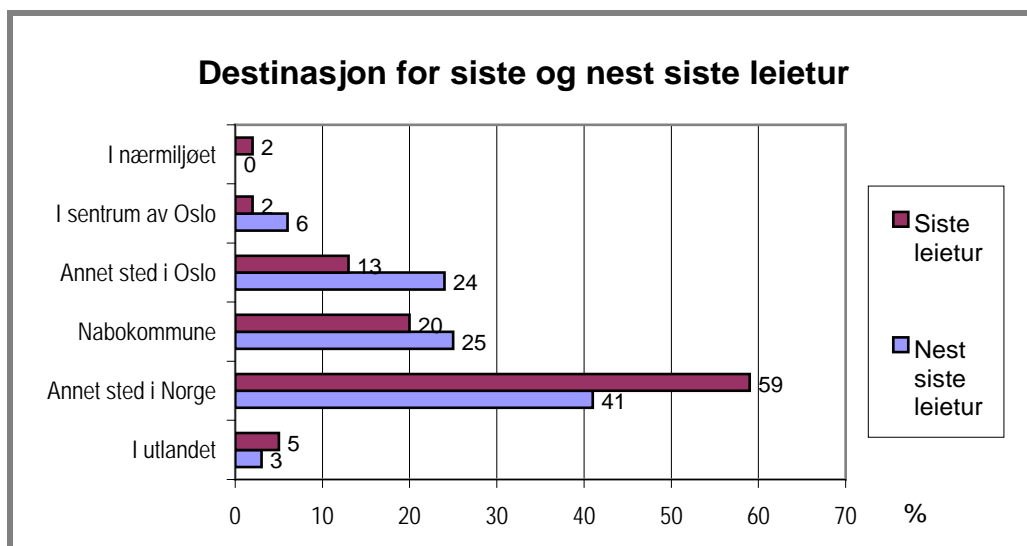
Figur 5.4: Oversikt over andel ulike tilleggsformål. prosent

I tillegg til hovedformålet ble bilene først og fremst brukt til diverse småærender og deretter til besøksreiser. Videre til fornøyelser, rekreasjon og andre fritidsaktiviteter. Det vil si i hovedsak til såkalt frivillige reiser.

Innkjøp av dagligvarer og turer til og fra skole eller arbeid utgjør imidlertid hver for seg og til sammen en ganske stor del av tilleggsturene. Dette er regelmessige formål som medlemmene til daglig enten går, sykler eller kjører kollektivtransport for å utføre. Disse dataene styrker hypotesen om at har man først en bil, så bruker man den gjerne også til andre formål som en i utgangspunktet ikke hadde trengt bil for å utføre.

5.3 Hvor, med hvem og hvor ofte

Lengden på de ulike leieturene varierer. Det er imidlertid svært få turer som gjøres i nærmiljøet. Av medlemmenes siste tur var det bare en som hadde destinasjon i nærmiljøet - dette var flytting. De fleste (59 prosent) kjørte med bilen et eller annet sted i Norge utenfor en av nabokommunene til Oslo. Figur 5.5 viser hvor siste og nest siste tur gikk.



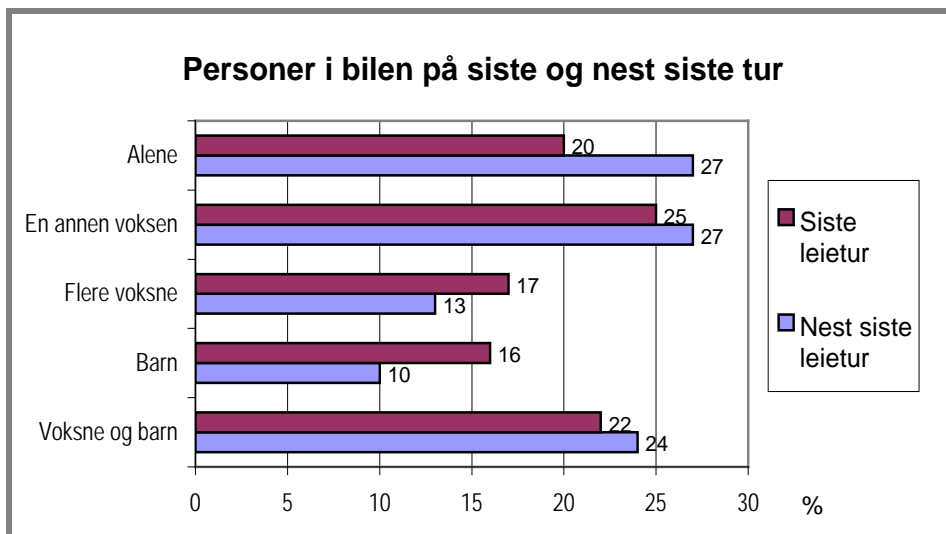
Figur 5.5 Oversikt over destinasjon for siste og nest siste tur medlemmene hadde med BILKOLLEKTIVETS biler. Prosent

Cirka en fjerdedel av turene ble gjort alene. Like store andeler ble gjort sammen med en annen voksen og sammen med en annen voksen pluss barn. Noen færre turer gjøres bare med barn eller med flere voksne. Dataene viser altså at det i hovedsak er flere personer i BILKOLLEKTIVETS biler når de brukes. Figur 5.6 viser hvem siste og nest siste tur ble gjort sammen med.

I dataene fra BILKOLLEKTIVET skilles det mellom å leie for en helg, hele dager og halve dager. I løpet av 11 måneder leide medlemmene i gjennomsnitt 3 helger, 3 halve dager og 9 hverdager. Noen få (8 prosent) leide ikke overhodet. Antakelig er de med i BILKOLLEKTIVET for å ha en bil i beredskap.

De fleste medlemmene kombinerer leie på hverdager og i helgene. Noen (14 prosent) leier imidlertid bare i helgene, og andre (20 prosent) leier bare på hverdager. Det meste som er registrert er en som har leid 15 helger, en som har

leid 25 halve dager og en som har leid 94 hele hverdager. Dette viser at det er stor variasjon i hvor ofte medlemmene bruker bilene.



Figur 5.6: Oversikt over hvem siste og nest siste tur ble gjort sammen med

De som ikke har bil i husholdet leier litt oftere enn de med bil. Det vil si at behovet for bil nr to er noe mindre enn for bil nr en. De som kan låne bil så ofte de vil andre steder, leier bil omtrent like ofte i helgene som resten av medlemmene (tabell 5.1). Det er i hverdagen forskjellen i hovedsak gjør seg gjeldende. En tolkning av dette er at det er lettere å spørre om å låne andres bil på kortere oppdrag på hverdager enn i helgene.

De mannlige medlemmene leier noe oftere bil enn kvinnene. Dette gjelder særlig på hverdager. Medlemmer med barn leier gjennomsnittlig mer enn medlemmer uten barn, og de eldste medlemmene leier mindre enn alle de andre. Dette stemmer overens med hvem som kjører mest og minst bil i befolkningen generelt (Vibe 1993).

Tabell 5.1: Gjennomsnittlig antall leie i helger, halve dager og hele dager for de med og uten bil i husholdet, for de som kan og ikke kan låne bil og for kvinner og menn.

	Helger	Halve dager	Hele dager
Husholdet disponerer bil	1,9	1,5	7,4
Husholdet disponerer ikke bil	3,0	2,8	9,7
Kan låne bil så ofte de vil	2,7	0,7	6,7
Kan låne, men bar av og til	3,1	3,4	7,7
Kan ikke låne	3,1	2,3	12,8
Gjennomsnitt for alle	2,9	2,6	9,3

6. Transportmiddelbruk og reiselengde med bil

En av forutsetningene for at BILKOLLEKTIVET gir positive miljøeffekter er at det på et eller annet nivå fører til færre biler og/eller redusert bilbruk. Dette kapitlet vil først fokusere på endringer i medlemmenes reisevaner, det vil si om medlemmenes reisevaner og transportmiddelbruk før de ble medlemmer har endret seg i løpet av forsøksperioden. Deretter vil analysen se på i hvilken grad BILKOLLEKTIVET har ført til redusert bilhold for medlemmene eller om det har vært en katalysator for ønske om kjøp av egen bil. Det vil også bli sett på ”bilkollektivistenes” bilbruk i forhold til andre i befolkningen.

6.1 Endring av transportmiddelbruksprofil

Som vist foran, hadde BILKOLLEKTIVETS medlemmer en noe annen transportmiddelbruksprofil enn resten av befolkningen. Deres bruk av kollektivtransport var mest lik de i Oslo som ikke har bil i husholdet. På den annen side brukte de sykkel mye mer, og de kjører noe mer bil enn denne gruppen.

6.1.1 Bruk av kollektivtransport og sykkel

Samlet sett kan vi altså si at ”bilkollektivistene”, før de ble medlemmer, var flerbrukere av sykkel og kollektivtransport. Denne klare profilen er noe endret i løpet av forsøksperioden.

Det som har skjedd er at fordelingen mellom sykkel og kollektivtransport er endret. Det er færre som blander disse transportmidlene. Andelen rene kollektivbrukere og rene syklister har økt. På den annen side er det noen færre som kjører sykkel daglig, og det er noen færre som reiser kollektivt daglig. Det er også noen som tidligere sa de brukte sykkel som sier de har sluttet helt med dette, og det er betydelig flere som sier de går daglig enn det de gjorde tidligere⁶. Tabell 6.1 viser endringer i bruk av de ulike transportmidlene.

⁶ Noen av disse endringene behøver nødvendigvis ikke være reelle endringer, men kan skyldes endringer i måten medlemmene har vurdert sine reisevaner på.

Tabell 6.1: Oversikt over endringer i hyppighet av bruk ulike transportmidler før og etter testperioden. Prosent. Antall personer=63

Transportmiddel		5-7 ganger pr uke	3-4 ganger pr uke	1-2 ganger pr uke	1-3 ganger pr mnd	1-2 ganger pr kvartal	1 gang pr halvår	Sjeld- nere	Aldri	U- besvart
Sykkel	Før	60	10	21	2	2		2		5
	Etter	52	11	21	6			2	6	2
På egne ben	Før	35	22	18	10	2	3			11
	Etter	64	16	11	3					6
Kollektivtransport	Før	40	32	19	8					2
	Etter	30	35	18	16					2
Buss	Før	14	13	27	27	13	3			3
	Etter	18	8	27	25	16	2			5
Tog	Før	6	3	3	24	35	11	3	2	13
	Etter	3		5	19	41	18	5		10
Trikk/T-bane	Før	27	21	35	10	2				6
	Etter	22	19	38	16	3				2

6.1.2 Bilbruk - hyppighet

Det viktigste i denne sammenhengen og i forhold til miljø er å se på endringen i bilbruk. Hypotesen er at medlemmene i noen grad har økt sin bruk av bil i og med at tilgangen er blitt bedre.

Samlet sett er det ingen endring i hvor ofte medlemmene sier de kjører bil som sjåfør i forsøksperioden i forhold til før de ble medlemmer. Dette gjelder også langt på veg både for de som hadde bil i husholdet før de ble medlemmer og for de som ikke hadde bil. Hyppighet av bilbruk er også relativt lik før og etter både for de av medlemmene som ikke har bil, men som kunne låne så ofte de ønsket, som kunne låne av og til og for de som ikke kunne låne bil (tabell 6.2).

Tabell 6.2: Oversikt over BILKOLLEKTIVETS ulike grupper av medlemmer sin bruk av bil som sjåfør før medlemskapet og i testperioden. Prosent

Bruk av bil som sjåfør		N	5-7 ganger pr uke	3-4 ganger pr uke	1-2 ganger pr uke	1-3 ganger pr mnd	1-2 ganger pr kvartal	1 gang pr halvår	Sjeld- nere	Aldri	U- besvart
Alle	Før	63	2	2	18	35	27	3	2	2	11
	Etter	63	2	3	18	37	21	3	8	5	5
Personer med bil	Før	9	11	11	44		11	11			11
	Etter	9	11	11	56	11	11				
Personer uten bil	Før	54			13	41	30	2	2	2	11
	Etter	54		2	11	41	22	4	9	6	6
Kunne låne bil så ofte de ville	Før	3			33		33				33
	Etter	3				67	33				
Kunne låne, men bar av og til	Før	29			17	43	27	3	3		3
	Etter	29		3	14	45	21	3	3	7	3
Kunne ikke låne	Før	22			5	41	32			5	18
	Etter	22			9	32	23	5	18	5	9

En tolkning av dette er at BILKOLLEKTIVETS biler erstatter lånt eller leid bil for de som ikke hadde bil tidligere. For de som har BILKOLLEKTIVETS bil som bil nr to, fungerer denne som en erstatning på visse turer.

