



UNIVERSITY OF GOTHENBURG
SCHOOL OF BUSINESS, ECONOMICS AND LAW

Lånecykelsystemet Styr & Ställ

En fallstudie om dess roll i att främja den lokala delningsekonomin i Göteborg

Kandidatuppsats inom Uthålligt Företagande
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Vårterminen 2020

Handledare: Jon Williamsson

Författare

Isabelle Ruscic 19940901

Johanna Nilsson 19950615

Förord

Vi vill tacka intervjupersonerna som har tagit sig tid och med sina värdefulla svar har möjliggjort denna studie. Vi vill också rikta ett tack till vår handledare Jon. Slutligen vill vi tacka varandra för ett gott samarbete och alla roliga stunder.

Göteborg, 29 maj 2020.

Isabelle Ruscic & Johanna Nilsson

Abstract

Background and problem discussion

Sharing economy is a concept that has emerged the recent years and that has gained momentum around the world. The concept is hard to define, but the original purpose is access over ownership to increase resource efficiency, reduce climate impact and contribute to create social relationships between users. The positive associations of the concept have led to more people wanting to attribute their initiatives as sharing economy, which has resulted in a decoupling from the original purpose. Gothenburgs bike sharing system Styr & Ställ is described by the municipality as a sharing initiative that can promote the development of sharing economy in the city. However, the system is not marketed as a sharing initiative and currently it has a relatively low utilization, which may question the initiative's ability to contribute to the sharing economy in the Gothenburg.

Purpose

The purpose of this paper is to identify different definitions of sharing economy and to investigate how they differ. The purpose is also to explore Styr & Ställ's possible connection to the sharing economy in Gothenburg and how the system contributes to it.

Method

The essay is written with a qualitative method and an abductive approach. A case study has been executed on the bike sharing scheme Styr & Ställ in Gothenburg. Primary data has been gathered from seven interviews of persons that are employed within the local sharing economy, Styr & Ställ, the City of Gothenburg and sustainable mobility. Secondary data has been collected through a literature study.

Results and conclusion

The results reveals that there are diverse definitions of the concept of sharing economy in concerned organizations. Some of the definitions can be connected to other proximate definitions. It is considered that Styr & Ställ has potential to contribute to the local sharing economy in Gothenburg. Concluding, by marketing the bike sharing scheme as a sharing initiative, this contribution can become greater.

Keywords: Sharing economy, bike sharing schemes, sustainability

Sammanfattning

Bakgrund och problemformulering

Delningsekonomi är ett koncept som vuxit fram de senaste åren och som fått genomslagskraft världen över. Begreppet är svårdefinierat men grundidén är delande framför ägande och således öka resurseffektivitet, minska klimatpåverkan samt bidra till att skapa sociala band mellan användare. Begreppets positiva associationer har lett till att fler vill tillskriva sina initiativ som delningsekonomi vilket har resulterat i en urvattning och en frikoppling av begreppet och dess grundidéer. Stadens låncykelsystem Styr & Ställ beskrivs av kommunen som ett delningsinitiativ som kan främja framväxten av delningsekonomi i staden. Systemet marknadsförs dock inte som delningsekonomi och har i dagsläget en relativt låg nyttjandegrad, vilket kan ifrågasätta initiativets förmåga att bidra till delningsekonomin i staden.

Syfte

Syftet med denna uppsats är att identifiera olika definitioner av delningsekonomi och undersöka hur dessa skiljer sig åt. Syftet är också att utreda Styr & Ställs eventuella kopplingar till delningsekonomin i Göteborgs och hur systemet bidrar till den.

Metod

Uppsatsen är skriven med en kvalitativ metod och en abduktiv ansats. En fallstudie har tillämpats på låncykelsystemet Styr & Ställ i Göteborg. Primärdata har samlats in via sju intervjuer med personer som arbetar med delningsekonomi, Styr & Ställ, Göteborgs Stad och hållbar mobilitet. Sekundärdata har samlats in via en litteraturstudie.

Resultat och slutsats

Resultatet visar att det finns olika definitioner av begreppet delningsekonomi i de berörda organisationerna. Vissa av definitionerna kan mer liknas till andra närliggande begrepp än delningsekonomi. Styr & Ställ anses ha en potential till att bidra till delningsekonomin i Göteborgs Stad. Genom att marknadsföra Styr & Ställ som ett delningsinitiativ så dras slutsatsen att dess bidrag kan bli ännu större.

