



CAMPUS
HELSINGBORG

*Institutionen för service management
och tjänstvetenskap*

Examensarbete för kandidatexamen

Smart mobilitet

Från äganderätten till "användarrätt"

Vangelis-Alexander Pispas

Carl Wollin

Antal ord: 11923

Gruppenr: 42

Handledare:
Michael Johansson

Examensarbete:
VT 2021

Sammanfattning

Titel: Smart mobilitet - Från äganderätten till "användarrätt"

Nivå: Kandidatuppsats i Service Management inriktning Hotell och Turism , VT 2021

Universitet: Lunds Universitet, Campus Helsingborg, Institutionen för Service Management

Handledare: Michael Johansson

Syfte och frågeställningar: I kontext med den ökande urbaniseringen och massivt bilanvändande i metro urbana städer runt om i världen blir alternativa transportmedel allt mer relevant ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv. På grund av en ökad miljömedvetenhet hos individer är syftet med studien är att undersöka förändringen av den bakomliggande motivationen till bildelningstjänster.

Metod: Studien utgår från en kvantitativ metod med ett deduktivt synsätt. Insamlingen av empiri utgörs av webbenkäter som spridits genom ett snöbollsurval.

Teori: Teorin grundas på följande begrepp och fenomen: Händelser som påverkat förhållningssätt till miljön och delningstjänster, disruptiv innovation, delningsekonomi, triple bottom line och hållbar mobilitet.

Slutsatser: Studien visar på att en ökad användning av bildelningstjänster i städer bidrar till en hållbar mobilitet. I analysen framgår det att svenskars mottaglighet till denna innovation har ökat. Vidare visade även analysen att viktiga aspekter för konsumenter när de står inför valet av att använda en bildelningstjänst är bilarnas tillgänglighet, priset på tjänsten och tjänstens fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv.

Nyckelord: Disruptivinnovation, delningsekonomi, triple bottom line, hållbar mobilitet, smartmobilitet, bildelningstjänster.

Förord

Examensarbetet var slutmomentet för kandidatprogrammet Service Management med inriktning Hotell och Turism under vårterminen 2021. Tiden på institutionen har gett oss värdefull kunskap och erfarenheter. Dessa byggstenar kommer vi ta med oss och bygga vidare på under våra karriärer.

Till att börja med vill vi tacka alla som har hjälpt till eller deltagit i vårt examensarbete på något sätt. Er tid och era insatser har betytt mycket för oss. Även tack till alla 261 respondenter som deltog och svarade på vår enkät. Utan er hjälp hade det inte varit möjligt att färdigställa arbetet.

Vi vill även tacka Ulla Urde som hjälpt oss under skrivprocessen och motiverat oss under arbetets gång. Slutligen vill vi ge ett speciellt stort tack till vår handledare Michael Johansson som stöttat oss under hela uppsatsprocessen. Gett oss konstruktiv kritik som drivit arbetet framåt. Mikael's expertis inom hållbar mobilitet och bildningstjänster har varit en sann inspirationskälla.

Tack!

Lunds universitet, 27 maj 2021.

Carl Wollin & Vangelis-Alexander Pispas

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Problemformulering	7
1.3 Syfte och frågeställningar	8
2. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter	10
2.1 Händelser som påverkat förhållningssätt till miljön och delningstjänster	10
2.2 Disruptive innovation	11
2.3 Delningsekonomi	12
2.3.1 Fyra principer för delningsekonomi	13
2.4 Triple bottom line (People, Planet, Profit)	14
2.4.1 Miljöperspektivet (Planet)	14
2.4.2 Sociala perspektivet (People)	15
2.4.3 Ekonomi Perspektivet (Profit)	15
2.5 Hållbar mobilitet	15
3. Metod	17
3.1 Forskningsstrategi	17
3.3 Enkätundersökning	18
3.3.1 Utformning av enkät	18
3.3.2 Urval och datainsamling.....	19
3.4 Reliabilitet och validitet	19
3.5 Etiska ställningstaganden	20
4. Resultat och analys	22
4.1 Datainsamling och bakgrundsempiri	22
4.2 Från äganderätt till användarrätt	27
4.3 Bildelningstjänsters i dag	31
4.4 Dubbelmoral till hållbar mobilitet	34
4.5 Bildelningstjänsters direkta och indirekta effekter	36
4.5.1 Direkta effekter	36
4.5.2 Indirekta effekter.....	37
4.6 Hållbarhets paradoxen	38
5. Slutsatser	40
6. Diskussion	42
7. Källförteckning	44
8. Bilagor	49

8.1 Missivbrev	49
8.2 Enkät	50

1. Inledning

I uppsatsens inledande avsnitt presenteras valt forskningsområde och begreppen delningsekonomi, bildningstjänster och disruptiva innovationer. Därefter förs en diskussion kring problematiken med dagens bilanvändande i kombination med urbaniseringen ur ett hållbarhetsperspektiv, vilket uppsatsens syfte och frågeställning hittar sin förankring i.

1.1 Bakgrund

Urbaniseringen har bidragit till en allt mer mobil vardag där resande sker i större utsträckning idag än förr (Goldman & Gorham, 2006). Bilen har länge varit ett dominerande transportmedel och är något många hushåll strävar efter att införskaffa då det medför en ökad livskvalitet (Docherty, Marsden & Anable, 2018). Samtidigt ökar befolkningen runt om i världen och allt fler flyttar från landsbygden in till storstäder. Hutyra, Yoon och Albert (2011) hävdar att runt år 2050 kommer över 70% av världens invånare att vara bosatta i metrourbana områden. Det här pekar på att befolkningstätheten kommer att fortsätta öka i städerna och belasta gatuutrymmen och städernas befintliga transportsystem. Städerna kommer dock finnas kvar långt efter en människas livslängd och det är därför viktigt med en långsiktig stadsplanering ur ett hållbarhetsperspektiv. För att städerna ska kunna klara av att hantera den oundvikliga ökningen av människor på ett långsiktigt och hållbart sätt, krävs därför förändring och innovativa lösningar.

Friheten och bekvämligheterna som bilägande innebär är svårslagna. Däremot medför bilägande välkända negativa externa effekter såsom trängsel, kraschar och dålig luftkvalitet (Docherty, Marsden & Anable, 2018). Dessa negativa effekter går att dela in i direkta (trängsel) och indirekta (växthusgaser) effekter. Politiker försöker ofta minska användningen av personbilar genom beskattningar och uppsatta miljömål. På grund av transportsystemets komplexitet berör politikernas mål oftast bara en bråkdel av konsekvenserna av massivt bilanvändande (Docherty et al., 2018; Goldman & Gorham 2006). I samband med att allt fler bilar inom städerna blir elektrifierade och mer miljövänliga påverkas de indirekta effekterna av bilanvändning med minskade utsläpp av växthusgaser (Banister, 2008). Däremot minskar inte antalet bilar i metrourbana områden och därmed kvarstår de direkta effekterna av bilanvändning.

De direkta effekterna av massivt bilanvändande är enklare att igenkänna och se eftersom de består av ytmässiga konflikter (gator, parkeringar, och vägar, etc.) och barriäreffekter (bilköer, etc.) (Newman & Kenworthy, 2015). I snitt kräver en personbil tre parkeringsplatser: vid bilägarens hem, vid mataffären och vid individens arbetsplats (Kirschner & Lanzendorf, 2020). Ett problem med detta är att varje parkeringsplats tar mycket plats i en stad. Kirschner och Lanzendorf (2020) förklarar att en bil kräver i genomsnitt en area på 20-30 kvadratmeters parkeringsutrymme. Under år 2020 registrerades det 107 914 nya personbilar i trafiken i Stockholms län (SCB, 2020). Utifrån Kirschner och Lanzendorfs (2020) beräkningar innebär det att i Stockholm krävs det en yta på omkring 453 fotbollsplaner, enbart för att kunna rymma dessa nyregistrerade bilar. Björk, Nordling och Reppen (2012) poängterar att ursprungligen var många gaturum i stadskärnor endast till för gångtrafikanter samt häst med vagn. Denna stadsplanering finns dock kvar än idag och ska samtidigt ta hand om en rad nya funktioner. De ska räcka till för gående, trädplanteringar, biltrafik, cykelbanor, parkering för bilar samt separata busskörfält (ibid.). Detta belastar den befintliga stadsplaneringen som ursprungligen inte är gjord för alla dessa nya funktioner. Om urbaniseringen fortsätter i samma takt som idag behöver alternativa transportmedel ses över för att minska de direkta effekterna av massivt bilanvändande.

Till skillnad från de direkta effekterna är de indirekta effekterna svårare att identifiera eftersom de inte går att ta på eller se. Detta då de består av buller-, koldioxid-, och partikelutsläpp (Newman & Kenworthy, 2015). Den ökande mobiliteten och användningen av bilar medför att det släpps ut allt mer växthusgaser, vilket i sin tur påverkar klimatet negativt. Becken och Hay (2012) poängterar att ifall utsläppen av växthusgaserna fortsätter släppas ut i samma takt som idag eller till och med ökar, kommer det troligtvis leda till förändringar i det globala klimatsystemet. Släpps det ut växthusgaser i samma utsträckning i 20 år till, är det en 25% sannolikhet att medeltemperaturen på jorden kommer stiga med mer än två grader. Becken och Hay (2012) hävdar att dessa temperaturökningar innebär extrema väderförändringar i form av orkaner och ösregn, vilket leder till översvämningar. Däremot innebär temperaturökningen torka i andra delar av världen. Dessutom är ökade havsnivåer en konsekvens av temperaturökningen vilket i sin tur kan orsaka att många platser på jorden blir omöjliga att bo på. Genom att förstå dessa negativa miljöpåverkningar i kombination med en vision för framtiden finns det möjlighet för innovativa lösningar att växa fram.

1.2 Problemformulering

Kemp och Rotmans (2004) menar på att det krävs en förändring av befintliga transportsystem och bilanvändande. Däremot har det visat sig att det är svårt att förändra befintliga transportsystem på grund av deras komplexitet, samtidigt som det finns åtskilda åsikter om vad som krävs för att transportsystem och mobilitet ska bli hållbar. Vissa forskare inom ämnet menar på att tekniska innovationer anses vara de viktigaste lösningarna till utvecklingen av hållbar mobilitet, som exempelvis bildelningstjänster. Dock menar andra att tekniska innovationer ensamt inte är en tillräckligt drivkraft för att få en förändring, utan menar på att motivationen bakom konsumenterna är betydligt viktigare än de tekniska innovationerna själva. Författare hävdar att en bil-dominerad vardag är så djupt integrerad i mångas liv och bekvämligheterna är svårslagna (Kemp och Rotmans, 2004).

Delningsekonomi är ett relativt nytt fenomen, men något som har växt fram snabbt under de senaste åren och stört många traditionella och väletablerade industrier (Habibi, Kim & Laroche, 2016). Delningsekonomi innebär ett ekonomiskt system där tillgångar eller tjänster tillfälligt delas mellan privatpersoner genom internetbaserade tjänster (Habibi et al., 2016; Zhang, Jahromi & Kizildag 2017). Exempel på företag som använder sig av delningsekonomi i sina affärsmodeller inom Sverige är bland annat Airbnb och M-car. Det har skapats en trend och ökat upplevt värde i att inte äga sina färdmedel med hjälp av digitaliseringen (Holden, Banister, Gössling, Gilpin & Linnerud, 2020).

Orsaken till den ökade populariteten för delningstjänster kan förklaras genom Hamris, Sjöklints och Ukkonens (2015) studie om varför individer medverkar i delningstjänster. Studien visar att trots den positiva attityden till hållbarhetsaspekter är det inte den främsta aspekten som gör att individers beteende förändras. De hävdar att den upplevda hållbarhets aspekten är en viktig faktor till den positiva attityden till delningstjänster men inte den avgörande. Det framgår att den mer drivande orsaken till det faktiska deltagandet i delningstjänster är de ekonomiska fördelarna (ibid.).

Ytterligare kan det även vara relevant att beakta händelser i omvärlden som har påverkat individens förhållningssätt till miljön samt deras mobilitet. En sådan sak är Greta Thunbergs skolstrejk för klimatet vilken har skapat en global rörelse som orsakar både politiker och resten av världens befolkning att ändra sitt synsätt på miljön och hållbarhetsfrågor. Dessutom medför den rådande COVID-19 pandemin stora begränsningar på människors mobilitet. Dessa

aspekter kan tillsammans påverka individers syn och användning olika tekniska lösningar som avser att utveckla en mer hållbar mobilitet.

Med grund i ovanstående information kommer studien att undersöka en teknisk lösning som kan utveckla en mer hållbar mobilitet. Den tekniska lösningen som kommer undersökas är bildelningstjänster. Studien avser att analysera hur individens attityd till bildelningstjänster har förändrats samt vad för effekter de kan bidra med till samhället. För att visa det kommer studien att analysera bildelningstjänster utifrån disruptiv innovation, delningsekonomi och hållbar mobilitet. Därefter kommer de direkta och indirekta effekterna av bildelningstjänst att presenteras för att sedan analyseras utifrån Triple Bottom Line (TBL). TBL används för att belysa hur de sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekterna samspelar med varandra och undersöka om det bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna studie är att öka förståelsen till svenska individers bakomliggande inställning till bildelningstjänster samt vilka effekter bildelningstjänsters har på dagens samhälle. Studien vill undersöka ifall inställningen har förändrats, och ifall individer är villiga att ersätta sin bil med en bildelningstjänst. Utifrån detta syfte har följande tre frågeställning formulerats.