Selv om tendensen er klar, er det problemer knyttet til tolkningen av tallene. For det første er det en relativt stor andel *ubesvarte* i det første spørreskjemaet (11 prosent). Det vil si at vi ikke vet noe om deres reisevaner før testperioden. For det andre må en generelt være varsom med tolkningen av tall som måler det folk sier at de har gjort, i forhold til det de faktisk har gjort. Dette er ikke fordi de bevisst svarer feil, men at det erfaringsmessig er lett å huske feil. Slike tall kan dermed forstås som rene holdningstall, det vil si at folk svarer slik de opplever at situasjonen er eller har vært, ikke slik det faktisk er eller har vært. Ut fra en slik forutsetning kan imidlertid tallene tolkes dithen at *medlemmene samlet sett ikke opplever at deres hyppighet av bilbruk har økt som følge av medlemskap i BILKOLLEKTIVET.*

6.2 Endringer i kjørelengde med bil

At medlemmene sier de ikke kjører bil oftere som "bilkollektivist" enn hva de gjorde tidligere, er ikke det samme som at de ikke kjører mer bil. Lengden på turene er også av betydning. Endringer i gjennomsnittlig kjørelengde med bil⁷ kan si noe om dette.

Gjennomsnittlig kjørelengde for medlemmene i panelet siste året før testperioden var 2894 km⁸. I testperioden på ett år var gjennomsnittet på 2991 km. Det vil si at personene i panelet som helhet har kjørt litt lengre som medlemmer enn det de gjorde tidligere. Forskjellen er imidlertid ikke signifikant. Den er bare på 97 km i gjennomsnitt og tilsvarer en biltur til for eksempel Fredrikstad eller Tønsberg.

I utvalget er det imidlertid syv personer som kjørte ekstremt mye mer enn alle de andre i utvalget før de ble medlemmer. Denne gruppen kjørte i gjennomsnitt 11.000 km bil i året før de ble medlemmer. Dette er, som jeg skal vise senere, noe mer enn personer i Oslo over 18 år med førerkort og med bil i husholdet kjører. Disse syv personene reduserte sin bilbruk til 4048 km som medlemmer i BILKOLLEKTIVET⁹. Det vil si at de reduserte sin bilkjøring med 6962 km i gjennomsnitt. Resten av panelet økte sin reisedistanse med bil med 970 km (tabell 6.3). Denne forskjellen er signifikant.

⁷ Gjennomsnittlig kjørelengde er basert på faktisk kjørte kilometer med Bilkollektivets biler i 11 måneder delt på 11 ganger 12, pluss hvor langt medlemmene har oppgitt de har kjørt med bil som sjåfør i tillegg til dette siste året.

⁸ På bakgrunn av hva medlemmene sa de hadde kjørt.

⁹ Gruppen har ikke kjennetegn som åpenbart forklarer deres bilbruk. De kjører imidlertid hyppigere bil enn resten av utvalget. Fire kjørte bil minst én gang i uka og en av disse kjørte hver dag. To personer hadde bil i husholdet og fem hadde ikke bil. Fem var menn, alle var yrkesaktive på heltid og tre arbeidet hjemme.

Tabell 6.3: Oversikt over gjennomsnittlig kjørelengde med bil for hele utvalget og for dem som kjørte over og under 10.000 km før testperioden. Km

	Hele panelet	Kjørte over 10.000 km med bil før testperioden	Kjørte under 10.000 km med bil før testperioden
Antall personer	63	7	56
Som medlem av Bilkollektivet	2 991	4 048	2 858
Siste året før medlemskapet i Bilkollektivet	2 894	11 000	1 880
Differanse	97	- 6 962 *	970 *

* Signifikant forskjell

Dette er gjennomsnittstall, og det er store individuelle forskjeller mellom de ulike medlemmene og grupper av medlemmer. Hvis vi ser bort fra den gruppen som i ekstrem grad reduserte sin bilkjøring, viser de øvrige dataene at det for eksempel er en betydelig større økning blant mannlige enn kvinnelige medlemmer. Det er videre en økning bare blant de under 45 år og den er størst for de yngste. Blant de eldre er det en nedgang. Medlemmer uten barn øker mer enn de med barn, og det er en nedgang blant de få enslige med barn mellom 6 og 17 år. Det er videre en ekstrem nedgang blant de få som ikke er i arbeid eller er studenter. Den ene uten fast arbeidssted økte mest av alle, ellers økte de som hadde arbeidssted innenfor Kirkeveiringen mer enn resten. Bosted har også betydning; de som bor i ytre by øker mindre enn de i indre by og de som bor i Akershus. Videre; de med bil i husholdet fra før øker sin gjennomsnittlige kjørelengde mer enn de som ikke hadde bil.

Forskjellene i endringene er interessante, og tolkningene kan være mange. Vi kan på den annen side ikke se bort fra at noen av disse forskjellene, på samme måte som for hyppighet, kan skyldes ulikheter i hvordan medlemmene har anslått hvor langt de har kjørt med bil siste året før de ble medlemmer. Det vil si at dette tallet i større grad måler en holdning til hvor langt de har kjørt i stedet for hva de faktisk har kjørt. Noen av forskjellene mellom gruppene kan rett og slett være knyttet til at de vurderer sin kjørelengde forskjellig. For å få et pålitelig tall, måtte vi ha kartlagt medlemmenes bilkjøring mer eksakt før de ble med i BILKOLLEKTIVET. Dette har vært umulig i dette prosjektet.

Tallet for kjørte km som medlemmer er derimot mer pålitelig. Dette tallet består av målte kjørte km med BILKOLLEKTIVETS biler, pluss det de sier de har kjørt som sjåfør utenom dette. Det vil si at det består av et eksakt tall pluss et holdningstall. De systematiske forskjellene i holdninger til kjørte km må vi regne som konstante. Det vil si at de samme feilene/holdningene gjør seg gjeldende både før og etter testperioden. Hvis det er noen endring, er det sannsynlig at holdningstallet etter testperioden er det mest pålitelige, da de som medlemmer er blitt mer oppmerksomme på hvor mye de kjører, da km-tall alltid skal oppgis for fakturering.

Tatt i betraktning de vage tallene vi har for å måle endringer i kjørte km, er konklusjonen likevel at *for de fleste (62 prosent) har medlemskapet i BILKOLLEKTIVET ført til en viss økning av reiselengde med bil, mens det for noen (38 prosent) har betydd en reduksjon, og for noen få har denne reduksjonen vært betydelig. Samlet sett har det ikke vært noen økning.*

6.3 Bilkollektivet som erstatning for egen bil

Av de som er med i panelet hadde 9 personer bil i husholdet da de ble medlemmer og 53 personer hadde ikke bil. To av de som ikke hadde bil, solgte sin bil rett før de ble medlemmer. I perioden var det fire som solgte eller kvittet seg med bilen sin, og fem personer kjøpte bil, to av disse hadde allerede en bil i husholdet (tabell 6.4). I forhold til før testperioden var det dermed i slutten av perioden totalt sett en bil mer blant medlemmene. Tar vi hensyn til de to som solgte sin bil da de ble medlemmer, er det imidlertid en reduksjon med en bil. Antall husholdninger med bil er redusert med tre.

Tabell 6.4: Oversikt over endringer i bilholdet rett før og i testperioden. Antall personer

	Ved innmelding	Rett før testperioden	I testperioden	
		Solgt	Solgt	Kjøpt
Hadde bil ved innmelding	9		4	2
Ikke bil ved innmelding	53	2		3

6.3.1 Potensialet for redusert bilkjøp

BILKOLLEKTIVET er et alternativ til å kjøpe egen bil. Nå var det imidlertid ikke alle som meldte seg inn i BILKOLLEKTIVET som hadde konkrete planer om å kjøpe bil. Før testperioden var det bare 27 prosent som hadde diskutert bilkjøp i løpet av de siste to månedene. Litt over halvparten av disse ser ut til å ha blitt tilfredsstillt ved å bli med i BILKOLLEKTIVET. Det vil si at de ikke hadde diskutert bilkjøp i løpet av de siste månedene av testperioden.

Den andre halvparten diskuterte fortsatt bilkjøp i slutten av testperioden. Det vil altså si at de ikke er helt fornøyd med BILKOLLEKTIVET. To av disse kjøpte seg bil i perioden. Deres argumenter for å kjøpe bil var følgende:

1. *”Bilbruken må planlegges, til dels lang tid i forveien (ferier og liknende) og har kjøpt egen bil. Mulighet for spontanbruk”.*
2. *”Mange langturer, og at det økonomisk ga rom for kjøp av bil”.*

Selv om det var få som kjøpte bil i perioden, var det relativt mange som av og til eller ofte ønsket at de hadde egen bil. Rundt 2/3 av alle medlemmene i panelet ønsket seg av og til eller ofte dette. Bare 31 prosent av disse kunne på den annen side tenke seg å kjøpe bil. Av disse igjen hadde 32 prosent allerede en bil i husholdet da de ble medlemmer. De som ikke kunne tenke seg å kjøpe bil hadde ideologiske, praktiske eller økonomiske grunner for ikke å ville eie egen bil. Av alle var det 79 prosent som ikke kunne tenke seg å kjøpe bil.

Å beregne potensialet for redusert bilkjøp er komplisert. Det er for eksempel et spørsmål om en skal vurdere alle medlemmene av BILKOLLEKTIVET som potensielle kjøpere av bil, eller om en bare skal ta hensyn til de som ikke har noen motforestillinger til å kjøpe bil. Tabell 6.5 viser noen alternative måter å beregne potensialet for redusert bilkjøp blant medlemmene av BILKOLLEKTIVET. En konklusjon er at potensialet for redusert bilkjøp er mellom 92 og 62 prosent.

Tabell 6.5: Oversikt over potensialet for redusert bilkjøp på bakgrunn av hvor mange som kjøpte bil i perioden av alle medlemmene, av de som diskuterte bilkjøp før de ble medlemmer, av de som ønsket seg egen bil og av de som kunne tenke seg å kjøpe egen bil.

	Alternativ 1		Alternativ 2		Alternativ 3		Alternativ 4	
	Personer	Prosent	Personer	Prosent	Personer	Prosent	Personer	Prosent
Medlem i Bilkollektivet	63	100					63	
Diskutert bilkjøp før de ble medlemmer			17	100				
Ønsket seg av og til eller ofte bil i forsøksperioden					42	100		
Kunne tenke seg å kjøpe bil							13	100
Kjøpte bil i perioden	5	8	2	12	5	12	5	38
SUM personer	58		15		37		8	
Potensiale for redusert bilkjøp		92		88		88		62

6.3.2 Katalysator for bilkjøp

En hypotese før evalueringen var at BILKOLLEKTIVET kunne virke som en katalysator for ønsket om å ha egen bil. Det vil si at medlemmer som i utgangspunktet levde et liv uten egen bil, fikk *smaken på* bilkjøring og så hvor praktisk det kunne være å ha egen bil.

Av de 16 personene som hadde diskutert bilkjøp i slutten av testperioden, hadde halvparten ikke diskutert dette de siste månedene før de meldte seg inn i BILKOLLEKTIVET. Det vil si at medlemskapet i BILKOLLEKTIVET kan ha vært en katalysator for denne diskusjonen om bilkjøp. Tre av de som har kjøpt bil hadde ikke diskutert muligheten av bilkjøp de siste to månedene før de ble medlemmer. For disse tre kan dermed BILKOLLEKTIVET også ha fungert som en katalysator for selve bilkjøpet.

To av de som kjøpte bil hadde imidlertid allerede bil i husholdet, og en har hatt bil for mellom 1-4 år siden. Det er dermed ikke slik at BILKOLLEKTIVET er første introduksjon til bil-”eierskap”. Begrunnelsene for disse personenes bilkjøp er følgende:

1. ”Jeg ble medlem fordi ideen var bra, men det dekker ikke mine behov, dvs det er for dyrt, heller mindre biler.”
2. ”Flytting. Behov for større biler. BILKOLLEKTIVET er for dyrt.”
3. ”Tungvint med henting og for krevende planlegging. Har etter hvert større bilbehov.”

Konklusjonen er dermed at medlemskapet av BILKOLLEKTIVET for noen kan virke som en katalysator for en diskusjon om bilkjøp. Om det faktisk vil føre til bilkjøp er vanskelig å si på bakgrunn av denne analysen.

6.4 ”Bilkollektivistene” i forhold til andre grupper

Til tross for at det samlet sett ikke var noen særlig endring i reiselengde med bil og at de fleste medlemmene kjørte mer bil som medlem enn tidligere, kan BILKOLLEKTIVET likevel ha positive miljøeffekter. Forutsetningene for dette er at de som medlemmer kjører mindre enn de ville ha gjort hvis de hadde kjøpt egen bil. For å si noe om dette, må vi vite hvor mye andre grupper i befolkningen kjører bil.

Nasjonale reisevanedata viser at medlemmene av BILKOLLEKTIVET kjører mye mindre bil enn befolkningen generelt. Gjennomsnittlig kjørelengde med bil for hele befolkningen i Norge er 7472 km. Gjennomsnittet for BILKOLLEKTIVETS medlemmer er 2991 km. Det er imidlertid ikke riktig å sammenlikne med hele befolkningen.

For det første kjører personer bosatt utenfor Oslo mer bil enn de som bor i Oslo, blant annet på grunn av mangel på kollektivtransporttilbud. For det andre må man være over 18 år og ha førerkort for å kunne kjøre bil. I tallene for hele befolkningen er det med personer helt ned til 13 år. Å ha med disse i en sammenlikning vil gi et feil resultat. For det tredje er det viktig å sammenlikne med andre grupper i befolkningen som har bil. BILKOLLEKTIVETS medlemmers bruk av bil må derfor i første rekke sammenliknes med personer over 18 år med førerkort bosatt i Oslo og som har bil i husholdet. Denne gruppen kjører i gjennomsnitt 10 461 km pr år, altså 7470 km mer enn gjennomsnittet for BILKOLLEKTIVETS medlemmer.

Et særtrekk ved ”bilkollektivistenes” reisevaner er at de ikke kjører bil til arbeidet. Hvis vi sammenlikner med personer i Oslo med førerkort og bil i husholdet og som ikke bruker bil til arbeidet, blir forskjellen mindre, det vil si en forskjell på 1809 km i året. Fordi studien av BILKOLLEKTIVET består av så få personer, kan imidlertid denne forskjellen være tilfeldig – forskjellen er med andre ord ikke signifikant.

I tillegg til at BILKOLLEKTIVETS medlemmer ikke bruker bil på arbeidsreisen, har de også en noe annen demografisk profil enn befolkningen som helhet. BILKOLLEKTIVET består for eksempel av 80 prosent heltidsarbeidende, 76 prosent har universitets-, eller høyskoleutdanning, og 83 prosent er mellom 30 og 60 år. I forhold til en sammensatt gruppe med disse kjennetegnene, som har bil i husholdet og som ikke bruker bil på arbeidsreisen, så kjører BILKOLLEKTIVETS medlemmer i gjennomsnitt 535 km lengre med bil. Denne forskjellen er imidlertid heller ikke signifikant.

Tabell 6.6 viser en oversikt over gjennomsnittlig kjørelengde med bil for BILKOLLEKTIVETS medlemmer og ulike grupper i befolkningen.

Tabell 6.6: Gjennomsnittlig kjørelengde med bil pr år for ulike utvalg. Km

	N	Gjennomsnittlig kjørelengde pr år	Differanse i forhold til Bilkollektivet
Bilkollektivets medlemmer	63	2991	
Befolkningen generelt i Norge ¹⁰	6000	7472	5281*
Befolkningen generelt i Oslo	1625	6877	3886*
Personer i Oslo over 18 år med førerkort	1192	9209	6218*
Personer i Oslo over 18 år med førerkort med bil i husholdet	1014	10461	7470*
Personer i Oslo over 18 år med førerkort med bil i husholdet, som <i>ikke</i> bruker bil på arbeidsreisen	285	4800	1809
Heltidsansatte i Oslo mellom 30-60 år med høy utdanning med førerkort og bil i husholdet, som <i>ikke</i> bruker bil på arbeidsreisen	109	2456	-535

* signifikant forskjell fra Bilkollektivets gjennomsnittlige reiselengde med bil.

BILKOLLEKTIVETS medlemmer kjører altså mye mindre bil enn resten av befolkningen med førerkort og bil i husholdet. De kjører imidlertid ikke noe mindre enn de som har bil i husholdet, men som ikke bruker denne til og fra arbeidet.

¹⁰ Data fra RVU 1990-92. Kjørelengde pr dag ganger 365.

7. Miljøpotensialet

Studien av BILKOLLEKTIVET i Oslo viser at miljøeffektene som følge av delt eie av bil med første øye kast kan virke noe usikre. For det første var det samlet sett en liten økning i bilkjøring før og etter medlemskapet, for det andre kjørte ikke medlemmene nevneverdig mindre bil enn andre i Oslo med bil i husholdet som ikke brukte bil på arbeidsreisen. På den annen side klarte ”bilkollektivistene” seg samlet sett med færre biler enn andre og studien indikerer at flere ville kjørt mer bil hvis de hadde hatt egen bil, noen ville også brukt den fram og tilbake til arbeidet.

7.1 Bilkjøring som medlem og ikke medlem

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

For de som vanligvis lånte bil av familie eller venner, kan BILKOLLEKTIVET ha fungert frigjørende. I stedet for å måtte spørre om å låne andres biler, kan de nå heller bruke en av bilene til BILKOLLEKTIVET. Dette kan oppleves som positivt ved at en slipper å være avhengig av andres velvillighet.

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

7.2 Bilkjøring som ”bilkollektivist” eller bileier

Forutsetningen for at delt eie av bil skal ha en miljøeffekt knyttet til redusert bilkjøring, er at medlemmene av et bilkollektiv kjører mindre enn de ville ha gjort hvis de eide sin egen bil. Prinsippet bak denne antakelsen er blant annet at delt eie av bil gir dårligere tilgang på bil enn eie av egen bil og at dette fører til mindre bilkjøring.

BILKOLLEKTIVETS medlemmer kjører imidlertid ikke mindre bil enn andre i befolkningen som har bil i husholdet, men ikke bruker denne på arbeidsreisen. En hypotese er derfor at medlemmene ikke ville kjørt noe lengre med bil selv om de hadde hatt en egen bil, så lenge de ikke bruker denne på arbeidsreisen.

En antakelse er på den annen side at personer som kjøper bil som i utgangspunktet ikke bruker bil på arbeidsreisen, gradvis begynner å bruke denne på arbeidsreisen fordi bilen nå engang er betalt og er tilgjengelig. Det er all grunn til å tro at dette vil være tilfelle for flere av BILKOLLEKTIVETS medlemmer. For det første viser undersøkelsen at når medlemmene først hadde BILKOLLEKTIVETS bil, ble den av noen også brukt til å reise til og fra arbeidet, selv om dette ikke var hovedformålet for leien. For det andre viser undersøkelsen at halvparten av medlemmene har gratis parkeringsplass på arbeidsstedet som disponeres av arbeidsgiver, noe som andre studier har kommet til at er den mest avgjørende faktor for om bil blir brukt på arbeidsreisen eller ikke.

Undersøkelsen viser videre at flere av BILKOLLEKTIVETS medlemmer kutter ut planlagte turer med bil fordi det ikke er bil tilgjengelig. Hadde de hatt egen bil, ville disse turene høyst sannsynlig blitt realisert. Her ligger det et ytterligere potensiale for redusert bruk av bil.

7.3 Færre biler

Den klareste miljøeffekten av delt eie av bil ligger for øvrig i behovet for redusert antall biler. De 78 medlemmene som i utgangspunktet var med i undersøkelsen klarte seg med 10 biler i stedet for å ha hver sin egen bil. I Oslo er det 180.199 biler registrert (31/12-1997). Cirka 10 prosent av befolkningen i Oslo har bil uten at de bruker denne til og fra arbeidet. Hvis vi antar at ingen andre i husholdet bruker bilen på sin arbeidsreise, vil det si at 18 020 privat eide biler grovt sett kunne vært erstattet av 2310 kollektivt eide biler.

De miljømessige konsekvensene av redusert bilhold er for det første knyttet til redusert bilproduksjon. For det andre vil det kunne ha konsekvenser for arealutnyttelsen. Det vil si at areal som nå benyttes til parkering av privat eide biler vil kunne reduseres. Dette vil kunne gjennomføres ved omregulering av eksisterende parkeringsareal og ved endring av kravene til parkeringsplasser for bil ved bygging av nye boliger, noe som vil gjøre boligbygging billigere. I stedet for parkering for privat eide biler kunne det etableres hente-/parkeringsplasser for kollektivt eide biler.

8. Avslutning

Delt eie av bil er et nytt fenomen, og tjenesten som BILKOLLEKTIVET tilbyr er et nytt produkt som kan karakteriseres som en innovasjon. Det er også et slags protestprodukt sett i forhold til dagens bilsamfunn, hvor ca 90 prosent av befolkningen tilhører en husstand med bil (Stangeby 1996).

8.1 Transportinnovatører

Ifølge markedsføringsteori og diffusjons- (sprednings-) teori kan befolkningen deles inn i typer i forhold i hvilken grad de tar i bruk nye produkter. Det skilles mellom innovatører, tidlige brukere, den tidlige majoritet, den sene majoritet og etternølerne. Innovatørene er en lite gruppe som representerer bare 2,5 prosent av befolkningen. Hvem dette er, avhenger selvfølgelig av hva slags produkt det er snakk om. Til tross for slike individuelle forskjeller, har de likevel noen generelle trekk. Ikke overraskende er de for eksempel mer åpne for å ta risiko enn andre. De har også stort sett høyere utdanning og høyere inntekt enn befolkningen ellers (Salomon 1992).

Om BILKOLLEKTIVETS medlemmer er mer åpne for å ta risiko enn andre, er vanskelig å vite. De har imidlertid tatt sjansen på å bli med i et nytt andelslag som er enestående i Norge. BILKOLLEKTIVETS medlemmer har også, som vist, de samme demografiske kjennetegnene som innovatørgruppen.

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

Når det gjelder holdninger, er de mer opptatt av miljø enn befolkningen generelt i Oslo. Ut fra deres syn på transportpolitikk og synet på fremtiden kan det se ut til at BILKOLLEKTIVETS medlemmer har tilpasset sin bilkjøring til de forholdene de tror blir pålagt oss i fremtiden. På sett og vis kan de dermed karakteriseres som transportinnovatører.

8.2 Utfordringen ligger i dem som bruker bil på jobben

Den store utfordringen for å få realisert miljøgevinsten som ligger i delt eie av bil er å få personer som i utgangspunktet kjører bil til arbeidet, til å se fordelene ved ikke å eie egen bil.

Informasjon om alternativer

Vi må regne med at en del som bruker bil på arbeidsreisen kunne bruke andre transportmidler hvis de fikk informasjon og ble gjort oppmerksom på alternativene. Forskning viser blant annet at mange som kjører bil ikke vet nok om kollektivtransporttilbudet og at de dessuten er feilinformert. I *Fakta om kollektivtransport* refererer Stangeby og Norheim (1995) til en omfattende europeisk undersøkelse som viser at bilister tror at kollektivtransporten tar 32 prosent lenger tid, og at den koster 13 prosent mer enn den faktisk gjør. Samtidig tror de at bilturen koster 45 prosent mindre og tar 15 prosent kortere tid enn faktiske kostnader og reisetider. Samme undersøkelse viser at halvparten av bilistene i områder med et godt utbygd kollektivtilbud ikke kjenner til kollektivtilbudet der de bor. Også svenske undersøkelser viser at en stor del av befolkningen har dårlig kjennskap til kollektivtilbudet (Holmberg m fl 1988).