- Hur har svenskars inställning till bildelningstjänster förändrats under de senaste fem åren?
- Vilka aspekter är viktiga för svenskar när de överväger att använda delningstjänster?
- Vilka direkta och indirekta effekter har bildelningstjänster på dagens samhälle?

Studien kommer till viss del även baseras på hypoteser vilka har utformats utifrån en genomgång av teorin. De fyra hypoteser som har formulerats är:

- Idag används privatägda bilar i större utsträckning än bildelningstjänster. Med grund i att delningstjänster blir allt mer populära förväntas även bildelningstjänster att börja användas i allt större utsträckning.
- Med grund i att delningstjänster är mest populärt bland unga förväntas studenter bli en av de grupper som använder sig av bildelningstjänster mest. Detta baseras även på att bildelningstjänster, på kort sikt, är ett billigare alternativ än att investera i en ny privat bil.
- Förväntningen är att svenska individers uppfattning om hållbar mobilitet har ökat under de senaste fem åren och att bildelningstjänster kan vara en långsiktig och smart lösning för hållbarhet inom mobilitet.
- Utifrån teorin om Tripple Bottom Line kan det förväntas att den tekniska lösningen bildelningstjänster inte kan vara hållbart från alla tre perspektiv samtidigt. Dessa tre perspektiv är miljö, social och ekonomi.

2. Tidigare forskning och teoretiska utgångspunkter

För att bilda en förkunskap kring ämnesområdet har studien valt att göra det här avsnittet för att bilda en övergripande bild av vad andra forskare kommit fram till. Därför kommer det presenteras tidigare studier som gjorts och centrala händelser som bidragit till forskningsområdet och grunden till studien. Det kommer även beskrivas hur olika vanor kan påverka individers konsumtionsmönster och deras val av transportmedel. Följaktligen kommer en beskrivning av de teorier som kommer att tillämpas i analysen på det empiriska underlaget.

2.1 Händelser som påverkat förhållningssätt till miljön och delningstjänster

Under de senaste åren har det skett en del händelser som påverkat hela världen och dess förhållningssätt till miljön. En sådan händelse var när Greta Thunberg skolstrejkade för klimatet. Syftet med skolstrejken var att få igenom svensk klimatpolitik i Parisavtalet (Han & Ahn, 2020 s. 6). Detta fick en global spridning och miljontals elever runt om i världen anslöt Greta Thunbergs skolstrejk för klimatet vilket resulterade i att politiker runt om i världen reagerade och agerade (ibid). Han & Ahn (2020) hävdar att Greta rörelsen har lyckats ändra inställningen hos unga till att klimatförändring måste göras innan det är försent. Studien visar på att skifte i attityden till en mer hållbar utveckling (ibid). Detta kan indikera att individer är mer öppna för alternativa transportmedel för att själva bidra med sin del i samhällsutvecklingen.

Ytterligare en central händelse är den pågående COVID-19 pandemin vilken har satt stopp för den tidigare hypermobilitet. De resvanor som fanns innan pandemin till arbete och semesterdestinationer ställs in för att minska smittspridningen. Enligt Schmidt, Sieverding, Wallis & Matthies (2021) hade den dagliga distansen per person i Tyskland minskat med 50% mellan mars och juni 2020. I en annan studie av Le Quéré, Jackson, Jones, Smith, Abernethy, Andrew, De-Gol, Willis, Shan, Canadell, Friedlingstein, Creutzig, Peters (2021) visas det även att under de två första månaderna med nedstängningar och därmed minskad användning av olika transportmedel, minskade 17% av världens totala koldioxidutsläpp. De ovannämnda studierna skapar en bild av hur individers mobilitet påverkar världens totala utsläpp.

Som en konsekvens av de nya bildelningstjänsterna som kommit på marknaden under de senaste decennierna har bilbranschen börjat anpassat sig till det nya klimatet på marknaden

(Gilbert & Rimas, 2019 s. 407). Stora anrika bil företag såsom BMW, Volkswagen, Toyota och Ford har börjat köpa in sig och investera i bildelningstjänster. Den här utvecklingen är en stark indikator på att branschen upplever ett hot mot de nya delningstjänsterna. Däremot är det en stor utmaning med bildelningstjänster att få dom att bli vinstdrivande (ibid). Ett flertal företag inom bildelningstjänster har fått stänga ner, byta företagsmodell, flytta geografisk plats på grund av det, etcetera. Faktorerna bakom den här problematiken grundar sig i att den befinner sig i en nischad marknad där det finns många aktörer som bistår med ett stort utbud till en liten kundbas (Lagadic, Verloes & Louvet, 2019, s. 76). Den här typen av tjänst har även stora fasta kostnader vilket gör det svårt att bli lönsam när det finns en brist på användare. Därmed kan den här typen av tjänst gynnas av samverkan mellan olika typ av biltransport-tjänster. Gilbert et al., (2019) hävdar att tjänster som ridesharing och ride-hailing delar samma typ av kundbas och kan därmed kunna skapa en synergi ifall de skulle börja samverka.

2.2 Disruptive innovation

För att skapa en övergripande bild av individers mobila utvecklingen under de senaste decennierna kan disruptiva innovationer vara en bra förklarings teori. Disruptiva innovationer kan beskrivas som uppfinningar som skapar nya förutsättningar på en befintlig marknad (Widtfelt & Zillinger, 2018, s. 306). De kallas disruptiva eftersom resultatet av innovationerna kan störa utvecklingen av etablerade marknader vilket kan medföra att väletablerade företag försvinner. Till en början kan de beskrivas som en tjänst/produkt som inte överpresterar i jämförelse med de etablerade tjänsterna/produkterna, utan snarare bidrar till nya egenskaper. De nya egenskaperna kan exempelvis vara att de är billigare eller effektivare än redan etablerade tjänster/produkter. Vad som brukar ske är att de nya särdragen attraherar flera kunder vilket resulterar i att nya marknader utvecklas i takt med det. Det som bör beaktas är att den etablerade marknaden inte prompt försvinner, utan snarare att innovationerna bidrar till en förskjutning av den tidigare marknaden (Schmidt & Druehl, 2008, s. 350). Det betyder att de priskänsliga konsumenterna kommer att byta först till den nya innovationen medan de som blir mindre påverkade av priskänsliga kommer stanna kvar vid de gamla längre (ibid).

Eftersom hållbarhetsaspekter och delat ägande blivit en viktigare fråga under de senaste decennierna har nya tjänster som M-car och Voi blivit populära. Tjänsternas egenskaper består av delat ägande vilket innebär att kostnaderna som tillkommer med ägandet kan delas upp

mellan olika användare. Utfallet gör att kostnaderna blir betydligt lägre än att äga produkten privat. Tjänsterna kan även bidra till mindre klimatpåverkan vilket kan vara en bidragande faktor till den attraktiva position de fått på marknaden (Botsman & Rogers, 2019, s. 74). Dessa innovationer bidrar med ett komplement till dagens transportval som kan anses vara disruptiva. Av den anledningen stör dessa innovationer den befintliga bilmarknaden där potentiella privata bilägare kan tänka sig att övergå till bildelningstjänster.

Den rådande COVID-19 pandemin har skapat stora störningar på flera olika marknader. En av de mest påtagliga konsekvenserna är den disruption av individers mobilitet, där flygtrafik, kollektivtrafik och andra former av kollektiva transportmedel stått inför totalstopp (Schmidt et al., 2021). Det har resulterat i att individer fått hitta alternativa lösningar på transportera sig för att minska smittspridningen. Därmed kan pandemin ha skapat förutsättningar för disruptiva innovationer att växa fram. Däremot är det viktigt att poängtera att de nya förutsättningarna, vilka tillkommer som en konsekvens av pandemin, kan orsaka att andra tjänster har svårare att konkurrera på marknaden.

2.3 Delningsekonomi

En populär företagstrategi som tillkommit under de senaste decennierna är den modell som bygger på delningsekonomi. Förklaringen till detta kan beskrivas genom delningstjänsters förmåga att skapa värde till understimulerade resurser genom att distribuera och koordinera dem i utbyte mot monetär utdelning (Lee, Chan, Balaji & Chong, 2018, s. 829). Genom att dela på resurserna kan en effektivare brukning av dem göras med hjälp uthyrning, byte, utlåning eller annan form av delning och därmed utforma ett utbud. Ett motiv bakom den starka framväxten kan även förklaras med hjälp av den ökade digitaliseringen (Botsman & Rogers, 2019, s. 113). Det har möjliggjort och förenklat processen genom att skapa plattformar där leverantören och konsumenten kan få tag på och leverera tjänsten på begäran.

Delningstjänsternas ökade popularitet är som tidigare nämnt dess ekonomiska fördelar. Under 2009 gjordes en studie på 250 nya användare av bildelningstjänster som gick med på att inte använda sin privata bil under hel måndag (Botsman & Rogers, 2019, s. 75). Istället fick de använda andra transportalternativ som cykla, gå eller kollektivtrafik. Deltagarna fick även tillgång till bildelningstjänsten Zipcar men fick enbart använda den vid akuta behov. Studien visade på att deltagarna ökade användning av kollektivtrafiken med 98%, reducerade bilresandet med 66% och sparade 67% i bilrelaterade kostnader (ibid). Den visade även en

ökning med 93% i antalet gående engelska mil och 132% i antalet cyklade engelska mil (ibid). Efter experimentet var det 100 deltagare av de totala 250 deltagarna som inte ville fortsätta äga sin privata bil (ibid).

2.3.1 Fyra principer för delningsekonomi

För att skapa en övergripande bild över hur delningsekonomi hjälper att förändra attityderna till bildelningstjänster kommer studien att applicera Botsman & Rogers (2019) fyra principer för delningsekonomi. Den första principen berör den kritiska massan som innebär att det måste finnas valmöjligheter för konsumenten (Botsman & Rogers, 2019, s. 76). Konsumenten måste exempelvis kunna välja mellan olika bilstorlekar, prestanda och tillgänglighet. En annan central aspekt gällande den kritiska massan är det sociala beviset på att tjänsten faktiskt fungerar (Botsman & Rogers, 2019, s. 81). Här bygger det på att tjänsten attraherar en kärngrupp av frekventa användare som är centrala för att generera socialt bevis. För att ändra inställningen till en tjänst och bryta beteendemönster kan det finnas en psykologisk barriär och därför är de frekventa användarna viktiga för att skapa legitimitet kring tjänstens funktioner. Botsman & Rogers (2019) hävdar att individer ofta baserar deras val beroende på andras val, det vill säga att de inspekterar innan de agerar.

Den andra principen refererar till tomgångs kapaciteten. Principen upplyser delningsekonomins förmåga att skapa värde ur understimulerade resurser (Botsman & Rogers, 2019, s. 84). Det kan göras genom olika digitala plattformar som hemsidor eller appar där användare kan mötas. Här handlar det även om att det måste finnas förutsättningar för användarna att både dela och konsumera på begäran. För att generera flera användare är den här principen central för att göra tjänsten attraktivt (ibid).

Den tredje principen handlar om troendet av det allmänna och belyser värdeökningen av när fler går med i ett nätverk (Botsman & Rogers, 2019, s. 90). I det här fallet kan den rationella anledningen till att gå med i delningstjänst vara att spara pengar eller tjäna pengar. När fler går med i delnings ekonomiska nätverket ökar värdet på tjänsten eftersom både utbud och efterfrågan ökar. Tjänstens ökade värde attraherar fler användare och resurser som kan få oavsiktliga konsekvenser vilket kan påverka det kollektiva samhället på flera plan (ibid). Med detta menas att en delningstjänst som egentligen avser att minska den negativa miljöpåverkan, exempelvis en bildelningstjänst där färre äger egna bilar, får en högre negativ påverkan på miljön eftersom fler väljer att åka egna bilar istället för att åka i kollektivtrafiken.

Den sista principen belyser vikten av att lita på främlingar (Botsman & Rogers, 2019, s. 91). Eftersom en av delningsekonomin främsta drivkrafter är dess förmåga att eliminera mellanhänder och transaktionsavgifter är det essentiellt att transaktionerna mellan den som delar och konsumerar sker säkert. Därmed är det centralt att det finns förutsättningar för samtliga parter att recensera och värdesätta transaktionerna med varandra. Det här skapar tillit till delningstjänster och familjaritet som främjar ett ökat värde vid delningsekonomiska transaktioner. Genom att tillämpa de här verktygen kan eventuella olyckor undvikas i form av vandalism och oseriösa aktörer (ibid).

2.4 Triple bottom line (People, Planet, Profit)

För att skapa en övergripande bild av hur delningsekonomin och disruptiva innovationer kan påverka samhällets övergång till en mer hållbar utveckling kan triple bottom line vara en brygga till det. Ramverket består av tre perspektiv; miljömässiga (Planet), sociala (People) och ekonomiska (Profit). Dessa tre perspektiv påverkar varandra på olika sätt i deltagandet av delningsekonomin och disruptiva innovationer. Därför är det viktigt att förstå hur dessa aspekterna påverkar varandra och hur de bidrar till ett mer hållbart samhälle

2.4.1 Miljöperspektivet (Planet)

Miljöperspektivet handlar om att ta vara på naturens resurser och reducera klimatpåverkan genom att inte störa jordens förmåga att återhämta sig (Legrand, Sloan & Chen, 2017, s. 28). Enligt Arteaga-Sánchez, Belda-Ruiz, Ros-Galvez & Rosa-Garcia (2020, s. 730) innebär en ökad kunskap kring miljöpåverkan att nya innovativa lösningar skapar sätt sätt att förbruka resurser mer effektivt. Däremot bör det tas i beaktning att delningsekonomin och disruptiva innovationer inte alltid bidrar till hållbara eller reducerad klimatpåverkan (Geissingers, Laurell, Öberg & Sandström, 2019, s. 421). I relation till delningsekonomin och disruptiva innovationer kan det tidigare påstående tolkas vara kontradiktoriskt, då en av de centrala delarna av delningsekonomin handlar om effektiv användning av understimulerade resurser. Delningstjänster möjliggör snarare en flexibel brukning av existerande resurser för individer där resurserna kan erbjudas till ett förmånligare pris. Detta resulterar i en uppluckring av marknaden där nya kunder kan mötas för att återuppta konsumtionen (Geissingers et al., 2019, s. 420).

2.4.2 Sociala perspektivet (People)

Ramverkets sociala perspektiv handlar om att företag skapar rättvisa och fördelaktiga villkor för anställda samtidigt som att de gör det för det område de verkar inom (Zak, 2020, s. 255). Zac (2020) menar att det arbetsklimat som företag skapar för anställda i ett samhälle kommer att få effekter på den sociala utveckling i det område som företaget opererar i. Lee et al., (2018, s. 832) belyser hur Airbnb påverkat den lokala hotellmarknaden i Texas, studien visade på att när Airbnbs utbud ökade minskade efterfrågan på de lokala hotellen.

Delningstjänster och disruptiva innovationer som Uber kan även skapa ett orättvist konkurrens klimat där de exempelvis kan undvika regleringar som taxiverksamheten inte kan göra på samma sätt (Cui & Aziz, 2019, s. 644). Den här utvecklingen resulterar i kostnadsfördelar som lokala taxi verksamheter inte har möjlighet att undvika på samma sätt (Caldicott et al., 2020, s. 215). Cui & Aziz (2019, s. 643) hävdar att det skapar flexibla arbetsformer som bidrar med otrygga jobb som kan förhindra kompetensutvecklingen och även leda till minskade incitament till pensionssparande. I den här instansen skapar delningsekonomin och disruptiva innovationer många problem på lång sikt och vilket förtydligar för hur viktigt det är att resonera kring dess konsekvenser på alla plan (ibid).

2.4.3 Ekonomi Perspektivet (Profit)

I övergången till en hållbar utveckling berör det ekonomiska perspektivet potentialen att generera vinster i processen. En vanlig misstolkning eller begränsning med det här perspektivet är det tittas på enskilda företags eller organisationers förmåga att hämta vinster (Zak, 2020, s. 256). Det centrala är att analysera företagets förmåga att hämta vinster i förhållande till de andra två perspektiven, det vill säga det miljömässiga och sociala perspektiven. Triple bottom line ramverket är en aktiv process som möjliggör för företag att föra en mer balanserad och hållbar utveckling i samhället. Därav fungerar inte ett traditionellt vinstperspektiv i det här ramverket, där analys av bokslut är det viktigare måttet. Det ekonomiska perspektivet måste visa på att det kan vara en medskapare till samhällets hållbara utveckling (ibid).

2.5 Hållbar mobilitet

Miljömässiga och hållbara transporter är numera vanliga i vår vardag (Newman & Kenworthy, 2001). Däremot är begreppet hållbar mobilitet ett relativt nytt fenomen och har växt fram under de senaste 30 åren (Holden et. al, 2020). Under den här tiden har en utveckling åstadkommit

för mer hållbar mobilitet. Däremot är transportsektorn fortfarande en av de största orsakerna till utsläpp av växthusgaser försvårar därmed vägen att nå de nationellt fastställda minskningsmålen av koldioxidutsläpp. Newman och Kenworthy (2001) menar att för att mobilitet ska vara hållbar måste resursanvändningen av transporter minskas och transportutsläppen måste reduceras. Samtidigt är det viktigt att en förbättrad levnadsstandard uppnås poängterar Newman och Kenworthy (2001). Det handlar om att bevara jordens naturtillgångar och minska negativa påverkan på människors hälsa.

Klassiska exempel på hållbar mobilitet är till exempel att åka kollektivtrafik, cykla och gå skriver Newman och Kenworthy (2001). Dessa exempel har länge varit välkända som hållbara alternativ och har blivit normaliserade i människors vardag. Däremot menar Banister (2005) att hållbar mobilitet är ett svårt mål att uppnå. Att gå och cykla är bland de transportalternativ som använder sig av minst icke förnybar energi och kan anses vara det mesta hållbara alternativet inom mobilitet. Däremot krävs det utrymme för att kunna gå och cykla, vilket betyder att utrymmet kan anses som en resurs. En annan viktig aspekt att beakta är att det blir märkbart när utrymme kan anses som en resurs på platser där det finns ont om utrymme som till exempel gator i urbana miljöer som tidigare nämnt (ibid.).

Holden et al. (2020) förklarar att hållbar mobilitet handlar om att resa mer effektivt, mindre eller annorlunda. Utifrån detta fastslår Holden et al. (2020) att det finns tre strategier att urskilja för att uppnå hållbar mobilitet: effektivitet, förändring och minskning. Effektivare mobilitet handlar om hur tekniska innovationer kan effektivisera våra befintliga transportalternativ. Förändringsstrategin innebär att nuvarande mobilitets-mönster som domineras av bilar och flygplan ändras till kollektiva alternativ. Holden et al. (2020) menar däremot att, trots effektivisering och förändring, kommer det även att krävas en minskning för att kunna uppnå hållbar mobilitet.

3. Metod

Följande avsnitt presenterar studiens metodval. Studien tar utgångspunkt från en kvantitativ metod där enkätundersökning utgör underlaget till insamlingen av empirin. Vidare presenteras studiens tillvägagångssätt, urval, enkätundersökning, utformningen av enkät och urval och datainsamling. Avslutningsvis redogörs för studiens reliabilitet och validitet och studiens etiska ställningstagande.

3.1 Forskningsstrategi

Studien utgår från en kvantitativ forskningsstrategi och ett deduktivt synsätt eftersom syftet är att undersöka den generella uppfattningen om bildelningstjänster. Det huvudsakliga intresset för studien är att förstå den bakomliggande motivationen till bildelningstjänster för att se om det är en hållbar och långsiktig lösning för metrobana stadsdelar. En kvantitativ forskningsstrategi är lämplig att använda för syftet eftersom det innebär insamling av kvantifierbar data (Bryman, 2018). Den insamlade datan analyseras därefter av statistik och matematik för att identifiera olika mönster och samband. Som nämnt förhåller sig studien till ett deduktivt synsätt, vilket innebär att studien utgår från utvalda teoretiska modeller. Bryman (2018) konstaterar att forskaren utifrån ett visst område och med teoretiska överväganden härleder till ett antal hypoteser som bearbetas med den insamlade empirin.

3.2 Tillvägagångssätt

Till en början undersöktes litteratur inom forskningsområdet genom sökord som hållbar mobilitet, bildelningstjänst och smart mobility för att nämna några. Sökmotorn LubSearch användes för att hitta samtliga vetenskapliga artiklar som studien grundade sig på. Genomgående i studien fanns en noggrannhet gällande val av artiklar för att säkerställa dess trovärdighet. Denna noggrannhet utgick från att källorna granskades kritiskt samt utifrån att de tidigare hade publicerats i vetenskapliga skrifter. Sökorden användes för att avgränsa sökningen samtidigt som det underlättade insamlingen av litteratur som upplevdes ge relevanta träffar. Därefter valdes relevanta akademiska artiklar och böcker för att studera tidigare forskning och på så vis få en fördjupad förståelse. Studien använde även aktuella akademiska artiklar och böcker på grund av att hållbar mobilitet är ett relativt nytt fenomen som ändras snabbt på grund av digitaliseringen. När det hade nåtts en tillräcklig teoretisk mättnad inom forskningsområdet kunde relevanta modeller och teorier för studien väljas ut. Målsättningen av sökandet av litteratur var att hitta ursprungskällan till de olika teorierna som var lämpliga för studien. Fördjupningen medförde en upptäckt av bristande områden inom litteraturen, vilket

medförde att det gick att formulera ett syfte och frågeställningar som var relevanta. För att kunna besvara de framtagna frågeställningarna gjordes en enkätundersökning. Med hjälp av resultatet från enkätundersökningen tillsammans med den teoretiska grunden kunde en analys utformas. Därefter kunde även en slutsats för studien formuleras.

3.3 Enkätundersökning

Den empiriska datainsamlingen utgick från webbenkäter. Detta gav en bättre precision än postenkäter eftersom införandet av data skedde automatiskt vilket i sin tur innebar att mänskliga misstag, i form av felinmatning, minimeras (Bryman, 2018). Vidare var det fördelaktigt eftersom det gav en obegränsad täckning geografiskt. Därmed nådde enkäten ut till fler respondenter. En nackdel med användandet av webbenkäter var att de tycks medföra ett bortfall på grund av att respondenterna kunde missuppfatta frågor i enkäten eller att den var otydligt utformad (Bryman, 2018). Med vetskap om att missförstånd kan uppstå med webbenkäter fanns det en noggrannhet vid utformningen och det säkerställdes att frågorna samt svarsalternativen var tillräckligt tydliga för respondenterna. Detta gjordes genom att testa enkäten på tio slumpmässigt utvalda personer. Responsen av testet resulterade i att det gjordes en del förändringar i formuleringen av frågor. Dessutom förbättrades enkäten med flera typer av svarsalternativ för att inte utesluta ett svar. På så sätt undveks ett internt bortfall där missförstånd kunde uppstå.

3.3.1 Utformning av enkät

Frågorna till enkäten var utformade utifrån bakgrunden av den sammanställda teorin. Det var viktigt att formulera frågor som var relevanta för att bidra till kommande analys, för att på så vis föra studien framåt. Enkäten var uppdelad i totalt fem sektioner, vidare var det en variation av frågor utifrån olika skalnivåer: nominal-, ordinal- och kvotskala. Syftet med de första fem frågorna var att samla information om urvalet, det vill säga frågor om kön, ålder, sysselsättning, månadsinkomst och respondentens geografiska plats. Detta görs även för att kunna exkludera respondenter som inte faller inom populationsramen. Därefter besvarar respondenten mer ingående frågor om generella transportalternativ i deras vardag och motivationen till dessa val. Detta för att skapa en uppfattning kring urvalets förhållande till transportmedel. Resterande frågor skapades för att samla in information om urvalets uppfattning om bildningstjänster och vad som kan tänkas motivera en att använda sig av bildningstjänster. Det var även för att

få en uppfattning angående delningstjänster. Slutligen gavs möjligheten att utveckla eller tillägga något om enkäten.

3.3.2 Urval och datainsamling

För att nå potentiella respondenter delades enkäten på de sociala nätverken Facebook, Twitter och LinkedIn. För att sprida enkäten nyttjades dels privata profiler för att nå vänner och bekanta. Dessutom användes även olika Facebook-grupper för att nå en större population och mer slumpmässiga respondenter. Urvalet ingick under paraplybegreppet icke-sannolikhetsurval och kallas för snöbollsurval (Bryman, 2018). Det är vanligt förekommande i kvantitativa undersökningar där forskare intresserar sig för mönster och samband (Bryman, 2018). När enkäten publicerades på de olika sociala nätverken kom den i kontakt med ett mindre antal som i sin tur hade möjligheten att dela enkäten vidare, vilket de även gjorde. På så sätt kunde enkäten nå ytterligare respondenter som var utanför det egna styrandet och kontaktnät. Vidare i samband med utskicket av enkäten skickades ett missivbrev, se *bilaga 1*, ut i syfte att skapa en uppfattning hos respondenterna om vilka som skickat ut enkäten, avsikten med studien och hur respondenternas uppgifter skulle användas. Enkäten publicerades den 7 maj och var tillgänglig för respondenterna i tio dagar på Facebook, Twitter och LinkedIn. Totalt gav det ett resultat på 261 svar. Därefter fördes datainsamlingen in i SPSS Statistics (SPSS) för att genomgå fyra tester: regressionsanalys, två korstabeller och ett chi square test. Vidare analyserades testerna i förhållande till de valda hypoteserna och frågeställningar som formulerats för att skapa underlaget till studiens diskussion och slutsats.