En analyse av tyske reisevanedata viser videre at ca 1/6 av bilistene kan klassifiseres som potensielle kollektivbrukere (Brög 1980). Når vi i tillegg vet at 30 prosent av bilturene som gjøres i Norge er under 2 km, som er en passe gangavstand (ca 20 min), blir potensialet relativt stort (Solheim og Stangeby 1997).

Hvis delt eie av bil ble mer vanlig, kan vi også anta at dette ville legge press på kollektivtransporten. Tilbudet ville måtte utvides og forbedres, og flere ville som følge av dette se bruk av kollektivtransport som et alternativ til bil. På sikt vil dermed potensialet for BILKOLLEKTIVET øke.

Følelsesmessig forhold til bil

Forskningen viser imidlertid at mange har et følelsesmessig forhold til bil og er såkalte vanebilister som ikke bruker andre transportmidler enn bil (Berge 1997). I Oslo er det for eksempel 24 prosent som bruker bil til nesten alt de gjør. Det er grunn til å tro at det skal en del til før denne gruppen kvitter seg med bilen og blir med i BILKOLLEKTIVET. Markedsføringsteori viser, som nevnt, at det tar en viss tid fra et nytt produkt presenteres til det fanges opp og tas i bruk av befolkningen generelt. For personer som har spesiell motstand mot et produkt eller som har klare preferanser for ett alternativt produkt, vil det være nesten umulig å få som brukere.

Må være billigere enn å eie

I en østerriksk studie har de beregnet et maksimumspotensial for bildeling på bakgrunn av hva det koster å ha og bruke egen bil. Deres utgangspunkt er at forutsetningen for at noen vil bli medlem er at det reduserer deres transportkostnader. De definerer et *break-even* punkt for medlemskap i form av bilkilometer pr år, det vil si hvor lite/mye de må kjøre for at det skal være billigere enn å eie en egen bil. De tar da hensyn til alle kostnader, også vedlikehold, forsikringer etc. Hjelp til å beregne et slikt *break-even* punkt for den enkelte bilist vil kunne være nyttig.

Holdninger til bildeling i befolkningen

I 1993 ble det gjennomført en meningsmåling for *Fremtiden i Våre Hender*, der siktemålet var å kartlegge interessen for bildeling i Norge (Hille 1993). Undersøkelsen omfattet 1020 personer over 15 år. Undersøkelsen viste at 21 prosent kunne tenke seg å være med i en bildelingsordning dersom dette tilbudet var i nabolaget. Blant bileiere var det 19 prosent som kunne tenke seg å være med i en slik ordning, og i husholdninger uten bil var det 33 prosent som kunne tenke seg å bli med. Potensialet er med andre ord relativt stort.

8.3 Videre arbeid

Dagens "bilkollektivist" bor fortrinnsvis sentralt i Oslo. For å trekke inn nye potensielle brukere, er det nødvendig å prøve ut ulike organisasjonsformer i flere typer boligområder, for eksempel i ulik beliggenhet i forhold til sentrum og med ulik kollektivtransportdekning. Aktuelle muligheter i fremtiden er for eksempel bildelingsordning for ett eller flere borettslag og kopling av kollektive eieformer av bil til kollektivselskaper (slik det har vært forsøkt i Berlin). Strategisk tilrettelegging av flere bilhenteplasser (parkeringsmuligheter) i ulike boområder for eksisterende eller nye bildelingslag er også nødvendig. BILKOLLEKTIVET i Oslo er blant annet i kontakt med OBOS, Oslo Kommune og Oslo Sporveier for å utrede muligheter for framtidig samarbeid på disse områdene. En oppfølging av dette arbeidet vil være nyttig for å formidle erfaringer til nye potensielle brukere.

Å få med tunge aktører i transportmarkedet vil kunne være fruktbart. Norges Automobil Forbund (NAF) er for eksempel en slik sterk aktør. Deres engasjement knyttet til bildeling kunne gitt NAF en ny framtidsrettet og bærekraftig rolle som interesseorganisasjon for flere trafikantgrupper. Det vil si for private transportbrukere generelt, noe som ikke eksisterer i dag.

En kan videre tenke seg kollektivt eie av bil knyttet til arbeidsgiver. Det vil si at arbeidsgiver administrerer eller tilbyr medlemskap i et bildelingslag for sine ansatte. Bilutleiefirmaer er også en aktør i dette markedet. Deres kunder er i dag først og fremst bedrifter. En videre utprøving av billeieabonnementer for privatkunder kan også være en verdifull videreføring av delt eie av bil.

8.3 Et framtidsscenario

Tilgangen på bil øker over alt. Å sette en øvre grense på bilhold er vanskelig. Første grense ble satt til én bil pr hushold. Denne grensen ble brutt. Deretter mente man at grensen ville være én bil pr sysselsatt. Neste grense ble satt til én bil pr voksen person. Trenden i dag er at en har en bil til hvert formål; for eksempel en fritidsbil, en bybil, en cruising-bil etc. Spørsmålet er om det er realistisk at alle hushold vil få en bil til hvert formål. Det tar for mye plass og det binder opp for mye av hver husstands økonomi. Dessuten har ikke folk flest tid til eller ønske om å holde en stor bilpark i orden.

En del av framtiden kan ligge i billeie og ulike bildelingsordninger. Slike ordninger kan være et godt tilbud til personer

- som ikke er interessert i å bruke tid på vedlikehold av bilen/bilene sin
- som ikke interesserer seg for bil og motor, men bare for å bruke den som et transportmiddel
- som gjerne bruker andre transportmidler når det lønner seg
- som gjerne vil ha en spesialtilpasset bil til ulike aktiviteter og formål, og
- som ikke vil ha plassert mange penger i en eller flere biler, men som vil bruke disse pengene til andre ting.

Referanser

- Berge, G. 1997
Livsstil, miljøbevissthet og transportmiddelvalg Oslo, Transportøkonomisk institutt. (Kommer som TØI rapport)
- Borger, A og Frøysadal, F. 1995
Miljøprioritert hovedveg i Horten. Førundersøkelse om beboernes synspunkter på trafikk- og miljøproblemene. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0917/1995.
- Brög, W m fl. 1980
Behavioural changes. I: Transport and the Challenge of Structural Change. European Conference of Ministers of Transport, Paris, 1980.
- Frøysadal, F og Kolbenstvedt, M. 1990
Sykelbyprosjektet. Etterundersøkelser i sykkelbyene Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy i 1994. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 290/1995.
- Gjervik, H. 1994
Bildeling – økonomi og økologi. Bergen, Norges Handelshøyskole.
- Hille, J. 1993
Felleseie av personbil. Om internasjonale erfaringer og muligheter i Norge. Oslo, Framtiden i våre hender. Rapport 9/93.
- Hjorthol, R. 1990
Kvinnens arbeidsreiser. Et premiss for offentlig planlegging. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 72/1990.
- Hjorthol, R, m fl. 1990a
Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 57/1990.
- Hjorthol, R, m fl. 1990b
Bytrafikk, bomiljø og helse. Resultater fra NTN-programmet Trafikk og miljø's førundersøkelser på Vålerenga/Gamlebyen i Oslo 1987. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 73/1990.
- Holmberg, B, m fl. 1988
Information om kollektivtrafik. Stockholm, Transportforskningsberedningen. Rapport 1988:6. Revidert utgave av TFD-rapport 1983:9.
- Klevstrand, P. 1994
POSIBIL. Prosjektbeskrivelse utarbeidet av Per Klevstrand, Wdm. Thranesgt. 84b, 0175 Oslo.
- Klæboe, R og Fyhri, A. 1996
Bomiljøet rundt Rødsmoen øvingsområde 1996. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994.

- Klæboe, R og Kolbenstvedt, M. 1994
Bomiljøet på Grünerløkka/Sofienberg - en intervjuundersøkelse. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 265/1994.
- Kolbenstvedt, M, Klæboe, R og Kjørstad, K N. 1990
Flytrafikk, bomiljø og helse. Resultater fra en intervju-undersøkelse rundt Fornebu 1989. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 65/1990.
- Kolbenstvedt, M, Silborn, H og Solheim, T. 1996
Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder. Miljøhåndboken. Del I. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Lunden, P K (red). 1994
Transport i større byer. Om transportplanlegging, næringsvirksomheters lokalisering og befolkningens reisevaner. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 226/1994
- Maloney, M P og Ward, M P. 1973
Ecology: Lets hear from the people. An Objective scale for the measurement of ecological attitudes and knowledge. *American Psychologist*, 28, 583-586
- Maloney, M P, Ward, M P og Braucht. 1975
Psychology in action: A revised scale for the measurement of ecological attitudes and knowledge. *American Psychologist*, 30, 787-790
- Rideng, A. 1994
Transportytelser i Norge 1946-93. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 256/94.
- Sachs, W. 1983
Are energy-intensive life-images fading? The cultural meaning of the automobile in transition. *Journal of Economic Psychology*, 3, 1983, s 347-365)
- Salomon, M.R. 1992
Consumer Behaviour. Buying, Having, and Being. Boston, Allyn and Bacon
- Samferdselsdepartementet. 1996
Om grunnlaget for samferdselspolitikken. Oslo. St.meld. nr. 32 (1995-96).
- Solheim, T. og Stangeby, I. 1997
Short Trips in European Countries. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 369/1997.
- Standley, M. 1994
Pilotprosjekt bilutleie. Grønt Arbeidsliv. Notat av 9. sept 1994.
- Stangeby, I. 1997
Persontransport i arbeid. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 375/1997
- Stangeby, I. 1996
Persontransport i Norge. Dagens situasjon, utviklingstrekk og faktorer som påvirker folks transportmiddelbruk på reiser. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 326/1996.
- Stangeby, I og Norheim, B. 1995
Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 307/95.

- Statens forurensningstilsyn (SFT). 1996
Forurensning i Norge. Oslo.
- Steininger, K. , Vogl, C. og Zettl, R. 1996
Car-sharing organizations. The size of market segment and revealed change in mobility behavior. Artikkel i *Transport Policy*. Vol 3 No 4 pp177-185, 1996
- Transportforskningsberedningen. 1984
Vivalla Bil – Fullskalaforsök med bilandelsförening. TFB-rapport 1984:30.
- Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. 1987
Vår felles framtid. Oslo, Tiden norsk forlag.
- Vibe, N. 1993
Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 171/1993.
- Vibe, N og Hjorthol, R. 1993
Dagliglivets reiser i større byer. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 214/1993.
- Wagner, C. og Katzev, R. 1996
Car Sharing Takes Off in Europe. Artikkel i *The urban Ecologist*. No 3 1996: Guiding Global Urban Growth. (Oppdatert på <http://www.com/~shmitt/ue96n3c.htm>)
- Aall, C. 1996
Delt eie og bruk av bil. I: Kolbenstvedt m fl *Miljøhåndboken*. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg 1

Vedtakter for ANDELSLAGET BILKOLLEKTIVET BA.

1. ORGANISASJON

ANDELSLAGET BILKOLLEKTIVET BA heretter kalt ANDELSLAGET, er en bildelingsklubb med prinsipielt åpent medlemskap, jfr. art. 3 nedenfor.

ANDELSLAGET vil ha et vekslende antall andelseiere og en vekslende andelskapital, andelseiernes ansvar er begrenset til deres innskudd.

2. FORMÅL

ANDELSLAGETS formål er så langt mulig å dekke andelseiernes behov for privatbil i form av å bruke felles leasede eller eide biler på en rimeligst mulig måte.