3.4 Reliabilitet och validitet

För att studien ska uppnå forskningskvalitet utgick studien från begreppen reliabilitet och validitet. Bryman (2018) skriver att begreppen är viktiga och grundläggande kriterier att förhålla sig till för att åstadkomma god kvalitet på undersökningen. Det förstnämnda, reliabilitet handlar om huruvida studien är tillförlitlig och om resultatet av undersökningen är trovärdigt och kan användas vidare (Bryman, 2018). Det är av betydelse att det är en hög reliabilitet vid enkätundersökningar, eftersom en mätning vid en tidpunkt ska ge samma resultat vid en ny mätning (Troost & Hultåker, 2016). Det innebar att svarsalternativen borde varit utformade på ett begripligt och stabilt sätt. För att säkerställa att enkäten var tillförlitlig genomfördes en pilotundersökning på tio slumpmässiga respondenter för att undvika

eventuella otydligheter. Trost och Hultåker (2016) konstaterar att reliabiliteten blir hög om nästintill alla respondenter förstår och uppfattar frågorna likadant. Därför valdes krångliga ord bort i frågorna för att göra enkäten begriplig för samtliga respondenter. Målbilden var att samtliga respondenter skulle uppfatta frågorna på samma sätt och undvika missförstånd.

Det andra grundläggande begreppet, validitet, innebär att frågan som ställs ska mäta det den är avsedd att mäta (Wenemark, 2017). Inom det huvudsakliga begreppet validitet går det att skilja mellan bland annat extern- och ekologisk validitet (Bryman, 2018). Extern validitet rör frågan om resultatet av undersökningen går att generalisera. Eftersom studien utgick från ett icke-sannolikhetsurval och således inte inom en bestämd population ansågs generaliserbarheten till den genomförda studien vara begränsad. På grund av urvalsmetoden var det en begränsad kontroll av population när enkäten delades vidare. Ekologisk validitet innefattar frågan om hur resultatet lämpar sig i människors vardag och sociala miljö (Bryman, 2018). Användandet av enkätundersökningar tenderar att kritiseras för otillräcklighet av ekologisk validitet, vilket innebär att frågorna inte alltid speglar respondenternas uppfattning som i sin tur leder till försämrade verklighetsförankring. Enkätens frågor formulerades på ett begripligt och tydligt sätt som gick att tillämpa på det verkliga livet, detta för att samtliga respondenter skulle ha möjlighet att relatera. Detta bidrog till en ökad ekologisk validitet.

3.5 Etiska ställningstaganden

Bryman (2018) redogör för fyra olika etiska principer att förhålla sig till vid bland annat genomförandet av en enkätundersökning. De fyra principerna är: informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. Det förstnämnda, informationskravet, innebär att potentiella respondenter har vetskap om att undersökningen är frivillig samt att de har full förståelse för syftet (Bryman, 2018). Därmed är det av betydelse att förse dessa respondenter med fullständig information om syftet till undersökningen i ett tidigt stadi. Ytterligare en etisk princip att förhålla sig till är samtyckeskravet. Det handlar om att respondenter ska ge sitt samtycke till att aktivt ta ställning och delta i enkäten. Respondenten tycks ge samtycke genom att löpande besvara enkäten och trycka på skicka in (Wenemark, 2017). Det tredje, konfidentialitetskravet, innebär att respondenternas uppgifterna behandlas konfidentiellt och att de genomgående i undersökningen förblir anonyma (Bryman, 2018). Den sista av principerna som benämns nyttjandekravet går ut på att all insamlad data av uppgifter enbart används till ändamålet av enkäten (Bryman, 2018).

I det utformade missivbrevet behandlades tre av de etiska principerna, nämligen informationskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. I den utformade enkäten låg missivbrevet först för respondenterna att läsa. Det framgick i missivbrevet att det var frivilligt att delta men också en förklaring om syftet med enkäten, därmed uppfylldes informationskravet. Vidare till konfidentialitetskravet poängterades det i missivbrevet att enkäten är fullständigt anonym och innebar således att respondenternas uppgifter behandlades konfidentiellt. Nyttjandekravet behandlades även genom att det betonades i missivbrevet att den insamlade datan enbart användes i forskningssyfte för studien. Slutligen uppfylldes samtyckeskravet i samband med att respondenterna löpande svarade på de utformade frågorna och valde att skicka in den besvarade enkäten.

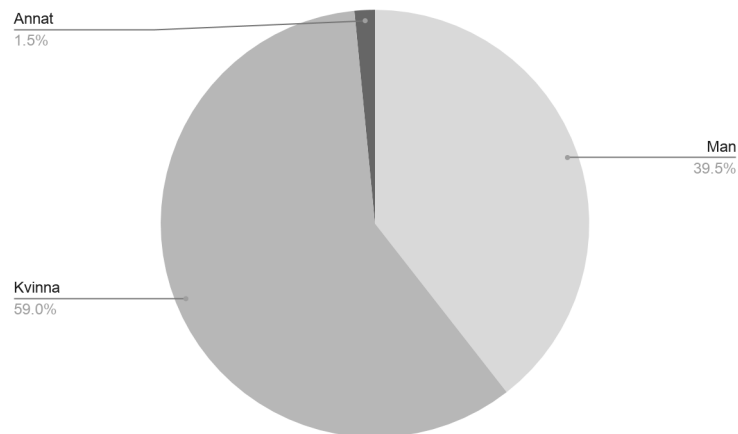
4. Resultat och analys

I detta avsnitt kommer det empiriska materialet att presenteras och analyseras med hjälp av teorin från föregående avsnitt. Analysen har delats upp i sex delar där den första delen berör datainsamlingen. Därefter kommer det empiriska materialet analyseras utifrån disruptiva innovationer, delningsekonomi och hållbar mobilitet samt om de kan kallas för det. Såldes ska studien synliggöra och diskutera de direkta och indirekta effekterna av bildelningstjänster. Slutligen kommer de indirekta och direkta effekter diskuteras utifrån triple bottom line.

4.1 Datainsamling och bakgrundsempiri

Enkäten resulterade i totalt 261 respondenter där det interna bortfallet beräknas till cirka 2%. Det interna bortfallet beror på att respondenter har hoppat över eller missat att svara på en eller flera frågor. Trots detta interna bortfall anses resultatet vara användbart då alla respondenterna har svarat på majoriteten av frågorna i enkäten, vilket även indikerar på att enkäten har genomförts seriöst. Eftersom ett snöbollsurval har använts för att samla in data fanns det en begränsad kontroll av det slutliga urvalet. Trots detta var målsättningen att nå ut till olika åldrar och respondenter som befann sig i olika städer för att samla in information från olika perspektiv och få ett mer nyanserat resultat. De inledande bakgrunds frågorna i enkäten var utformad för att skapa en övergripande förståelse av urvalet. På så sätt möjliggörs analysen av urvalsmetoden och det går att föra en kritisk diskussion över hur urvalet kan påverka datainsamlingen. De fem bakgrunds frågorna som ställdes till respondenterna handlade om könsfördelning, åldersfördelning, sysselsättning, månadsinkomst och respondenternas geografiska plats.

Efter att det interna bortfallet på 2% tagits bort kvarstår det 256 respondenter som har deltagit i undersökningen. Utav dessa 256 svar identifierar 59% sig som kvinnor, 39.5% som män och resterande 1.5% identifierar sig som varken man eller kvinna, se *Figur 1* nedan.



Figur 1: Ett cirkeldiagram över respondenternas könsfördelning.

Kvinnor har en tydlig majoritet i urvalet, vilket skiljer sig från den generella populationen i Sverige. Enligt SCB (2020) var det 49.7% kvinnor, respektive 50.3% män i december 2020. Detta kan bero på att urvalsmetoden som använts för att samla in data där slutresultatet av urvalet inte har kunnats påverka. Det kan anses problematiskt då det inte går att generalisera och analysera datainsamlingen utifrån kön, då kvinnor kan ha en annorlunda uppfattning av bildelningstjänster jämfört med andra könsidentiteter.

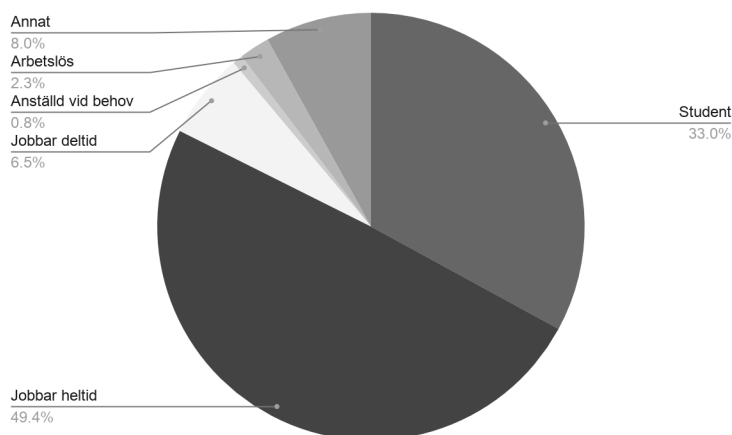
Ålder var den andra bakgrundsfrågan som ställdes i enkäten, åldersspannet bland respondenterna sträcker sig från 18 till 79 år. Resultatet från enkäten har sammanställts i *Tabell 1* nedan, för att få en tydligare bild över åldersfördelningen i urvalet. Även åldersfördelningen i urvalet är ojämnt fördelat där åldrarna 18-24 år och 25-29 år har en tydlig majoritet med 33.9% respektive 18.3%. Resterande åldrar har en betydligt lägre procentandel av urvalet.

Tabell 1. Respondenternas åldersfördelning:

Ålder	Antal	Procent
18-24	87	33.9%
25-29	47	18.3%
30-34	12	4.6%
35-39	5	2%
40-44	9	3.5%
45-49	18	7%
50-54	25	9.8%
55-59	33	12.9%
60-79	20	8%
Totalt	256	100%

Detta kan dels bero på urvalsmetoden som har använts, där respondenter främst består av närliggande åldrar till oss själva. Jämför man däremot resultatet med åldersgrupper i Sverige går det att hitta samband. Enligt SCB (2020) är de största åldersgrupperna i Sveriges befolkning 25-29 år och 30-34 år. Anledningen till detta beror på att det dels föddes många barn i början av 1990-talet men även på grund av att en stor andel av de som invandrar till Sverige är i dessa åldersgrupper (SCB, 2021). Det går således att analysera resultatet utifrån åldersfördelning, eftersom datainsamlingen överensstämmer med populationen i Sverige .

Syftet med den tredje bakgrundsfrågan var att samla in information om respondenternas huvudsakliga sysselsättning. Resultatet presenteras i cirkeldiagram 2 nedan och visar att majoriteten av respondenterna jobbar heltid eller studerar. Den tredje största gruppen resulterade i annan sysselsättning än vad som gavs som svarsalternativ vilket gör det svårt att exakt definiera vad dessa respondenter gör. Det innebär även en brist i enkäten då rätta svarsalternativ inte har uppgetts till respondenterna. Den fjärde största gruppen bland respondenterna var individer som jobbar deltid, därefter arbetslösa och sist anställd vid behov.



Figur 2: Ett cirkeldiagram över respondenternas sysselsättning.

Trots en ojämn fördelning mellan de olika sysselsättningsgrupperna visar däremot resultatet att 49.4% av urvalet är förvärvsarbetande. I relation till den totala svenska populationens förvärvsarbete som utgörs av 49% (SCB, 2019) överensstämmer det faktiskt med datainsamlingen. Detta innebär att datainsamlingen kan analyseras utifrån respondenternas sysselsättning och hur dessa individer resonerar kring bildelningstjänster.

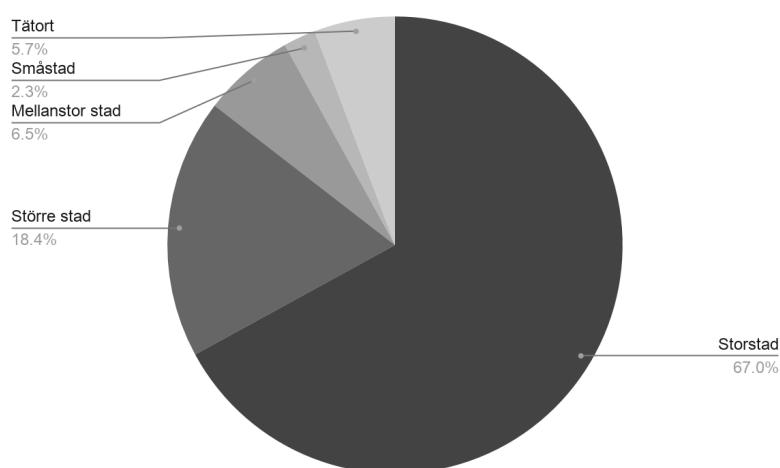
Efter sammanställning av data från fjärde bakgrundsfrågan i enkäten om respondenternas månadsinkomst, sammanställdes följande tabell.

Tabell 2. Fördelning av månadsinkomst:

Månadsinkomst	Antal	Procent
0 kr - 9 999 kr	19	7.4%
10 000 kr - 19 999 kr	70	27.3%
20 000 kr - 29 999 kr	30	11.7%
30 000 kr - 39 999 kr	39	15.3%
40 000 kr - 49 999 kr	23	9%
50 000 kr - 59 999 kr	16	6.3%
60 000 kr +	59	23%
Totalt	256	100%

Även denna fråga resulterade i en ojämn fördelning mellan grupperna, där den största andelen av urvalet på 27.3% har en månadsinkomst mellan 10 000 kr - 19 999 kr. Detta kan bero på att en stor del av urvalet (33%) består av studenter som framkom från frågan om sysselsättning. Den näst minsta respondentgruppen på 7.4% av urvalet har en månadsinkomst på 0 kr-9 999 kr. Resterande grupper av respondenterna har en månadsinkomst som är högre än 20 000 kr vilket kan bero på att majoriteten av urvalet jobbar heltid. Det är dock intressant då tidigare studier visar på att människor med en hög utbildning och bra lön är vanligare bland bildningstjänster.

Sista bakgrundsfrågan ställdes för att samla in information om respondenternas geografiska plats. Datainsamlingen resulterade i att majoriteten av urvalet är bosatta i en storstad (67%) följt av större stad, mellanstor stad, tätort och sist småstad vilket presenteras i *Figur 3* nedan.



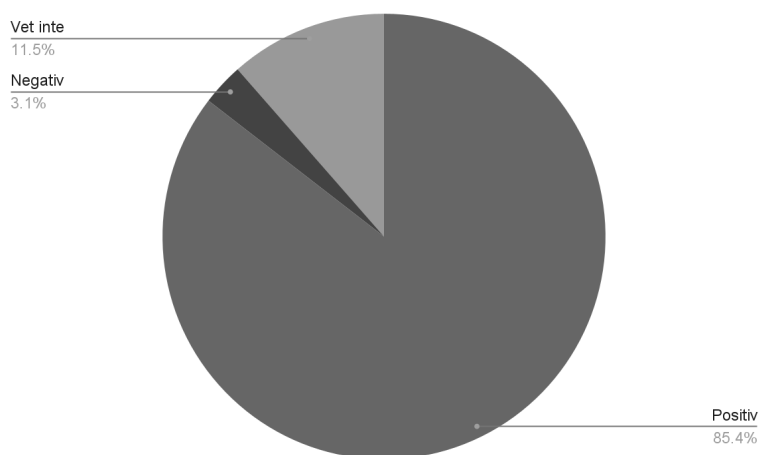
Figur 3: Ett cirkeldiagram över respondenternas geografiska plats. Städernas storlek definieras som: Storstad (> 200 000 invånare), Större stad (50 000 - 199 999 invånare), Mellanstor stad (20 000 - 49 999 invånare), Småstad (15 000 - 19 999 invånare), Tätort (< 14 999 invånare).

Anledningen till att majoriteten av urvalet är bosatta i en storstad kan även här bero på urvalsmetoden som använts, där en många i vårt kontaktnät är bosatta i storstäder i Sverige. Jämför man detta med den totala befolkningen i Sverige bor 20% i storstäder som Stockholm, Malmö och Göteborg (SCB, 2020). Detta överensstämmer inte med datainsamlingen från enkäten och det går således inte att generaliseras utifrån urvalets geografiska plats.

Sammanfattningsvis innebär detta att resultatet kan analyseras utifrån respondenternas åldersfördelning och sysselsättning, eftersom urvalet överensstämmer med den totala befolkningen i Sverige. Det går därför att dra slutsatser och analysera hur dessa personer resonerar kring bildelningstjänster. Däremot går det inte att analysera utifrån kön, månadsinkomst eller respondenternas geografiska plats. Med denna bakgrundsinformation om respondenterna finns det en medvetenhet och en försiktighet med att analysera resultatet, eftersom urvalet inte helt överensstämmer med Sveriges befolkning. Även svarsfrekvensen anses vara tillräcklig hög då majoriteten av frågorna har besvarats samt att testerna i SPSS visar på god signifikans. Därför tycks datainsamlingen kunna vidare användas i framtida studier inom samma ämne.

4.2 Från äganderätt till användarrätt

I enkäten frågades respondenterna om de vill äga en bil i framtiden, 78.2% svara ja, 21.1% nej och resterande visste inte. Det frågades även hur deras inställning till delningstjänster var. Här svarade 85.4% att de har en positiv inställning, 3.1% har en negativ inställning och resterande visste inte, vilket framgår i *Figur 4*:



Figur 4: Ett cirkeldiagram över respondenternas inställning till delningstjänster.

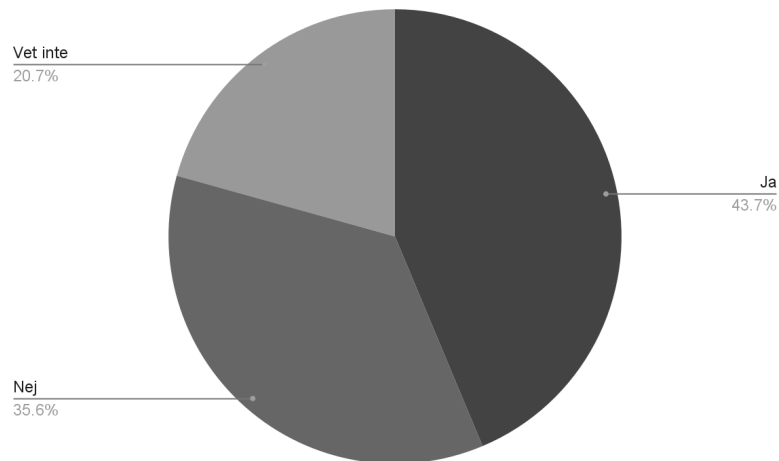
Statistiken visar på att respondenterna är motsägande. Samtidigt som respondenterna har en positiv inställning till delningstjänster så vill även en större andel äga en bil i framtiden. Orsaken till den här motsägelsen kan förklaras med hjälp av frågorna “Har du använt dig av en bilpools tjänst” och “Hade du kunnat tänka dig att använda bilpools tjänst igen”, där 77% inte har använt sig av bildelningstjänster. Däremot visar frågan “Hade du kunnat tänka dig att

använda bilpools tjänst igen” att 96.4% av de som prövat bildelningstjänster att de kan tänka sig att använda det igen.

Förklaringen till motsägelsen kan också kopplas till bristen av aktörer på marknaden vilket gör att utbudet av bilar lämpar sig för en viss typ av livsstil som inte använder en bil särskilt frekvent, samtidigt som de lever ett relativt flexibelt liv. Bildelningstjänster kommer förmodligen inte lämpa sig lika bra för en barnfamilj eftersom barnfamiljer sällan är flexibla gällande bilanvändning i sin vardag och kräver att bilen ska vara lättillgänglig. Här kan det även vara problematiskt om bildelningstjänster inte kan erbjuda en tillräcklig variation i sitt utbud. Detta eftersom en barnfamilj med fler barn kan kräva en större bil än någon som är ensamstående och ska åka bil själv. Det som kan ha skett är att bildelningstjänster inte har nått en kritisk massa, det vill säga att bildelningstjänsters egenskaper är begränsade. Enligt *avsnitt 2.3.2* är en kritisk massa nödvändig för att kunna skapa valmöjligheter för konsumenten. För att attrahera en större massa bör bildelningstjänsters egenskaper bli mer mångfacetterat för att skapa ett större hot mot att äga en bil privat. En kritisk massa kan exempelvis uppnås genom att öka tillgängligheten och erbjuda prestandabilar för bilentusiaster för att utöka konsumenternas valmöjligheter.

Utifrån aktuella händelser i omvärlden som den pågående COVID-19 pandemin samt det nya hållbarhetstänkandet som vuxit fram som en konsekvens av Greta Thunbergs engagemang, kan det antas att en bildelningstjänst skulle gynnas av de dessa händelser. Detta eftersom restriktioner och hållbarhetsaspekter kan ha en inverkan i individers beslutsprocesser vid val transporter. Anledning till det antagandet grundar sig i att bildelningstjänster skapar ett alternativ i utbudet av transportmedel där kontakt med andra kan undvikas och ett mer hållbart alternativ till ägande av en bil erbjuds. Därmed kan det tolkas som att COVID 19 kan ha fått en positiv inverkan på konsumenters inställning eller användning av bildelningstjänster eftersom det förhindrar många att åka kollektivt.

Utifrån studiens enkät har *Figur 5* sammanställts. Resultatet visar att 43.7% av respondenterna svarat ja om deras inställning till bildelningstjänster har förändrats under de senaste fem åren, 35.6% svarade nej och resterande vet inte.



Figur 5: Ett cirkeldiagram över om respondenternas inställning till bildelningstjänster har förändrats de senaste fem åren.

Av de 174 respondenter som svarade ja var det 35.4% som svarade att anledningen till det var den ökade miljömedvetenheten medan 42.2% svarade att det var den ökade digitaliseringen. Detta visar på att trots den ökade miljömedvetenheten och ökade digitaliseringen vilket ses som en brygga för denna typ av tjänst, så är det fortfarande inte tillräckligt många som är övertygade. Detta innebär att den inte tillför en tillräckligt stor disruption i bilbranschen. Däremot är det en majoritet som har ändrat sin inställning till bildelningstjänster under de senaste 5 åren. Baserat på den analysen kan det tolkas som att utvecklingen är på väg åt att fler blir mer mottagliga till bildelningstjänster. Det här visar på att studiens hypotes om att konsumenters inställning till bildelningstjänster har ökat stämmer.

Att det skulle finnas en korrelation mellan vilken sysselsättning respondenterna har och användningen av delningstjänster etablerades tidigt i studien. För att kunna analysera hypotesen om att fler studenter använder sig av bildelningstjänster sammanställdes frågan "Sysselsättning" med "Har du använt dig av någon form av delningstjänst" i en korstabell i SPSS. Korstabellen sammanställdes i *Tabell 3*.

Tabell 3: Antalet respondenter, i procent, som har använt sig av en delningstjänster vid ett eller flera tillfällen utifrån deras sysselsättning.

Sysselsättning	Antal inom sysselsättnings gruppen	Använt sig av delningstjänst	Inte använt sig av delningstjänst	Vet inte	Totalt
Annat	21	30%	60%	10%	100%
Anställd vid behov	2	100%	-	-	100%
Arbetslös	6	50%	16.7%	33.3%	100%
Jobbar deltid	17	88.2%	11.8%	-	100%
Jobbar heltid	126	72.1%	26.4%	1.5%	100%
Student	84	91.9%	7%	1.1%	100%
Totalt:	256				

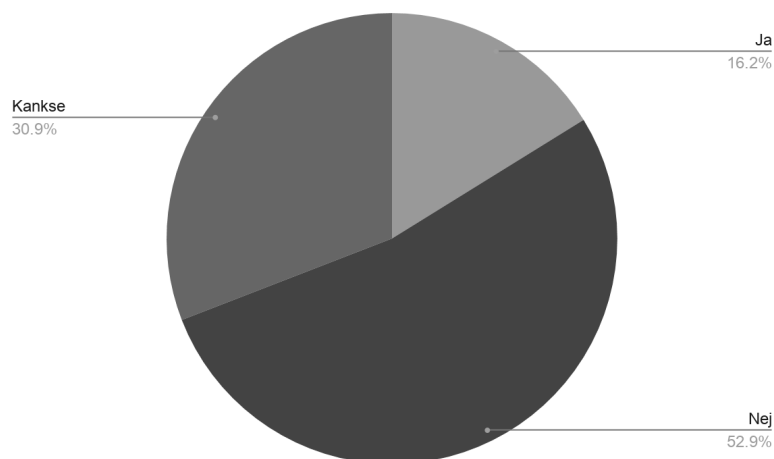
Utifrån antalet respondenter inom varje sysselsättningsgrupp kan det tänkas vara mest relevant att analysera resultatet utifrån de som arbetar heltid och de som är studenter. Detta eftersom dessa grupper står för en tydlig majoritet av det totala antalet respondenter. Resultatet visar att av de respondenter som är studenter så har hela 91.9 % använt sig av en delningstjänst tidigare. Samtidigt visar resultatet att av de respondenter som arbetar heltid är det 72.1 % som har använt sig av en delningstjänst tidigare. Denna andel är alltså mindre för heltidsanställda jämfört med studenter. Med avstamp i teorin gällande disruptiv innovation är detta resultat rimligt. Detta eftersom studenter är mer priskänsliga och därmed mer benägna att använda den nya innovationen, i detta fall delningstjänster. För studenter kan en bildelningstjänst vara mer ekonomiskt lönsam på kort sikt eftersom det är billigare att använda en bildelningstjänst än att investera i en egen privat bil. Dessutom kan resultatet tänkas bero på aktuella händelser i omvärlden, exempelvis som Greta Thunbergs positiva inflytande på ungas hållbarhetstänk. Med grund i teorin kring att Greta-rörelsen påverkar unga människor att tänka mer hållbart, är det rimligt att yngre studenter är mer benägna att använda sig av delningstjänster. Utifrån resultatet i *Tabell 3* samt tillhörande analys kan det konstateras att hypotesen kring att studenter är en av de grupper som kommer att använda sig av bildelningstjänster mest förmodligen stämmer.

Avslutningsvis kan det hävdas att bildelningstjänster är en disruptiv innovation till bilbranschens konsumenter som bor i storstäder, men inte mot de som bor i mindre städer eller på landsbygden eftersom tillgängligheten är större i större städer. Dessutom lämpar sig bildelningstjänster för de som inte använder bil frekvent. Däremot kan det vara svårt att se

bildelningstjänster som ett fullständigt substitut mot de mer traditionella transport alternativen som kollektivtrafik eller en privat bil. Detta eftersom bildelningstjänst-modellen inte är tillräckligt utvecklad än. I dagsläget saknas det ett utbud som tillfredställer alla potentiella konsumenter. Därmed bör bildelningstjänster snarare definieras som en komplement än ett substitut till de befintliga transportalternativen finns tillgängliga idag.