For å gjøre dette kan ANDELSLAGET anskaffe biler ved kjøp, ved å lease eller ved å innleie på annen måte. ANDELSLAGET kan også eie eller engasjere seg i andre aktiviteter eller anlegg som er i samsvar med dette formålet, herunder å drive kommersiell utleie av ANDELSLAGETS bilpark til spesielle brukere.

ANDELSLAGET kan også ansette slikt personell som forretningsfører etter godkjenning av styret finner ønskelig.

ANDELSLAGET vil i utgangspunktet basere seg på nye eller pent brukte biler.

3. MEDLEMSKAP

Medlemskap i ANDELSLAGET er åpent for alle som er over 25 år og som ikke tidligere har blitt nektet forsikringsdekning for bil av et forsikringsselskap.

Personer dømt evt. gitt påtaleunntatelse for overtredelse av vegtrafikkloven §22 kan kun bli medlemmer etter styrets godkjenning.

Andelen er fritt omsettelig til kjøper som tilfredstiller kravene til medlemskap, men ANDELSLAGET har forkjøpsrett til andelen til prisen avtalt mellom andelseier og dennes kjøper.

Hver andelseier tegner en andel men står fritt til å tegne seg for flere.

Hver andel gir rett til to brukere. Ønskes flere brukere betales halv andelsinnskudd for hver bruker i tillegg.

4. RETTIGHETER OG PLIKTER

Hver andel i ANDELSLAGET gir andelseier rett til å bruke ANDELSLAGETS biler til de på en hver tid fastsatte priser og i henhold til vedlagte bilbruksavtale på en proratarisk basis fordelt på bruk i uken, weekender eller høytider.

Ved første bruk av bil betaler andelseier et depositum fastsatt av styret i henhold til årsmøtets vedtak, faktisk bilbruk blir så belastet andelseierene månedlig på etterskudd.

5. ANDELSLAGET står for innkjøp, drift, vedlikehold og forsikring av bilene.

6. REGNSKAP

Regnskapet følger kalenderåret og skal i revidert stand fremlegges Andelseiermøtet til godkjenning innen 30.4. hvert år. Andelseiermøtet fastsetter retningslinjer for regnskapet.

7. ANDELSEIERMØTET

ANDELSLAGETS øverste organ er andelseiermøtet.

Ordinært andelseiermøte skal i alle tilfelle finne sted hvert år senest innen 20.6.

Etter å ha valgt ordstyrer skal andelseiermøtet behandle følgende saker:

- a) Godkjenne innkalling og sakliste
- b) Velge to personer til å underskrive protokollen
- c) Godkjenne styrets årsmelding og andelslagets regnskap
- d) Godkjenne budsjett og styrets forslag til neste års utleiepriser og andelsinnskudd
- e) Velge styreleder og styremedlemmer
- f) Velge revisor
- g) Godkjenne eventuelle forandringer i forretningsførers avtaleforhold eller instruks
- h) Behandle eventuelle innkomne saker

Ekstraordinært andelseiermøte skal innkalles dersom minimum 25% av medlemmene eller et mindretall i styret krever det.

Dersom det ekstraordinære andelseiermøtet skyldes krav fra et mindretall i styret, stiller dette mindretallet sine styreplasser til disposisjon på det ekstraordinære andelseiermøtet.

8. STYRET

Styret skal ha et ulikt antall medlemmer etter årsmøtets valg. Medlemmene velges for to år, etter det første året går halvparten av medlemmene ut etter loddtrekning.

Styremedlemmer kan gjenvelges.

For at styret skal være beslutningsdyktig, må et flertall av medlemmene, inkludert styreleder eller nestleder, være tilstede.

Styret instruerer forretningsfører i saker som faller utenfor dennes fullmakt og skal i tillegg

- a) Kontrollere at forretningsfører driver ANDELSLAGET's virksomhet i henhold til ANDELSLAGET's formål og etter andelseiermøtets vedtak og retningslinjer
- b) Utarbeide årsmelding til andelseiermøtet, regnskap og budsjett
- c) Sette frem forslag til andelseiermøtet, regnskap og budsjett
- d) Foreslå nye styremedlemmer og revisorer
- e) Godkjenne forretningsførers valg av regnskapsfører
- f) Justere utleiepriser til andelseiere og kommersielle brukere midlertidig frem til neste andelseiermøte.

9. FORRETNINGSFØRER

ANDELSLAGET's daglige drift utføres av en forretningsfører valgt av andelseiermøtet og under kontroll av styret. Forretningsfører skal ha ANDELSLAGET's fullmakt begrenset av styret vedtak. Forretningsfører har møteplikt på styremøter samt talerett og forslagsrett.

10. EKSKLUSJON

Styret kan ekskludere et medlem som grovt skader ANDELSLAGET's virksomhet eller bilpark på en klanderverdig måte. Styrets eksklusjon kan ankes inn for andelseiermøtet.

11. MOTREGNINGSRETT

I tilfelle av eksklusjon eller mislighold har ANDELSLAGET motregningsrett i andelseiers innskudd og depositum for alle utestående krav.

12. VOLDGIFT

Tvister mellom en andelseier og ANDELSLAGET skal avgjøres ved voldgift etter reglene i Tvistemålloven 32.

13. VEDTEKTSENDRING

Disse vedtektene kan endres med 2/3 flertall på et andelseiermøte såfremt forslag til endring er ført opp på innkallingen til møtet.

14. OPPLØSNING

Oppløsning av ANDELSLAGET krever 2/3 flertall av alle medlemmer, eventuelt et 2/3 flertall på et ordinært andelseiermøte fulgt av 2/3 flertall på et ekstraordinært andelseiermøte avholdt 2-4 uker senere.

Ved oppløsning skal ANDELSLAGET's eiendeler realiseres og tilbakebetales medlemmene.

15. SIGNATUR

ANDELSLAGET's signatur innehas av styrets medlemmer i fellesskap.

Vedlegg 2

Bilbruksavtale

1. a) Innenfor sin proratariske andel kan andelseier reservere biler for fremtidig bruk innenfor de neste 6 måneder.
- b) Reservasjoner for en periode som begynner mer enn tre uker etter reservasjonsdato må bekreftes 3 uker før den reserverte dato, ellers faller den bort.
- c) Normal weekendutleie er 3 døgn (72 timer) fra fredag til mandag.
- d) Med halvdagsleie menes bruk av bilen i perioder opp til 6 timer.
- e) Reservasjoner som ikke blir benyttet eller avbestilt senest 1 uke før weekend eller høytidsreservasjoner, ellers dagen før, blir belastet andelseier med dagsraten såfremt den reserverte bil ikke blir utleid til andre. Styret kan i særskilte tilfelle fravike denne regelen.
- f) Ved overreservasjon vil den andelseier som ikke har brukt opp sin kvote gå foran, i andre tilfeller gjelder "først i tid" prinsippet.

Ellers gjelder følgende betingelser for det enkelte leieforhold:

2. Leier er ansvarlig for bilen og utgifter som følger av bruken av denne under leietiden frem til tilbakelevering, herunder for parkeringsbøter og bomringpasseringsgebyr. Leietager er også erstatningspliktig for påførte skader.
3. Eventuell kollisjonsskade uten personskade skal meldes til utleier eller forsikringsselskapet.
4. Tyveri, brann, hærverksskader, personskader eller skader på dyr skal meldes til politi og utleier.
5. Leiers egenandel ved skade er kr. 5.000,-. Mot betaling av fastsatt egenandelsforsikring kan denne reduseres til kr. 1.000,-.
6. Forsikringen gjelder ikke for skader oppstått ved grov uaktsomhet fra leietagers side så som:
 - a) Skader som følger av at last har forskjøvet seg
 - b) Hærverk på innredningen i bilen
 - c) Flekker innvendig som ikke kan fjernes
 - d) Dekkskader som følge av felgkjøring på punkterte dekk
 - e) Skader ved snøras fra tak hvor rasfare er angitt
 - f) Slagskader på karrosseri pga bruk av snøkjettinger
 - g) Skader som følger av kjøring hvor det ikke er fysisk plass til bilen
 - h) Skader som skyldes kjøring utenfor offentlig vei eller på område stengt for alminnelig ferdsel.
7. Leietager forplikter seg til å behandle bilen på en forsvarlig måte og ikke
 - a) Benytte bilen til øvelseskjøring
 - b) Ta bilen ut av landet uten etter utleiers samtykke
 - c) Benytte bilen i ulovlig øyemed
 - d) Overlate bilen til andre eller la den kjøres av sjåfør som ikke er godkjent av utleier
 - e) Taue andre biler
 - f) Benytte bilen til billøp, fartsprøver eller konkurranse
 - g) Befordre flere personer enn bilen er registrert for
 - h) Kjøre i påvirket tilstand
 - i) Forlate bilen ulåst
 - j) Ikke røke i bilen.
8. Leietager plikter å varsle utleier om skader eller tekniske feil som oppstår. Leier skal besørge bilen reparert og transportert tilbake til utgangsstedet i samråd med utleier. Kostnadene dekkes av garantier eller utleier.
9. Leietager er ansvarlig for sjekk av lys, bremses, seler, dekk osv og skal daglig sjekke lufttrykk, oljestand mv.
10. Bilen returneres med full tank
11. Det er kun tillatt å transportere dyr i varebiler eller i lastedelen av stasjonsvogner, ikke i personbiler eller i persondelen av stasjonsvogner. Leietager er forpliktet til en forsvarlig rengjøring av bilen etter dyretransport.
12. Utleier er ikke ansvarlig for økonomisk tap som følge av skade eller driftsstans.
13. Andelseier som ønsker forsikringsdekning av egenrisiko må gjøre dette klart for forretningsfører ved første reservasjon.

Vedleggstabeller

1. Medlemskapet	2
2 Bakgrunnsvariable.....	3
3. Holdninger.....	5
4. Transportressurser	8
5. Bruk av ulike transportmidler før meldemskap	10
6. Transportmidler på ulike type reiser	12
7. Kunnskap om andre bilutleiefirmaer.....	14
8. Begrunnelser og motforestillinger mot medlemskap	15
9. Bestilling av Bilene	16
10. Problemer	17
11. Formål med bruken av bilene.....	18
12. Hvor, hvem, hvor mange og hvor ofte	19
13. Endring av reisevaner.....	20

1. Medlemskapet

Vedleggstabell 1: Oversikt over hvordan medlemmene av Bilkollektivet fikk vite om muligheten til å tegne medlemskap i kollektivet. Antall = 78

Informasjonskilder (Flere kilder mulig)	Prosent	Antall
Gjennom radio eller TV	6	5
Gjennom omtale i pressen	56	44
Gjennom annonser i pressen	8	6
Gjennom plakater eller oppslag ute i byen	1	1
Gjennom familie, venner eller bekjente	19	15
Annet	19	15
Ubesvart	1	1

Hovedparten av de som har svart *Annet* har fått vite om Bilkollektivet gjennom sitt arbeid (andre personer) eller interesse (tidsskrifter) for miljø. Ni personer har fått vite om Bilkollektivet fra flere kilder.

Vedleggstabell 2: Antall personer pr medlemskap. Antall = 64

Antall personer pr medlemskap	Prosent	Personer
En person	56	36
Flere personer	42	27
Ubesvart	2	1
Sum	100	64

Vedleggstabell 3: Oversikt over hvor mange som har hatt faste verv for Bilkollektivet. Antall = 64

Har hatt faste verv	Prosent	Personer
Nei	83	52
Ja	16	10
Ubesvart	2	1
Sum	101	64

Vedleggstabell 4: Oversikt over hvem som betaler medlemskapet for Bilkollektivets medlemmer Antall = 78

Medlemskapet	Prosent	Antall
Betaler selv	89	69
Betaler sammen med andre i husstanden	4	3
Noen andre i husstanden betaler	4	3
Arbeidsgiver betaler	1	1
Andre	3	2
Sum	101	78

2 Bakgrunnsvariable

Vedleggstabell 5: Oversikt over kjønns- og aldersfordelingen blant medlemmene av Bilkollektivet i forhold til befolkningen i Oslo uten bil og i Oslo generelt. Prosent

	Befolkningen over 18 år*		
	Bilkollektivet	Oslo uten bil	Oslo
Antall	78	382	1102
<i>Kjønn</i>			
Menn	62	41	43
Kvinner	39	58	57
<i>Alder</i>			
18-29	12	39	25
30-44	56	25	33
45-59	27	17	21
60+	5	19	21

*Sammenlikningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 6: Oversikt over livsfase blant medlemmene av Bilkollektivet i forhold til befolkningen i Oslo uten bil og i Oslo generelt. Prosent

	Befolkningen over 18 år*		
	Bilkollektivet	Oslo uten bil	Oslo
<i>Livsfase</i>			
Enslige /u barn	31	61	40
Samboende u/ barn	19	27	36
Enslig m/barn 0-6 år	5	3	3
Enslige m/barn 7-19 år	9	4	4
Samboene m/barn 0-6 år	21	4	11
Samboende m/barn 7-19 år	15	2	6
<i>Barn</i>			
Med barn	50	12	40
Uten barn	50	88	60

*Sammenlikningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 7: Oversikt over utdanningsnivået blant medlemmene av Bilkollektivet i forhold til befolkningen i Oslo uten bil og i Oslo generelt. Prosent

	Befolkningen over 18 år*		
	Bilkollektivet	Oslo uten bil	Oslo
Antall	78	361	1102
<i>Utdanning</i>			
Grunnskole	9	13	10
Videregående	15	44	41
Universitet/høyskole	76	42	49
SUM			

*Sammenlikningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 8: Oversikt over inntektsfordelingen blant medlemmene av Bilkollektivet

	Bilkollektivet	Befolkningen over 18 år*	
		Oslo uten bil	Oslo
Antall	75	361	1102
<i>Inntekt</i>			
<149	5	28	14
150-249	8	35	24
359-449	29	21	23
350-449	22	6	14
450+	36	9	25
SUM			

*Sammenlikningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 9: Oversikt over medlemmene i Bilkollektivets arbeidslivstilknytning og yrke

	Prosent	Antall
Antall	100	78
<i>Yrkesaktivitet</i>		
Heltid	80	63
Deltid	9	7
Student/Elev	4	3
Hjemmearbeidende	3	2
Pensjonist/trygdet	4	3
<i>Yrkesaktiv eller student/skoleelev?</i>		
Ja	6	5
Nei	94	72
<i>Hvis yrkesaktiv:</i>		
Ufaglært arbeider	0	
Fagarbeider, formann	0	
Underordnet funksjonær, i butikk, lager, kontor, offentlige tjenester	1	1
«Fagfunksjonær» - f eks saksbehandler, sykepleier, ingeniør, lærer ol	44	31
Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet	26	18
Eier av bedrift, inkl jordbruk	3	2
Person i fritt erverv - f eks advokat, tannlege, kunstner ol	13	9
Annen stilling	11	8
Ubesvart	1	1
<i>Offentlig/Privat</i>		
Offentlig	44	34
Privat	47	37
Ubesvart	9	7

3. Holdninger

Vedleggstabell 10: Oversikt over grad av enighet i påstander som er ment å måle følelsesmessig engasjement, kunnskap og verbal tilslutning i forhold til miljøraken generelt og forholdet mellom trafikk og miljø spesielt blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig. Prosent

Påstander knyttet til	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Følelsesmessig engasjement					
<i>I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern</i>					
Bilkollektivet		3	22	40	31
Befolkningen i Oslo	11	21	30	24	12
Kunnskap					
<i>Jeg synes bilen er skyld i en stor del av luftforurensingen</i>					
Bilkollektivet	51	32	8	5	0
Befolkningen i Oslo	18	39	16	17	9
<i>Med den prioriteringen miljøproblemene har fått er løsninger på miljøproblemene innen rekkevidde</i>					
Bilkollektivet	3	8	9	33	44
Befolkningen i Oslo	3	16	34	26	20
<i>Jeg synes det har liten betydning for miljøet hvilke transportmidler jeg velger</i>					
Bilkollektivet	4	8	4	15	64
Befolkningen i Oslo	9	13	16	25	35
Verbal tilslutning					
<i>Jeg aksepterer lavere levestandard for å redusere miljødelegger</i>					
Bilkollektivet	42	40	8	0	5
Befolkningen i Oslo	22	35	22	12	8
<i>Jeg betaler gjerne litt ekstra for en vare som er miljøvennlig</i>					
Bilkollektivet	54	33	7	0	1
Befolkningen i Oslo	26	40	17	9	6
<i>Jeg aksepterer restriksjoner på min bilbruk for å bedre miljøet</i>					
Bilkollektivet	58	32	4	0	3
Befolkningen i Oslo	19	24	22	15	19
<i>Jeg aksepterer å bruke mer tid på mine daglige reiser hvis det kan bedre miljøet</i>					
Bilkollektivet	40	32	9	9	6
Befolkningen i Oslo	20	27	20	14	17

Vedleggstabell 11: Oversikt over grad av enighet i tre påstander som er ment å måle faktiske selvrappporterende miljøhandlinger blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig. Prosent

Påstander knyttet til faktiske miljøhandlinger	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
<i>Jeg velger aktiviteter som ligger nær boligen for å redusere bilbruken</i>					
Bilkollektivet	28	15	27	9	17
Befolkningen i Oslo	17	21	29	14	18
<i>Jeg reiser kollektivt når jeg skal inn til sentrum for å redusere bilbruken</i>					
Bilkollektivet	53	14	19	4	6
Befolkningen i Oslo	42	16	16	10	14
<i>Jeg unngår å kjøpe eller bruke produkter som forurensrer miljøet</i>					
Bilkollektivet	27	55	12	1	1
Befolkningen i Oslo	23	44	18	10	4

Vedleggstabell 12: Oversikt over grad av enighet i to generelle politiske påstander blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig.. Prosent

Påstander	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
<i>Jeg aksepterer høyt skattenivå for å beholde fellesgodene i samfunnet.</i>					
Bilkollektivet	45	40	4	8	0
Befolkningen i Oslo uten bil	34	34	17	10	5
Befolkningen i Oslo	30	35	15	13	6
Hele landet	26	38	18	11	6
<i>Norge bør bli medlem i EU</i>					
Bilkollektivet	24	10	4	13	42
Befolkningen i Oslo uten bil	31	11	17	8	30
Befolkningen i Oslo	35	14	15	7	27
Hele landet	20	10	14	8	45

Vedleggstabell 13: Oversikt over grad av enighet i ulike påstander om transportpolitiske tiltak blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig. Prosent

Påstander	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
<i>Jeg synes at sentrum i byene bør være bilfritt</i>					
Bilkollektivet	45	39	10	3	0
Befolkningen i Oslo uten bil	33	35	10	14	8
Befolkningen i Oslo	21	32	12	17	16
<i>Jeg synes at bensinprisene bør fordobles for å redusere bilbruken</i>					
Bilkollektivet	27	22	13	11	22
Befolkningen i Oslo uten bil	9	13	18	23	37
Befolkningen i Oslo	5	8	11	20	54
<i>Jeg synes at mer av vegbudsjettet i Oslo/Akershus bør brukes til kollektivtransport</i>					
Bilkollektivet	68	19	4	3	3
Befolkningen i Oslo uten bil	39	28	19	8	5
Befolkningen i Oslo	27	26	21	11	13
<i>Gratis parkering ved arbeidsplasser bør beskattes</i>					
Bilkollektivet	27	6	33	5	23
Befolkningen i Oslo uten bil	11	8	29	13	39
Befolkningen i Oslo	7	7	21	11	54

Vedleggstabell 14: Oversikt over grad av enighet i to påstander om fremtiden knyttet til bruk av bil og miljø blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig. Prosent

Påstander	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
<i>Jeg tror at om 10 år kan vi ikke regne med å få bruke privatbil like mye som vi gjør i dag</i>					
Bilkollektivet	41	21	23	4	6
Befolkningen i Oslo	16	23	28	13	19
<i>Ny teknologi vil løse fremtidens miljøproblemer</i>					
Bilkollektivet	5	19	23	23	26
Befolkningen i Oslo	7	25	39	19	8

Vedleggstabell 15: Oversikt over grad av enighet i to påstander som er ment å måle type holdning til bil blant Bilkollektivets medlemmer, befolkningen i Oslo, uten bil i Oslo og landet for øvrig. Prosent

Påstander	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
<i>For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer</i>	42	32	6	13	3
Befolkningen i Oslo uten bil	24	25	17	16	11
Befolkningen i Oslo	24	29	13	20	11
Hele landet	27	29	14	19	8
<i>Det gir en god følelse å ha en fin bil som folk legger merke til</i>	12	18	10	9	45
Befolkningen i Oslo uten bil	6	12	13	8	59
Befolkningen i Oslo	9	17	17	12	44
Hele landet n	8	17	19	14	40

4. Transportressurser

Vedleggstabell 16: Oversikt over eie av bil nå og tidligere blant Bilkollektivets medlemmer. Antall = 78

Eie av bil nå og tidligere	Prosent	Antall
Har bil	15	12
Har ikke bil nå, men har hatt tidligere	68	53
Har aldri hatt bil	15	12
Ubesvart	1	1
SUM	99	78

53 prosent av de som ikke eier eller disponerer bil nå, men som har hatt det tidligere, kvittet seg med denne for mer enn to år siden.

Vedleggstabell 17: Oversikt over tid siden husstanden hadde bil blant de av Bilkollektivets medlemmer som ikke har bil nå, men som har hatt det tidligere. Antall = 53

Tid siden husstanden hadde bil	Prosent	Antall
1-6 måneder	19	10
7-11 måneder	8	4
1-4 år	36	19
5-9 år	26	14
Mer enn 10 år	11	6
Sum	100	53

Vedleggstabell 18: Oversikt over hvor lang tid Bilkollektivets medlemmer har hatt sertifikat for bil. Antall = 78

Antall år med sertifikat	Prosent	Antall
0-1 år	1	1
2-5 år	3	2
5-10 år	8	6
Over 10 år	89	69
SUM	101	78

Vedleggstabell 19: Oversikt over mulighet for å låne bil for de av Bilkollektivets medlemmer som ikke eier eller disponerer egen bil. Antall = 66

Mulighet for å låne bil	Prosent	Antall
Kan låne så ofte de vil	3	13
Kan låne, men bare av og til	53	35
Har ikke mulighet til å låne	42	28
SUM	100	66

Vedleggstabell 20: Oversikt over gjennomsnittlig antall avganger i timen for nærmeste offentlige transportmiddel i rushtiden, på dagtid utenom rushtiden og på kveldstid. Antall = 78

Kollektivtransport tilbud på ulike tidspunkt	Antall avganger
I rushtiden	8
Dagtid utenom rushtid	6
Kveldstid	5

Vedleggstabell 21: Oversikt over hvor lang tid det tar å gå fra bolig til nærmeste holdeplass for kollektivtransport for Bilkollektivets medlemmer. Antall = 78

Gangtid	Prosent	Antall
1 minutt	17	13
2 minutter	21	16
3 minutter	22	17
4 minutter	4	3
5 minutter	21	16
Over 5 minutter	17	13
SUM	102	78

Vedleggstabell 22: Oversikt over type parkeringstilbud ved arbeids-/studiested for Bilkollektivets medlemmer (N=73)

Parkeringstilbud ved arbeids-/studiested (flere alternativer er mulig)	Prosent	Antall
Gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver	50	36
Avgiftsbelagt parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver	6	4
Veg, gate, plass eller hus med parkeringsavgift	29	21
Veg, gate, plass eller hus uten parkeringsavgift	8	6
Finnes ikke parkeringsmuligheter	4	3
Ubesvart	11	8

Her er det 5 personer som har flere alternativer

Vedleggstabell 23: Forenklet oversikt over type parkeringstilbud ved arbeids-/studiested for Bilkollektivets medlemmer (N=73)

Parkeringstilbud ved arbeids-/studiested	Prosent	Antall
Gratis	53	39
Avgiftsbelagt	33	24
Ingen parkeringsmuligheter	3	2
Ubesvart	11	8
Sum	100	73