4.3 Bildelningstjänsters i dag

Utifrån enkäten kan det konstateras att av de 136 respondenter som äger en eller flera privata bilar, är 52.9% av dessa inte villiga att ersätta sin bil mot bildelningstjänster. Enbart 16.2% av respondenterna kan tänka sig att helt övergå till bildelningstjänster och resterande 30.9% svarade kanske, resultatet har sammanställts i nedanstående *Figur 6*.



Figur 6: Ett cirkeldiagram över de respondenternas som äger en eller flera bilar och ifall dessa respondenter är villiga att ersätta sin bil med en bildelningstjänst.

Utifrån detta kan det tolkas att enkätens respondenter inte är övertygade om att bildelningstjänster är en tillräckligt bra innovation för att välja bort det privata ägandet av en bil. De motiverar att anledningen till det är:

“Om det fanns tillgängligt i mitt bostadsområde”

“Bekvämligheten att förfoga en bil är en avgörande fråga”

“Kör för långa sträckor och för mycket under vardagar och helger. De andra alternativen som finns är dyra och otympliga. Dessutom behöver man lägga onödig tid på planering”

“Krångligt att anpassa sig efter andra”

“Behov av bil pga stor familj”

Som citaten ovan beskriver är det många respondenter som tycker att bildelningstjänster tar för mycket tid för planering och kostar för mycket vilket resulterar i att de hellre äger sin egna bil. Det kan även tolkas utifrån respondenternas kommentarer att det råder en brist av tillgängliga bilar i relation till utbudet i flera områden. En annan tolkning är att de befintliga aktörerna på den svenska marknaden för bildelningstjänster erbjuder ett snävt utbud av bilar som inte passar frekventa bilanvändare samt bilanvändare som kör längre sträckor. Detta utifrån att frekventa bilanvändare har behovet att snabbt och enkelt ha en bil tillgänglig. Utifrån denna analys och respondenternas svar kan det fastställas att hypotesen som togs fram tidigt i arbetsprocessen gällande att många fortfarande vill äga sin egna bil stämmer.

Som tidigare nämnt, kan orsaken till att vissa respondenter upplever denna brist i utbudet bero på att bildelningstjänsterna inte täcker det befintliga utbudet inom olika områden. Utifrån detta kan intrycket ges att bildelningstjänster passar mer passiva bilanvändare, det vill säga personer som inte är i en behov av att köra bil särskilt frekvent. Detta då dessa mindre frekventa bilanvändare inte har behovet att ofta ha en bil tillgängligt snabbt och enkelt. Eftersom det existerar en brist av tillgängliga bilar samt att det råder en skillnad i utbud för olika områden, kan det sägas att bildelningstjänster bidrar med en inkrementell störning i bilbranschen. Därmed kan det konstateras att marknaden inte uppfyller behovet hos alla

konsumenterna/studiens respondenter, utan snarare passar bättre till de som bor i städer där tillgängligheten är större.

Enligt resultat presenterat i *avsnitt 4.2* visas det att majoriteten av enkätens respondenter menar att om de har provat bildelningstjänster kan de tänka sig att pröva det igen. Detta visar på att bildelningstjänst besitter den första principen kring delningsekonomi vilket innebär att tjänstens funktionalitet är socialt bevisat och kan potentiellt bidra till fler återkommande konsumenter. Med grund i detta kan det fastställas att det finns en möjlighet att den kritiska massan uppnås.

Den andra principen för delningsekonomi lyfter fram de understimulerade resursernas förmåga att skapa värde. Många av respondenterna, enligt ovan presenterat resultat, svarar att de inte har provat bildelningstjänster än. Med grund i detta kan det antas att bildelningstjänster inte har tillräckligt många konsumenter för att skapa ett värde ur de understimulerade resurserna. Samtidigt svarar även flera respondenter att de har en positiv inställning till delningstjänster, enligt det ovan nämnda resultatet. Med grund i detta kan det antas att bildelningstjänster besitter ett stort utbud av understimulerade resurser på den svenska marknaden men att de också har svårt att attrahera konsumenter. Däremot finns faktiskt möjligheten att koppla samman dessa understimulerade resurser och konsumenter med hjälp av digitaliserade plattformar i form av appar och hemsidor. Det här även en av de centrala anledningarna till varför bildelningstjänsterna inte är lönsamma idag.. Därmed finns det en möjlighet att utnyttja dessa understimulerade resurserna göra större satsningar genom på att attrahera fler.

Den tredje principen för delningsekonomi belyser hur delningsekonomi kan skapa oavsiktliga konsekvenser för det kollektiva samhället. För att göra det krävs det att antalet konsumenter ökar jämsides med tjänstens utbud. Utifrån resultatet att det endast var 33 % som har använt bildelningstjänster, alltså en tydlig minoritet, är det svårt att analysera och tolka vilka typer av kollektiva konsekvenser bildelningstjänster kan få. Däremot kan det antas att bildelningstjänster inte har fått några påtagliga konsekvenser för det kollektiva i dagsläget eftersom det är få respondenter som har testat bildelningstjänster. Om fler aktörer intar marknaden för bildelningstjänster kan det tänkas att fler konsumenter väljer att använda sig av dessa delningstjänster i utbyte mot att äga en bil privat eller att åka kollektivt. Detta eftersom tillgängligheten ökar. Om det är fler bilägare som väljer att använda bildelningstjänster istället för att äga en egen bil kan det antas att den negativa klimatpåverkan minskar. Däremot, om det

istället är personer som ofta åker kollektivt som börjar använda bildelningstjänster kan det antas att klimatpåverkan ökar. Därmed finns möjligheten att det skapas oavsiktliga konsekvenser för det kollektiva samhället när fler börjar använda bildelningstjänster.

Den fjärde och sista principen berör hur bildelningstjänsters förmåga att vara säkra för både konsumenterna och de som delar så de kan uppleva tillit till tjänsten. Enligt tidigare presenterat resultat är 94.6 % som prövat bildelningstjänster villiga att pröva det igen. Detta kan indikera att konsumenterna upplever tillräcklig tillit för att pröva det igen. Redan idag finns det digitala forum som ger konsumenterna möjligheten att skriva omdömen om deras upplevelser kring olika aktörers bildelningstjänster. Omdömena på dessa forum skapar en transparens syn på aktörernas tjänster och ger konsumenten en bättre inblick i hur det fungerar. Detta skapar även tillit då konsumenten utifrån dessa omdömen förstår vad den ska förvänta sig. Därmed anses den bildelningstjänster besitta på den fjärde principen för delningsekonomi.

Sammanfattningsvis kan det sägas att bildelningstjänsterna besitter delningsekonomins fyra principer. Däremot finns det vissa aspekter i bildelningstjänster vilka fortfarande befinner sig i en mognadsfas. Därmed finns det utrymme för vissa utvecklingsmöjligheter innan tjänsten får påtagliga effekter. Detta resonemang grundas i att det i dagsläget inte finns tillräckligt många som använder sig av bildelningstjänster vilket i sin tur kan grundas i att tillgängligheten och utbudet inte är tillräckligt för att möta potentiella kunders behov.

4.4 Dubbelmoral till hållbar mobilitet

En förväntning som etablerades tidigt i studien grundar sig i att undersöka individers uppfattning om hållbar mobilitet och ifall bildelningstjänster skulle kunna vara en hållbar lösning. Hypotesen som formulerades var att svenska individers uppfattning om hållbar mobilitet har ökat under de senaste fem åren och att bildelningstjänster kan vara en långsiktig och smart lösning för hållbarhet inom mobilitet. För att pröva hypotesen sammanställdes två enkätsvaren från två frågor i SPSS genom en korstabell. Den ena är "Sysselsättning" och den andra är "Har din inställning till bildelningstjänster förändrats under de senaste 5 åren". Sammanställningen av korstabellen resulterade i totalt 256 respondenter. Vidare visar korstabeller ett blandat resultat av hur de olika sysselsättnings gruppernas inställning har förändrats. *Tabell 4* visar att 56.5% av studenterna och 41.9% av de som jobbar heltid har svarat att deras inställning till bildelningstjänster har ändrats.

Tabell 4: Antalet respondenter, i procent, som har ändrat sin inställning till bildningstjänster under de fem senaste åren.

Sysselsättning	Inställningen har förändrats	Inställningen har inte förändrats	Vet inte	Totalt
Annat	30%	50%	20%	100%
Anställd vid behov	-	50%	50%	100%
Arbetslös	16.7%	50%	33.3%	100%
Jobbar deltid	29.4%	47%	23.6%	100%
Jobbar heltid	41.9%	37.2%	20.9%	100%
Student	56.5%	25.9%	17.6%	100%

Samtidigt har 91.9% av studenterna och 85.3% av de respondenter som jobbar heltid svarat att de har en positiv inställning till delningstjänster. Studenter och respondenter som jobbar heltid är de två största sysselsättningsgrupperna i urvalet, och datainsamlingen indikerar att det finns en klar majoritet som har ändrat sin uppfattning till bildningstjänster och att inställningen är positiv. Holden et al. (2020) skriver att en av tre åtgärdsstrategier för en mer hållbar mobilitet är att det måste ske en förändring i nuvarande mobilitets-mönster. Detta kan indikera att det finns en förändring i människors betende och mobilitet-mönster, vilket är ett steg i rätt riktning för mer hållbar mobilitet. Samtidigt har 64.8% utav 256 respondenter svarat att de tror bildningstjänster är en hållbar och långsiktig lösning till de miljöutmaningar som medförs av massivt bil användning. Av de 56 respondenter som använt sig av en bildningstjänst innan var det 96.4% av dessa som hade kunnat tänka sig att använda en bildningstjänst igen. Den andra återgärdesstrategi som Holden et al. (2020) lyfter fram är effektivitet. Datainsamlingen visar att 47.1% av respondenterna anser att bildningstjänster är krångliga att använda, vilket kan innebära att det inte ses som en effektiv innovation. Enligt tidigare presenterat resultat, visar datainsamlingen att 78.2% av respondenterna svarat att de vill äga en bil i framtiden och det är en klar majoritet i samtliga sysselsättnings grupper. Detta kan bero på den individuella rörligheten och bekvämligheterna som en bil medför.

Sammanfattningsvis stämmer hypotesen delvis med det insamlade materialet. Resultatet visar på att det finns en positiv attityd till delningstjänster och bildningstjänster som kan anses som en hållbar och långsiktig lösning till de indirekta och direkta effekterna av massivt bilanvändande. Problemet är att det kan anses finnas en dubbelmoral bland respondenterna.

Samtidigt som bildelningstjänster verkar vara en attraktivt alternativ och en hållbar lösning är respondenterna inte villiga att ge upp sin dröm om att äga en egen bil i framtiden. Detta är problematiskt ur ett hållbarhetsperspektiv, eftersom minskning av resurser och mobilitet är den viktigaste aspekten för mer hållbar mobilitet enligt Holden et al. (2020) tredje återgård strategi. Detta förstärker Banister (2005) argument om att hållbar mobilitet är ett svårt mål att uppnå.

4.5 Bildelningstjänsters direkta och indirekta effekter

I detta avsnitt presenteras en analys kring de direkta och indirekta effekterna av bildelningstjänster.

4.5.1 Direkta effekter

Det råder ingen tvekan om att de befintliga transport alternativen kommer att behöva vidareutvecklas för framtidens hållbara transformation. Som tidigare konstaterat kommer 70% av världens befolkning flytta till metrourbana områden vilket är indikator på att befolkningstätheten kommer att öka (Hutyra et al., 2011). Genom att bidra till ett komplement till de tillgängliga alternativen kan en effekt bli att antalet bilar minskar på vägarna eftersom det är flera som delar på bilen. Den här effekten kan bidra till ökat utrymme i metro urbana områden vilket kan resultera i fler bostäder. Resurser kan istället allokeras om från att bygga bensenmackar och stora parkeringshus till att hjälpa urbana områden med sin hållbara utveckling.

En annan tydlig effekt som sker är att de som väljer att gå med i bildelningstjänster väljer att använda bilen när de faktiskt är i behov av den (Botsman & Rogers, 2019). Det här kan resultera i att det är färre bilar på vägarna som kan göra att det blir säkrare på vägarna när bilen ska användas. Därmed betyder det att andra transportalternativ kommer att öka såsom cykel, gång, kollektivtrafiken och eldrivna sparkcyklar om bildelningstjänster börjar ta fart. Med mindre bilar på vägarna som eventuellt kan störa trafikflödet kan det även leda till att kollektiva transportmedel kan flödas bättre i trafiken vilket ökar tillförlitligheten till dem, det vill säga att de håller sina tider bättre.