Vedleggstabell 24: Forenklet oversikt over type parkeringstilbud ved bolig for Bilkollektivets medlemmer (N=78)

Type parkeringsmuligheter	Prosent	Antall
Egen garasje/biloppstillingsplass/parkeringsplass	27	21
Privat parkeringsplass tilknyttet boligkompleks	15	12
Veg, gate eller plass <i>med</i> parkeringsavgift	14	11
Veg, gate eller plass <i>uten</i> parkeringsavgift	65	51
Parkeringshus	3	2
Finnes ikke parkeringsmuligheter	4	3

Her er det mange (22 personer) som har flere alternativer)

Vedleggstabell 25: Forenklet oversikt over type parkeringstilbud ved bolig for Bilkollektivets medlemmer (N=78)

Parkeringsmuligheter ved bolig	Prosent	Antall
Privat parkering	40	31
Ikke privat parkering	60	47
Sum	100	78

5. Bruk av ulike transportmidler før meldemskap

Vedleggstabell 26: Oversikt over Bilkollektivets medlemmers bruk av kollektivtransport før medlemskapet i forhold til resten av befolkningen, Oslo og Oslo uten bil i husholdet. (Prosent)

Kollektivtransportbruk	Befolkningen over 18 år*		
	Bilkollektivet	Oslo uten bil	Oslo
Antall	78	382	1102
5-7 ganger i uken	40	47	31
3-4 ganger i uken	31	22	15
1-2 ganger i uken	18	14	13
1-3ganger pr måned	10	14	27
1-2 ganger pr kvartal	-	2	9
1 gang i halvåret	-	-	1
Sjeldnere	-	1	3
Aldri	-	1	1
Ubesvart	1	1	1
Sum	100	102	101

*Sammenligningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 27: Oversikt over Bilkollektivets medlemmers bruk av sykkel før medlemskapet i forhold til resten av befolkningen, i Oslo og i Oslo uten bil i husholdet. Prosent

Bruk av sykkel	Befolkningen over 18 år*			
	Bilkollektivet	Hele landet	Oslo	Oslo uten bil
Antall	78	12790	1102	382
5-7 ganger i uken	59	9	11	17
3-4 ganger i uken	12	9	9	11
1-2 ganger i uken	18	11	11	9
1-3ganger pr måned	3	13	11	8
1-2 ganger pr kvartal	1	9	9	6
1 gang i halvåret		5	3	3
Sjeldnere	1	14	11	9
Aldri	1	25	31	35
Ubesvart	5	3	3	3
Sum	100	98	99	101

*Sammenligningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 28: Oversikt over Bilkollektivets medlemmers bruk av bil som sjåfør før medlemskapet i forhold til resten av befolkningen, Oslo og Oslo uten bil i husholdet. Prosent

Bruk av bill	Befolkningen over 18 år*			
	Bilkollektivet	Hele landet	Oslo	Oslo uten bil
Antall	78	12790	1102	382
5-7 ganger i uken	1	49	31	2
3-4 ganger i uken	3	13	11	2
1-2 ganger i uken	19	9	13	7
1-3ganger pr måned	32	4	7	11
1-2 ganger pr kvartal	28	2	4	10
1 gang i halvåret	4	1	2	5
Sjeldnere	1	3	4	9
Aldri	1	15	24	51
Ubesvart	10	3	3	4
Sum	99	99	99	101

*Sammenligningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

Vedleggstabell 29: Oversikt over Bilkollektivets medlemmer med og uten bil sin bruk av bil som sjåfør før medlemskapet i forhold til befolkningen i Oslo uten bil i husholdet. Prosent

Bruk av bill	Bilkollektivet			Befolkningen over 18 år*
	alle	med bil	uten bil	Oslo uten bil
Antall	78	12	66	361
5-7 ganger i uken	1	8		2
3-4 ganger i uken	3	17		2
1-2 ganger i uken	19	50	14	7
1-3ganger pr måned	32		38	11
1-2 ganger pr kvartal	28	8	32	10
1 gang i halvåret	4	8	3	5
Sjeldnere	1		2	9
Aldri	1		2	51
Ubesvart	10	8	11	4
Sum	99			101

*Sammenligningsgrunnlaget er Norsk Gallups landsomfattende markeds- og mediaundersøkelse med et representativt utvalg på til sammen 12 790 respondenter over 18 år.

6. Transportmidler på ulike type reiser

Vedleggstabell 30: Oversikt over transpormiddelbruk på sist gjennomførte arbeidsreise blant Bilkollektivets medlemmer

Hvordan reiste du til arbeidsplassen/skolen siste dag du arbeidet/var på skolen	Prosent	Antall
Gikk hele veien	26	19
Syklet	25	18
Reiste kollektivt	45	33
Kjørte bil som sjåfør	1	1
Kjørte bil som passasjer	0	0
Annet/ubesvart	3	2
Sum	100	73

I gjennomsnitt brukte de 26 minutter på arbeids-/skolereisen. Den korteste tiden som ble brukt var 5 minutter og den lengste tiden noen brukte var ca 2 timer.

Vedleggstabell 31: Oversikt over type ærender/gjøremål Bilkollektivets medlemmer gjorde underveis til eller fra arbeidet ved siste arbeidsreise

Type ærender/gjøremål (Flere svar mulig)	Prosent	Antall
Reiser, møter o l i tilknytning til arbeidet	6	4
Dagligvareinnkjøp	50	36
Andre innkjøp, unntatt kioskhandel	11	8
Hente/bringe barn hos dagmamma, i barnehage, skole eller lignende	14	10
Kjøre eller følge andre for ulike formål	0	0
Service eller privat ærend	3	2
Besøke slekt og venner, sykebesøk	1	1
Annet	6	4
Ingen gjøremål	25	18
Ubesvart	8	6

Vedleggstabell 27: Oversikt over hva slags transportmiddel Bilkollektivets medlemmer vanligvis bruker på sine handlereiser

Hovedtransportmiddel	Prosent	Antall
Bare går	41	32
Sykler	37	29
Reiser kollektivt	3	2
Kjører bil som sjåfør	4	3
Kjører bil som passasjer	13	10
Annet	3	2
Sum	101	78

Vedleggstabell 26: Oversikt over hvor mange av Bilkollektivets medlemmer som vanligvis handler sine dagligvarer i og utenfor sitt nærmiljø

Sted	Prosent	Antall
I nærmiljøet (Mindre enn 15 minutter å gå)	96	75
Utenfor nærmiljøet (mer enn 15 minutter å gå)	1	1
Ubesvart	3	2
Sum	100	78

Vedleggstabell 28: Oversikt over hvor ofte Bilkollektivets medlemmer handler dagligvarer

Hypighet - dagligvareinnkjøp	Prosent	Antall
5-7 ganger pr uke	21	16
3-4 ganger pr uke	41	32
1-2 ganger pr uke	31	24
Sjeldnere	1	1
Ubesvart	6	5
Sum	100	78

Vedleggstabell 30: Oversikt over hvor mange av de faste fritidsaktivitetene som gjøres i og utenfor nærmiljøet

Sted for fritidsaktivitet	Prosent	Antall
I nærmiljøet til bolig	25	42
I nærmiljøet til arbeidsplassen	12	20
Utenfor nærmiljøet	46	78
Ubesvart	18	30
Sum	100	170

Vedleggstabell 31: Oversikt over hovedtransportmiddel som sist ble brukt til faste fritidsaktiviteter

Transportmiddel	Prosent	Antall
Gikk	24	41
Syklet	16	27
Reiste kollektivt	4	7
Kjørte bil som sjåfør	2	4
Kjørte bil som passasjer	36	61
Ubesvart	18	30
Sum	100	170

7. Kunnskap om andre bilutleiefirmaer

Vedleggstabell 32: Oversikt over hvor mange av medlemmene som mener Bilkollektivet er billigere enn andre bilutleiefirmaers ordinære tilbud, deres ekstra tilbud og Rent a Wreck sitt tilbud.

Antall ganger	Prosent	Personer
Bilkollektivet billigere enn andre bilutleiealternativ	27	17
Vet ikke	16	10
Billigere enn noen, men ikke alle	57	36
Sum		63

Vedleggstabell 33: Oversikt over hvor mange som mener Bilkollektivet er billigere enn vanlig tilbud hos andre større bilutleiefirma

Antall ganger	Prosent	Personer
Bilkollektivet billigere	71	45
Vet ikke	19	12
Bilkollektivet dyrere	8	5
Ubesvart	2	1
Sum		

Vedleggstabell 34: Oversikt over hvor mange som mener Bilkollektivet er billigere enn spesialtilbud hos andre større bilutleiefirma

Antall ganger	Prosent	Personer
Bilkollektivet billigere	52	33
Vet ikke	33	21
Bilkollektivet dyrere	11	7
Ubesvart	3	2
Sum		

Vedleggstabell 35: Oversikt over hvor mange som mener Bilkollektivet er billigere enn å leie bil hos Rent a Wreck

Antall ganger	Prosent	Personer
Bilkollektivet billigere	33	21
Vet ikke	57	36
Bilkollektivet dyrere	8	5
Ubesvart	2	1
Sum	100	63

8. Begrunnelser og motforestillinger mot medlemskap

Vedleggstabell 36: Oversikt over type begrunnelser for å bli medlem av Bilkollektivet. Antall personer: 78.

Begrunnelse for å bli medlem av Bilkollektivet	Prosent	Personer
Miljø	30	23
Reisevaner	83	65
Økonomi	55	43
Ønsker ikke å eie	31	24

Vedleggstabell 37: Oversikt over hvor stor andel ulike type motforestillinger som er nevnt av medlemmene i bilkollektivet. Antall personer: 78

Motforestilling	Prosent	Personer
De andre	5	4
Organisering av bilene	24	19
Tap av egen investering	9	7
For dyrt	23	18
Krever planlegging	17	13
Mer bilkjøring	10	8
Ingen motforestillinger	26	21

Vedleggstabell 38: Oversikt over hva medlemmene sier er fordeler ved å være medlem av Bilkollektivet. Antall personer = 64

Fordeler med å være medlem	Prosent	Personer
Miljø	36	23
Slipper det praktiske ved bileierskap	56	35
Bra biler- til alle formål	30	19
Har bil tilgjengelig når det er nødvendig	41	26
Økonomisk fordelaktig	47	30

Vedleggstabell 39: Oversikt over andel medlemmer som har nevnt ulike ulemper ved å være medlem i Bilkollektivet. Antall personer: 64

Ulemper ved medlemskapet	Prosent	Personer
Ingen ulemper	8	5
Ulemper knyttet til at en ikke har egen bil	66	42
Omstendelig prosess	20	13
Krever planlegging	36	23
Ikke alltid tilgjengelige biler	31	20
Dyrt	16	10
Organisering - de andre medlemmene	19	12
Avstand til hentestasjonene	19	12

9. Bestilling av Bilene

Vedleggstabell 40: Oversikt over hvor mange dager i forveien medlemmene reserverte bilen sist de brukte en av Bilkollektivets biler på en hverdag, i en helg og på ferie. Antall personer = 64

Antall dager i forveien	For bruk på en hverdag		For bruk i en helg		For bruk i ferier	
	Prosent	Personer	Prosent	Personer	Prosent	Personer
Samme dag	14	9	3	2	2	1
Dagen før	25	16	6	4		
2-3 dager før	20	13	11	7	3	2
4-7 dager før	19	12	41	26	5	3
2-4 uker før	8	5	23	15	28	18
Mer enn en mnd før			2	1	25	16
Uaktuelt	6	4	3	2	17	11
Ubesvart	8	5	11	7	20	13
Sum	100	64	100	64	100	64

Vedleggstabell 41: Oversikt over hvor mange dager i forveien medlemmene vanligvis reserverer en av Bilkollektivets biler på en hverdag, i en helg og på ferie