Däremot är det viktigt att beakta att det kan få motsatt effekt. Om priserna på bildelningstjänsterna börjar komma i linje med andra transportalternativ som exempelvis

kollektivtrafiks alternativten kan det resultera i att fler väljer bilen istället för kollektivtrafiken. Här blir de direkta effekterna istället ökat antal bilar i trafiken, vilket skulle kunna utmynna i att bildelningstjänsten kan förlora sin attraktivitet då det inte går lika smidigt att transportera sig då trafiken kan öka. Därmed är det centralt att politiker sätter policys som går i linje med den hållbara samhällsutveckling, alternativt att de hittar policys som främjar bildelningstjänster (Cui & Aziz, 2019, s. 643).

Bilen har tidigare ansetts vara en form av frihetssymbol men en intressant utveckling kan vara att bildelningstjänster potentiellt kan ha styrkt den här symbolen. Eftersom möjligheten av att ha tillgången till en bil när som helst och nästan varsomhelst nu finns fast utan de kostnader som är knutna till bilägandet. En tolkning av den här utvecklingen är att bildelningstjänster demokratiserat bilägandet, genom göra bilen mer tillgängligt till flera som tidigare varit skrämda av de kostnader som är knutna till det. Följaktligen leder det även till att tidigare bilägare som väljer att övergå till bildelningstjänster ökar deras disponibla inkomst.

4.5.2 Indirekta effekter

De indirekta effekterna är inte alltid lika påtagliga som de direkta och kan dröja innan de får synliga konsekvenser. Världen befinner sig i en klimatkris där individens konsumtion är en stor faktor till den orsaken. Om individer skulle övergå till bildelningstjänster kommer det resultera i minskade koldioxidutsläpp eftersom färre bilar kommer behöva tillverkas samt färre kommer vara i bruk samtidigt. Individer som går med i bildelningstjänster tenderar att använda bilen när de faktiskt behöver den (Botsman & Rogers, 2019). Bilen släpper ut som mest i stadsmiljöer eftersom vid stopp för fotgängare och rödljus behöver den tunga bilden accelerera upp från stillastående gång på gång till skillnad från motorvägskörning. Om det blir färre rullande bilar i städerna kan det även indikera på att luftkvaliteten kommer att bli bättre (Docherty, Marsden & Anable, 2018).

Dock är det viktigt att ta hänsyn till hur diverse politiska regleringar och policys kan påverka individers val av transport. Konsekvenser kan få en motsatt effekt till den hållbar transportutveckling. Om priset på bildelningstjänster blir ett billigare alternativ än andra transportmedel som exempelvis kollektivtrafiken, är en rationell reaktion att individer väljer de mer kostnadseffektiva alternativten. Här kan det leda till att fler väljer att ta bilen istället vilken kan medföra ökningarna i koldioxidutsläpp och försämrade luftkvalitet.

En av de mer påtagliga konsekvenserna av de ökade koldioxidutsläppet är de väderförändringar som kan komma att påverka olika delar av världen (Becken & Hay, 2012). Den här studien skrevs för nästan ett decennium tillbaka, sedan dess har olika delar av världen drabbats av förödande orkaner, torkor, etcetera som fått omfattande konsekvenser för de länder som blivit påverkade. Den andra påtagliga konsekvensen är de ökade havsnivåerna som är en resultat av de ökade temperaturerna. Det har bland annat lett till att öar har gått under vatten men om det fortsätter i den takt som den gör kommer det vara betydligt fler platsers som kommer att hamna under vatten.

4.6 Hållbarhets paradoxen

För att kunna bedöma om bildningstjänster kommer att bidra till en mer hållbar samhällsutveckling kommer studien att titta på de miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekterna utifrån de direkta samt indirekta effekterna de ger upphov till. Utifrån det miljömässiga perspektivet kan det konstateras att bildningstjänster bidrar till minskade koldioxidutsläpp, förbättrad luftkvalitet och potentiellt minska väderförändringar. Den här utveckling är förutsatt om fler individer väljer att gå ifrån de privata bilägandet och om de fortsätter att välja de andra transport alternativen utöver bilen. De här aspekterna kommer att bidra till jordens återhämtning av de resurser som idag överkonsumeras.

Däremot bör det sägas att de delningsekonomiska tjänster och disruptiva innovationer inte alltid bidrar till en hållbar brukning av de existerande resurserna (Geissingers et al., 2019, s. 420). Som tidigare konstaterat kan policy och regleringar spela en stor roll i hur bilanvändningen kan användas. Politiker har ett ansvar att till se till att skapa förutsättningar för att bildningstjänster ska kunna utnyttjas på ett smart sätt som bidrar till positiva konsekvenser för samhället. Exempelvis kan det vara lämpligt för politiker att agera om bildningstjänster blir billigare än pendelkort. Detta eftersom bildningstjänster vill attrahera konsumenter som i nuläget använder en privat bil snarare än de som åker kollektivt. Orsaken till detta baseras på att om konsumenter attraheras från fel transportsektor kan bildningstjänster få en negativ inverkan på samhället snarare än en positiv.

Däremot skapar bildningstjänster en bra social utveckling eftersom det kan lämna utrymme för bostadsbygge i innerstäder, vilket kan bidra till fler jobb. Eftersom bostadsbygge kan bidra med fler jobb innebär det ökad välfärd i samhället, därmed kan det tolkas att det främjar social

hållbarhet. Eftersom bilen görs tillgänglig till en större del av befolkning som tidigare inte haft råd kan det tolkas att det är en positiv social utveckling, där bilägandet inte längre blir en form uteslutande av andra delar av befolkningen. Här kan det konstateras att innovationen påverkar det sociala positivt men på bekostnaden på det ekonomiska perspektivet och det miljömässiga då det främjar ökad användning av bil.

För att bildelningstjänster ska vara ekonomiskt hållbara behöver de kunna gå i vinst samtidigt som de kan bidra till miljön och det sociala. Som tidigare konstaterat är det en brist på användare i kombination med understimulerade resurser, det vill säga bilarna. Det innebär att de här tjänsterna har höga fasta kostnader när deras resurser inte används och därmed blir det svårt att vara lukrativa. Det innebär att de är socialt och miljömässigt hållbara men på bekostnad av det ekonomiska. Dock ifall antalet användare ökar kan de få möjligheten att bli ekonomiskt hållbara eftersom bildelningstjänster kan leda till minskad lust till bilägandet. Men om antal användare ökar till en hög nivå kan det leda till att antalet bilar ökar i metro urbana områden vilket inte är håll samhällsutveckling.

Avslutningsvis, kan det sägas att bildelningstjänster inte kommer att inte kunna tillfredsställa alla perspektiv, utan det kommer alltid vara på bekostnad på något av dem. Det indikerar på att studiens hypotes utifrån Triple Bottom Line instämmer. För att skapa en hållbar utveckling bör det istället betraktas genom att skapa ett komplement till det befintliga utbud av transportalternativ och inte ett substitut. Genom att skapa ett alternativ i tid kan det lätta på belastningen på de befintliga transport alternativen i framtiden.

5. Slutsatser

Denna studie har fokuserat på att undersöka ifall inställningen hos individer har förändrats gällande bildelningstjänster. För att undersöka detta har individens uppfattning till delningsekonomi, hållbar mobilitet och bildningstjänster använts som underlag för att förstå den bakomliggande inställningen.

Efter att studerat svenskars bil användning kan studiens resultat påvisa att många fortfarande vill äga sina egna bilar. Det här visar på att bildelningstjänster inte uppfyller alla svenskars bilbehov, utan de lämpar sig bättre till de som bor i städer där tillgängligheten är stor. Studien visar även på att inställningen till bildelningstjänster har förändrats och fler svenskar har blivit mer öppna för utvecklingen av den här typen av tjänst. Bildelningstjänster visar på en brist av kritisk massa som gör att tjänstens egenskaper blir ofullständiga och därmed inte attraherar en tillräckligt stor kundgrupp. För att locka en större kritisk massa bör tjänstens egenskaper utökas för att bli ett övervägande transportalternativ till den privata bilen. Studiens respondenter är rädda för krångligheter och menar på digitaliseringen samt miljömedvetenheten är de centrala faktorerna bakom den växande mottagligheten till bildelningstjänster. Studien visar på att bildelningstjänster befinner sig i en mognadsfas.

Vidare visade även studien att de 256 respondenterna som besvarade enkäten prioriterade olika aspekter när de övervägde att använda bildelningstjänster. Däremot var det vissa aspekter som var mer dominerande än andra. Två sådana anledningar till att flera respondenter inte använder bildelningstjänster idag är att det är mer krångligt och mindre tillgängligt än att använda en privat bil. Orsaken till detta baseras på, utifrån analysen, att utbudet inte är tillräckligt stort för att möta kundernas behov. Studien visar däremot att av de respondenter som har använt sig av bildelningstjänster tidigare, är en klar majoritet positivt inställda till att fortsätta använda bildelningstjänster. Med grund i detta kan det konstateras att bildelningstjänster bör förmedla till potentiella konsumenter att det inte är mer krångligt eller mindre tillgängligt än att äga en privat bil. Detta skulle innebära att fler konsumenter vågar testa bildelningstjänster. Förmodligen skulle dessa nya konsumenter vilja fortsätta använda bildelningstjänster igen och bidra till en hållbar mobilitet och samhällsutveckling.

Studien visar även att studenter är den sysselsättningsgrupp som är mest positivt inställda till att använda sig av en delningstjänster idag. Utifrån analysen konstateras det att detta beror på

att studenter är mer priskänsliga samt att de har ett mer etablerat hållbarhetstänk. Därför kan slutsatsen dras att ytterligare två aspekter som är viktiga när svenskar överväger att använda sig av bildelningstjänster idag, är priset på tjänsten och dess miljöpåverkan. Dessutom framkom det ur analysen att ytterligare en viktig aspekt som kan attrahera fler konsumenter är transparens mot bildelningstjänster. Konsumenterna kan vara mer benägna att använda nya tjänster om de finner opartisk information om tjänsten på digitala forum.

Analysen visar att bildelningstjänster både resulterar i direkta och indirekta konsekvenser på dagens samhälle. Dessa konsekvenser kan ses från tre olika perspektiv, nämligen miljömässiga, sociala och ekonomiska. En tydlig direkt konsekvens är att antalet bilar i trafiken minskar med en ökad användning av bildelningstjänster. Detta grundar sig i att när konsumenter utnyttjar bildelningstjänster istället för att äga en bil privat, är de mer benägna att endast använda bilen när det verkligen behövs. Slutsatsen kan dras att färre bilar på vägarna minskar utsläpp och har därmed en positiv inverkan klimatet.

Utifrån analysen visar det sig att bildelningstjänster lämpar sig bäst i större städer. Dessutom visar det sig att bilar som kör i städer orsakar mycket utsläpp i samband med att man ofta stannar för fotgängare eller rödljus. Utifrån detta kan slutsatsen dras att en ökad användning av bildelningstjänster i just städer har en extra stor positiv inverkan på dagens klimatkris.

6. Diskussion

Det fanns en förutfattad uppfattning om vad studiens datainsamling och resultat skulle mynna ut i. Uppfattningen handlade om att det fanns en positiv inställning bland svenskar till bildelningstjänster och att inställningen hade förstärkts under de senaste åren. Resultatet överensstämde även med en förutfattad mening om att inte särskilt många respondenter hade använt bildelningstjänster tidigare. Däremot överraskade resultatet med att av de som faktiskt hade använt sig av bildelningstjänster tidigare, skulle en så stor majoritet kunna tänka sig att använda det igen.

I denna studie har en kvantitativ metod legat till grund för att samla in det empiriska materialet. På grund av det finns det främst en förklaring till hur motivationen till bildelningstjänster har förändrats. Det hade därför varit intressant att kombinera den kvantitativa metoden med en kvalitativ undersökning. På så sätt finns det möjlighet att få en djupare förståelse till den bakomliggande motivationen hos individer. Följaktligen kan denna undersökning ligga till grund för vidare forskning och kombineras med en kvalitativ undersökning. Alternativt, ifall vidare forskning enbart använder sig av en kvalitativ metod för att samla in data.

Den befintliga metoden har gett en god förståelse för hur individers inställning till bildelningstjänster har förändrats samt vilka effekter de har på dagens samhälle. Genom att utnyttja fler teorier, som produktlivscykeln, hade fler infallsvinklar funnits och gett en ännu djupare förståelse för var bildelningstjänster befinner sig på marknaden idag. Genom att analysera vart innovationen för bildelningstjänster befinner sig i livscykeln, hade studien kunnat bilda en tydligare bild av hur och när bildelningstjänster började störa den befintliga marknaden. Det hade även gett en förståelse för var bildelningstjänster befinner sig i livscykeln vilket skulle kunna förtydliga varför respondenterna upplever att det finns en bristande tillgänglighet av bilar. Därav hade studien tydligare kunnat svara på vilka de disruptiva aspekter är och när de tillkom under som kan ha ökad intresset för bildelningstjänster.

Studien visar att det har skett en tydligt förändring endast under de senaste fem åren. Vidare visas även att händelser i omvärlden, exempelvis som den rådande pandemin, fortsätter att påverka individers inställning till bildelningstjänster. Av den anledningen hade det varit

intressant att fortsätta följa utvecklingen under de kommande fem åren. På så vis hade människors nya beteenden och konsumtionsmönster till följd av pandemin kunnat följas. Vidare visar studien även att hållbarhetsaspekter blir allt viktigare för konsumenter. Därför hade en fortsatt analys varit intressant att följa för att få en ökad inblick i hur konsumenters beteende förändras som följs av en ökad medvetenhet om hållbarhetsaspekter.