Antall dager i forveien	For bruk på en hverdag		For bruk i en helg		For bruk i ferier	
	Prosent	Personer	Prosent	Personer	Prosent	Personer
Samme dag	9	6				
Dagen før	19	12	3	2		
2-3 dager før	33	21	16	10		
4-7 dager før	22	14	36	23	3	2
2-4 uker før	6	4	30	19	34	22
Mer enn en mnd før					25	16
Uaktuelt	6	4	6	4	22	14
Ubesvart		3	9	6	16	10
Sum						

10. Problemer

Vedleggstabell 42: Oversikt over hvor mange som har opplevd at det alltid er bil tilgjengelig når de ønsker å bruke en av bilene

Alltid bil tilgjengelig	Prosent	Personer
Ja	25	16
Nei	75	48
Sum	100	64

Vedleggstabell 43: Oversikt over hvor antall ganger de har opplevd at det ikke har vært bil tilgjengelig når de har ønsket å reservere en bil

Antall ganger ikke bil tilgjengelig	Prosent	Personer
1	33	16
2	27	13
3	13	6
4	6	3
5	4	2
6	2	1
7	2	1
Uoppgitt	13	6
Sum	100	48

Vedleggstabell 44: Oversikt over hva personene har gjort når det ikke har vært bil tilgjengelig. Antall = 48

Strategier når det ikke har vært bil tilgjengelig	Prosent	Personer
Funnet et annet tidspunkt	27	13
Leid bil et annet sted	31	15
Lånt bil	40	19
Sittet på med noen	8	4
Brukt buss/tog/trikk/T-bane	38	18
Brukt taxi	10	5
Kuttet ut aktiviteten	48	23
Annet	4	2

Vedleggstabell 45: Antall personer som har opplevd problemer med bilen som har hindret dem i å bruke bilen til det formålet som det var tenkt

Opplevd problemer med bilen	Prosent	Personer
Ja	20	13
Nei	80	51
Sum	100	64

11. Formål med bruken av bilene

Vedleggstabell 46: Oversikt over til hvilke formål medlemmene ønsket å bruke Bilkollektivets biler til. Antall = 78

Formål	Prosent	Antall
Ferie og rekreasjon	74	58
Innkjøp og varetransport	60	47
Jobbrelatert transport	28	22
Besøk	27	21
Fritidsaktiviteter	14	11
Transporter knyttet til barn	6	5
Diverse annet	8	6

Vedleggstabell 47: Oversikt over hovedformålet for et utvalg på 282 registrerte turer i 1996/97 og siste og nest siste tur medlemmene hadde sommeren/høsten 1997.

Formål)	Hovedformål et utvalg av turer (n=282 turer)	Hovedformål siste tur (n=64 pers)	Hovedformål nest siste tur (n=64 pers)
Spesielle reiser knyttet til arbeid	20	16	13
Spesielle store innkjøp	7	2	6
Mange småærend	11	5	3
Helgetur eller hytte	11	27	13
Annen ferie innland	5	11	11
Annen ferie utland	2	3	3
Flytting	1	2	5
Frakt av annet spesielt tungt utstyr/ting	2	2	6
Besøk	9	17	13
Fritidsaktiviteter, fornøyelse, spesielle arrangementer (politisk/religiøs/kultur/idrett), rekreasjon, tur	16	8	15
Annet	10	8	11
Ubesvart	6		2
Sum	100	101	101

Vedleggstabell 48: Oversikt over hvor mange som hadde hvor mange tilleggsformål

Antall tilleggsformål	Prosent	Antall
Ingen	34	96
Ett	37	104
To	14	39
Tre	9	26
Firi	4	10
Fem	1	2
Seks	1	4
Syv	0	1
Sum	100	282

Vedleggstabell 49: Oversikt over formål ut over hovedformålet medlemmene av Bilkollektivet sier de har hatt med bilen de har leid.. Flere formål mulig. Prosent

282 turer	Siste tur	Nest siste	Formål	282 turer	Siste tur	Nest siste	Formål
14	11	6	Arbeidsreise (til eller fra arbeid)	17	20	17	Besøk
1	2	2	Skole	2	2	2	Organisasjonsdeltakelse (f eks politisk/religiøs/idrett)
4	3	2	Tjenestereise (i arbeid)	2	11	13	Sport, trening eller tur
14	28	34	Innkjøp av dagligvarer	11	16	17	Fornøyelse, rekreasjon eller annen fritidsaktivitet
13	17	13	Andre innkjøp	5			Hyttetur
18	22	25	Diverse småærender	2			Annen ferie: innenlands
1			Service	1			Annen ferie: utenlands
3	2	2	Følge barn i barnehage	3	9	5	Annet
6	5	2	Følge barn til andre aktiviteter	35	30	31	Ingen andre formål
4	3	5	Følge andre				

12. Hvor, hvem, hvor mange og hvor ofte

Vedleggstabell 50: oversikt over destinasjon for siste og nest siste tur medlemmene hadde med Bilkollektivets biler

	Siste leietur		Nest siste leietur	
	Prosent	Personer	Prosent	Personer
I utlandet	5	3	3	2
Annet sted i Norge	59	38	41	26
Nabokommune	20	13	25	16
Annet sted i Oslo	13	8	24	15
I sentrum av Oslo	2	1	6	4
I nærmiljøet (mindre enn 15 min å gå)	2	1	0	0
Sum				

Vedleggstabell 51: Oversikt over hvem og hvor mange som har vært i bilen på siste og nest siste tur. Prosent. Antall = 64

	Siste	Nest siste
Alene	20	27
Sammen med 1 voksen	25	27
Flere voksne	17	13
Barn	16	9
Voksne og barn	22	23
Ubesvart		2
Sum		

Vedleggstabell 52: Gjennomsnittlig antall leie i helger, halve dager og hele dager for de med og uten bil i husholdet. Antall personer = 63

	Helger	Halve dager	Hele dager
Husholdet disponerer bil	1,9	1,5	7,4
Husholdet disponerer ikke bil	3,0	2,8	9,7
Gjennomsnitt for alle	2,9	2,6	9,3

Vedleggstabell 53: Gjennomsnittlig antall leie i helger, halve dager og hele dager for de som kan og ikke kan låne bil. Antall = 54

	Helger	Halve dager	Hele dager
Kan låne bil så ofte de vil	2,7	0,7	6,7
Kan låne, men bar av og til	3,1	3,4	7,7
Kan ikke låne	3,1	2,3	12,8
Gjennomsnitt for alle	3,0	2,8	9,7

Vedleggstabell 54: Gjennomsnittlig antall leie i helger, halve dager og hele dager for kvinner og menn. (Antall personer = 63)

	Helger	Halve dager	Hele dager
Menn	3,3	2,8	10,6
Kvinner	2,3	2,2	7,4
For alle	2,9	2,6	9,3

13. Endring av reisevaner

Vedleggstabell 55: Oversikt over endringer i transportmiddelbruksprofil blant Bilkollektivets medlemmer. Prosent. Antall personer = 64

Transportmiddelbruk	Før	Etter
Antall	64	64
Rene bilister		
Rene kollektivbrukere	8	14
Rene syklistere	3	8
Bil + kollektiv	2	2
Bil + sykkel	3	5
Kollektiv + sykkel	59	51
Multibrukere	25	21
Sum	99	101

Vedleggstabell 58: Oversikt over medlemmenes bruk av bil som sjåfør før medlemskapet og etter testperioden. Prosent. Antall = 63

Bil som sjåfør	Bilkollektivet generelt		Personer med bil		Personer uten bil	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Antall	63	63	9		4	
5-7 ganger i uken	2	2	11	11		
3-4 ganger i uken	2	3	11	11		2
1-2 ganger i uken	18	18	44	56	13	11
1-3ganger pr måned	35	37		11	41	41
1-2 ganger pr kvartal	27	21	11	11	30	22
1 gang i halvåret	3	3	11		2	4
Sjeldnere	2	8			2	9
Aldri	2	5			2	6
Ubesvart	11	5	11		11	6
Sum						

Vedleggstabell 59: Oversikt over Bilkollektivets medlemmer med bil og uten bil i husholdet sin bruk av bil som sjåfør før medlemskapet og i testperioden. Prosent

Bil som sjåfør	Kan låne så ofte de vil		Kan låne, men bare av og til		Kan ikke låne bil	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Antall	3	3	29	29	22	
5-7 ganger i uken						
3-4 ganger i uken				3		
1-2 ganger i uken	33		17	14	5	9
1-3ganger pr måned		67	43	45	41	32
1-2 ganger pr kvartal	33	33	27	21	32	23
1 gang i halvåret			3	3		5
Sjeldnere			3	3		18
Aldri				7	5	5
Ubesvart	33		3	3	18	9
Sum						

Noe av denne økningen kan skyldes andelen ubesvarte før testperioden

Vedleggstabell 60: Oversikt over endringer i reiselengde for hovedparten av medlemmene i Bilkollektivet etter ulike bakgrunnsvariable Antall: 56*.

	Bilkollektivet før de ble med i Bilkollektivet		Bilkollektivet i testperioden	Differanse
	Antall	Gjennomsnittlig kjørelengde pr år. Km	Gjennomsnittlig kjørelengde pr år	
Alle	56	1880	2858	978
<i>Kjønn</i>				
Menn	34	1847	3316	1469
Kvinner	22	1932	2151	219
<i>Alder</i>				
18-29	7	1829	3223	1394
30-44	32	1428	3288	860
45-59	14	2650	1990	-660
60+	3	3233	2534	-699
<i>Livsfas</i>				
Enslige /u barn	16	1844	2393	549
Samboende u/ barn	12	1276	2608	1332
Enslig m/barn 0-6 år	2	200	2670	2470
Enslige m/barn 7-17 år	3	3000	1247	-1753
Samboene m/barn 0-6 år	14	2136	3297	1161
Samboende m/barn 7-17 år	9	1956	3914	1958
<i>barn</i>				
med barn	28	2161	2485	324
uten barn	28	1600	3231	1631
<i>Utdanning</i>				
Grunnskole	4	3375	3712	337
Videregående	9	1167	2736	1569
Universitet/høyskole	43	1891	2804	913
<i>Inntekt</i>				
<149	2	445	509	64
150-249	5	2300	3510	1210
250-349	16	1631	2954	1323
350-449	11	2300	3407	1107
450+	22	1519	2579	1060
<i>Yrkesaktivitet</i>				
Heltid	45	1796	2943	1147
Deltid	6	1583	3030	1447
Student/Elev	3	1500	2631	1131
Annet (pensjonist,trygdet,hjemme)	2	5250	765	-4485
<i>Arbeidssted</i>				
Innenfor Kirkeveiringen	27	1748	3042	1294
Utenfor Kirkeveiringen	16	1776	2767	991
Uten for Oslo	6	1767	2684	917
Ikke fast	1	2000	7756	5756
<i>Bosted</i>				
Indre by	26	1777	3070	1293
Ytre by	27	2077	2728	651
Akershus	3	1000	2195	1195

Vedleggstabell 61: Oversikt over endringer i reiselengde for hovedparten av medlemmene i Bilkollektivet etter tilgang på bil. Antall: 56.*

	Antall	Bilkollektivet før de ble med i Bilkollektivet	Bilkollektivet i testperioden	Differanse
		Gjennomsnittlig kjørelengde pr år. Km	Gjennomsnittlig kjørelengde pr år	
Alle	56	1880	2858	978
<i>Tilgang på bil</i>				
Har egen bil i husholdet	7	2814	4128	1314
Har ikke bil i husholdet	49	1747	2676	929
Ikke bil, men kan låne så ofte jeg vil	3	833	2177	1344
Ikke bil, men kan låne av og til	26	1212	3061	1849
Ikke bil, kan ikke låne	20	2580	2251	-329

*De syv medlemmene som reduserte sin reiselengde ekstremt er ikke med

Vedleggstabell 62: Oversikt over hvor mange som reduserte og økte sin bilkjøring som medlem av Bilkollektivet. Antall: 63

Økning eller reduksjon	Reduksjon				Økning		Sum
Antall	24				39		63
Prosent	38				62		100
Antall km økning eller reduksjon	5000+	4999-1000	999-000	000-999	1000-2490	2500+	
Antall	7	10	7	14	13	12	63
Prosent	11	16	11	22	21	19	100