Avslutningsvis kommer verksamheter inom delningsekonomi, däribland bildelningstjänster, förväntas få allt mer fäste i urbana områden. Det kan tänkas att bildelningstjänster kommer vara en välfungerande teknisk lösning till hållbar mobilitet i framtiden, samtidigt som det inte garanteras att det är den bästa lösningen. Det skulle vara intressant att fortsätta följa utvecklingen av bildelningstjänster för att se hur de förhåller sig till andra tekniska lösningar för en hållbar mobilitet i framtiden. Dessutom hade det varit intressant att följa utvecklingen av den bakomliggande motivationen hos konsumenter till bildelningstjänster.

7. Källförteckning

Akyelken, N., Banister, D., & Givoni, M. (2018). The Sustainability of Shared Mobility in London: The Dilemma for Governance. *Sustainability*, 10(2), 420. <https://doi.org/10.3390/su10020420>

Arteaga-Sánchez, R., Belda-Ruiz, M., Ros-Galvez, A., & Rosa-Garcia, A. (2020). Why continue sharing: Determinants of behavior in ridesharing services. *International Journal of Market Research*. 62(2), s. 725-742. doi:10.1177/1470785318805300

Banister, D. (2005). *Unsustainable Transport: City Transport in the New Century*. Routledge, London.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>

Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1538–1546. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.03.009>

Becken, S., & Hay, J. E. (2012). *Climate Change and Tourism*. London: Routledge. [270 s. ISBN: 978-1-84971-476-1]

Belk, R. (2010). Sharing *Journal of Consumer Research*, 36(5), 715–734. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1086/612649>

Belk, R. (2014) Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2.0, *The Anthropologist*, 18:1, 7-23, doi: 10.1080/09720073.2014.11891518

Björk, C., Nordling, L., & Reppen, L. (2012). *Så byggdes staden*. Stockholm: Svensk Byggtjänst. [214 s. ISBN 9789173335423]

Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (3. uppl.) Stockholm: Liber.

Caldicott, R. W., Von der Heide, T., Scherrer, P., Muschter, S., & Canosa, A. (2020). Airbnb - exploring triple bottom line impacts on community. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality*. 14(2), s. 205-223. doi:10.1108/IJCTHR-07-2019-0134

Cui, M., & Aziz, S. (2019). Whether sharing economy creates social value? *Journal of Science and Technology Policy Management*, 10(3), s. 642-666. doi:10.1108/JSTPM-05-2018-0048

Curtis, S. K., & Mont, O. (2020). Sharing economy business models for sustainability. *Journal of Cleaner Production*, 266. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.121519>

Docherty, I., Marsden, G., & Anable, J. (2018). The governance of smart mobility. *Transportation Research Part A*, 115, 114–125. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1016/j.tra.2017.09.012>

Geissingers, A., Laurell, C., Öberg, C., & Sandström, C. (2019). How sustainable is the sharing economy? On the sustainability connotations of sharing economy platforms. *Journal of Cleaner Production*. Vol. 206, s. 419-429.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.09.196>

Gilibert, M., & Ribas, I. (2019). Synergies between app-based car-related Shared Mobility Services for the development of more profitable business models. *Journal of Industrial Engineering and Management*, 12(3), 405–420. <https://doi.org/10.3926/jiem.2930>

Goldman, T., & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, 28(1), 261–273. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1016/j.techsoc.2005.10.007>

Habibi, M. R., Kim, A., & Laroche, M. (2016). From Sharing to Exchange: An Extended Framework of Dual Modes of Collaborative Nonownership Consumption. *Journal of the Association for Consumer Research*, 1(2), 277–294.

Han, H., & Ahn, S. W. (2020). Youth Mobilization to Stop Global Climate Change: Narratives and Impact. *Sustainability*, 12(4127), 4127. <https://doi.org/10.3390/su12104127>

Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption., *67*(9), 2047–2059.

<https://doi.org/10.1002/asi.23552>

Holden, E., Banister, D., Gössling, S., Gilpin, G., & Linnerud, K. (2020). Grand Narratives for sustainable mobility: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, *65*.

<https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101454>

Hutyra, L. R., Yoon, B., & Alberti, M. (2011). Terrestrial carbon stocks across a gradient of urbanization: a study of the Seattle, WA region. *Global Change Biology*, *17*: 783-797.

<https://doi.org/10.1111/j.1365-2486.2010.02238.x>

Kemp, R., & Rotmans, J. (2004). *Managing the transition to sustainable mobility. System Innovation and the Transition to Sustainability: Theory, Evidence and Policy*, Edward Elgar Publishers, Camberley, UK, 2004.

Kirschner, F., & Lanzendorf, M. (2020). Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective. *Transport Reviews*, *40*(1), 54–75.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1666929>

Lagadic, M., Verloes, A., & Louvet, N. (2019). Can carsharing services be profitable? A critical review of established and developing business models. *Transport Policy*, *77*, 68–78.

<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.02.006>

Legrand, W., Sloan, P., & Chen, J. S. (2017). *Sustainability in the Hospitality Industry. Principles of Sustainable Operations*, 3: e uppl. Abingdon: Routledge. [Utdrag ca 200 s. ISBN 9780080941387]

Le Quéré, C., Jones, M. W., Smith, A. J. P., De-Gol, A. J., Willis, D. R., Jackson, R. B., Abernethy, S., Andrew, R. M., Peters, G. P., Shan, Y., Canadell, J. G., Friedlingstein, P., & Creutzig, F. (n.d.). Temporary reduction in daily global CO₂ emissions during the COVID-19 forced confinement. *Nature Climate Change*, *10*(7), 647–653.

<https://doi.org/10.1038/s41558-020-0797-x>

Newman, P., & Kenworthy, J. (2001). Transportation energy in global cities: sustainable transportation comes in from the cold? *Natural Resources Forum*, *25*(2), 91. <https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1111/j.1477-8947.2001.tb00752.x>

Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence. How Cities are Moving Beyond Car-Based Planning*. Island Press.

Statistiska centralbyrån. (2021). Sveriges befolkningspyramid. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/sveriges-befolkningspyramid/>

Statistiska centralbyrån. (2021). Sveriges befolkning. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/sveriges-befolkning/>

Statistiska centralbyrån. (2021). Fordonsstatistik. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/>

Statistiska centralbyrån. (2019). Antal förvärvsarbetande över 5 miljoner 2019. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/statistiknyhet/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams-och-registerbaserad-lonesummestatistik-lsum-2019/>

Statistiska centralbyrån. (2020). Folkmängd, topp 50. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/topplistor-kommuner/folkmangd-topp-50/>

Statistiska centralbyrån. (2020). Tätorter i Sverige. Hämtad 2021-05-18 från <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/>

Schmidt, K., Sieverding, T., Wallis, H., & Matthies, E. (2021). COVID-19 – A window of opportunity for the transition toward sustainable mobility? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10. [https://doi-org.ludwig.lub.lu.se/10.1016/j.trip.2021.100374](https://doi.org/ludwig.lub.lu.se/10.1016/j.trip.2021.100374)

Trost, J., & Hultåker, O. (2016). *Enkätboken*. (5. uppl.). Lund: Studentlitteratur.

Wenemark, M. (2017). *Enkätmetodik med respondenten i fokus*. Studentlitteratur AB.

Widtfeldt Meged, J., & Zillinger, M. (2018). Disruptive Network Innovation in Free Guided Tours. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 18(3), 303-318. <https://doi.org/10.1080/15022250.2018.1497317>

Żak, A. (2015). Triple Bottom Line Concept in Theory and Practice. *Research Papers of the Wrocław University of Economics / Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego We Wrocławiu*, 387, 251–264. <https://doi.org/10.15611/pn.2015.387.21>

Zhang, T., Jahromi, M., & Kizildag, M. (2017). Value co-creation in a sharing economy: The end of price wars?. *International Journal of Hospitality Management*, 71, 51-58. doi: 10.1016/j.ijhm.

8. Bilagor

8.1 Missivbrev



LUND UNIVERSITY
Campus Helsingborg

Hållbar mobilitet

Vi är två studenter som läser sista terminen på Lunds universitet, Service Management med inriktning Hotell och Turism. Vi håller nu på att skriva vår C-uppsats om motivation och attityder till mer hållbar mobilitet i form av olika delningstjänster, samt ifall de har förändrats under de senaste åren. Dina erfarenheter gällande delningstjänster och vardaglig mobilitet är nödvändiga till vårt examensarbete.

Urvalet sker genom ett snöbollsurval och vi är tacksamma ifall du väljer att medverka i undersökningen. Vi har valt att rikta denna undersökning till dig som är mellan 18-80 år. Syftet med studien är att få en övergripande förståelse till motivationen och de attityder som ligger bakom valet till olika transportmedel. Enkäten är helt anonym, frivillig och uppgifterna kommer enbart att användas i forskningssyfte.

Enkäten består av frågor med flervalsalternativ där du kryssar i det alternativ som du högst överensstämmer med, slutligen kommer en fråga där du har möjlighet att skriva egna åsikter och tankar om ämnet. Totalt består enkäten av 28 frågor och det tar endast 5 minuter att svara på. Återigen tack för din medverkan!

Vid frågor gällande undersökningen hör av dig till va0175pi-s@student.lu.se så återkommer vi så fort som möjligt.

Stort tack på förhand för din medverkan!
Lunds Universitet
Lund Maj 2021
Vangelis-Alexander Pispas, Carl Wollin

8.2 Enkät

1. Kön:

- Man
- Kvinna
- Annat

2. Hur gammal är du?

Svar: _____

3. Sysselsättning:

- Pluggar
- Jobbar heltid
- Jobbar deltid
- Anställd vid behov
- Arbetslös
- Annat

4. Månadsinkomst:

- 0 kr - 9 999 kr
- 10 000 kr - 19 999 kr
- 20 000 kr - 29 999 kr
- 30 000 kr - 49 999 kr
- 50 000 kr - 59 999 kr
- 60 000 kr +

5. Vart bor du?

- Storstad (> 200 000 invånare)
- Större stad (50 000 - 199 999 invånare)
- Mellanstor stad (20 000 - 49 999 invånare)
- Småstad (15 000 - 19 999 invånare)
- Tätort (< 14 999 invånare)

6. Vilken av följande transportalternativ använder du mest i din vardag?

- Bil
- Cykel
- Bildelningstjänst
- Elsparkcykel
- Kollektivtrafik

- Taxi
- Gång
- Annat skriv: _____

7. Vilket av följande alternativ är anledningen till ditt primära val av transportmedel i din vardag?

- Pris
- Tid
- Motion
- Hållbarhet
- Bekvämlighet
- Annat: _____

8. Äger du en bil? (Svarar du Nej hoppa till fråga 14)

- Ja
- Nej

9. Hur många bilar äger du?

- 1
- 2
- 3
- 4 eller fler

10. Hade du kunnat tänka dig att ersätta din bil med en bildelningstjänst?

- Ja
- Nej
- Kanske

11. Motivera ditt svar i fråga 10:

Svar: _____

12. Som bilägare hade du varit villig att lägga upp din egna bil på en bildelningstjänst?

- Ja
- Nej
- Kanske

13. Motivera ditt svar från fråga 12:

Svar: _____

14. Vill du äga en bil i framtiden?

- Ja
- Nej
- Vet inte

15. Har du använt någon form av delningstjänst? (T.ex. Airbnb, Voi)

- Ja
- Nej
- Vet inte

16. Vad är din inställning till delningstjänster?

- Positiv
- Negativ
- Vet inte

17. Har du använt dig av en bildningstjänst? (Svarar du nej eller vet inte hoppa till fråga 19)

- Ja
- Nej
- Vet inte

18. Ifall du svarade Ja, hade du kunnat tänka dig att använda en bildningstjänst igen?

- Ja
- Nej
- Vet inte

19. Tror du att bildningstjänster skulle passa din vardag?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Inte alls

Högst troligt

20. Verkar bildningstjänster smidiga att använda?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Inte alls smidiga

Väldig smidiga

21. Anser du bildningstjänster som ett hållbart resealternativ?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Inte alls hållbart

Väldig hållbart

22. Anser du att använda en bil genom en bildelningstjänst är ett prisvärt alternativ?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Billigt med bildelningstjänst

Dyrt med bildelningstjänst

23. Vad är den främsta anledningen för dig att använda en bildelningstjänst?

- Kostnad
- Hållbara resealternativ
- Smidigt
- Social status
- Annat

24. Vad är den främsta anledningen för att du inte ska skulle använda dig av en bildelningstjänst?

- Tekniskt svårt
- Krångligt
- Tid
- Kostnad
- Annat

25. Har din inställning till bildelningstjänster förändrats under de senaste 5 åren?

- Ja
- Nej
- Vet inte

26. Ifall du svarade Ja, varför har de förändrats?

- Ökad medvetenhet om miljön
- Ökade bensinpriser
- Digitalisering
- Svar: _____

27. Tror du att bildelningstjänster är en hållbar och långsiktig lösning på de miljöutmaningar som medförs från användning av bil?

- Ja
- Nej
- Vet inte

28. Övriga tankar gällande bildningstjänster, delningstjänster och hållbar mobilitet?