Nyckelord: Delningsekonomi, låncykelsystem, hållbarhet

Innehållsförteckning	
1.1. Bakgrund	1
1.2 Problemdiskussion	2
1.3 Syfte och forskningsfrågor	4
1.4 Studiens bidrag	5
2. Studiens ramverk	5
2.1 Delningsekonomi	5
2.1.1 Definitioner av delningsekonomi	6
2.1.2 Olika begrepp relaterade till delningsekonomi	6
2.1.3 Motiv och drivkrafter till delningsekonomi	8
2.1.4 Utvecklingen av delningsekonomi	9
2.2 Lånecykelsystem	10
2.2.1 Tillväxt av lånecykelsystem och utveckling av konceptet	10
2.2.2 Olika affärsmodeller av lånecykelsystem	11
3. Metod	13
3.1 Kvalitativ metod	13
3.2 Abduktiv ansats	14
3.3 Fallstudie	14
3.4 Datainsamling	15
3.4.1 Primärdata	15
3.4.2 Forskningsetiska aspekter	16
3.4.3 Sekundärdata	16
4. Empiri och Analys	19
4.1 Deltagarnas definitioner av delningsekonomi	19
4.2 Utvecklingen av delningsekonomi	23
4.3 Motiv och drivkrafter bakom delningsekonomin i Göteborg	26
4.4 Anser deltagarna att Styr & Ställ är delningsekonomi?	29
4.5 Främjar Styr & Ställ delningsekonomin i Göteborg?	31
4.6 Är Styr & Ställ ett hållbart initiativ?	33
5. Diskussion och slutsats	37
5.1 Deltagarnas definitioner av delningsekonomi	37
5.2 Utvecklingen av delningsekonomi	38
5.3 Motiv och drivkrafter bakom delningsekonomin i Göteborg	38
5.4 Anser deltagarna att Styr & Ställ är delningsekonomi?	39
5.5 Främjar Styr & Ställ delningsekonomin i Göteborg?	41
5.6 Är Styr & Ställ ett hållbart initiativ?	41
6. Slutsats	43
6.1 Bidrag och framtida forskning	44
7. Källförteckning	45
8. Bilagor	51

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Klimatförändringar och dess hot mot dagens samhällen och vår planet har gjort oss medvetna om de medföljande riskerna och har katalyserat initiativ som kan dämpa den potentiella inverkan den kan ha på vår omgivning (Steffen m.fl., 2015). Delningsekonomi, konceptet där människor uppmanas till att dela framför att äga, och aktiviteter inom detta område, är exempel på sådana initiativ och konceptets popularitet ökar allt mer världen över (Schor, 2014). Genom att få människor att dela varor och tjänster istället för att köpa och äga har delningsekonomi potential att minska konsumtionen av nya produkter och således reducera utsläpp av växthusgaser från produktion och transporter. Just antropogena växthusgaser är en betydande drivkraft bakom den förstärkta växthuseffekten och klimatförändringar (McCoy & Hoskins, 2014).

Delningsekonomi kan användas som ett verktyg av kommuner för att nå deras uppsatta hållbarhetsmål, vilket Göteborgs Stad har gjort. Uppfattningen om att delningsekonomi skapar flera hållbarhetsfördelar för samhällen delas av Göteborgs Stad och kommunen har sedan ett par år sedan arbetat aktivt med delningsekonomi. I dagsläget finns flertalet delningsorganisationer som driver olika initiativ inom delningsekonomi och de är initierade både via gräsrotsrörelser, "bottom-up", och via kommunen, "top-down" (Sharing and the City, u.å.). Sedan 2015 har kommunen avsatt pengar i kommunbudgeten för att främja cirkulär ekonomi och delningsekonomi i staden. Anledningen till detta är för att minska stadens klimatpåverkan och kunna vara i linje med FNs klimatmål, att hålla jordens medeltemperaturökning under två grader i jämförelse med förindustriella nivåer (Göteborgs Stad, 2014; 2018). Budgeten är det högst styrande dokumentet för kommunen och en riktlinje för kommunfullmäktiges mål och planer (Göteborgs Stad, u.å.a).

Stadens låncykelsystem, som beskrivs som ett delningsinitiativ på kommunens hemsida, kommer att vara i fokus för denna uppsats. Styr & Ställ har sedan 2010 varit en del av Göteborgs Stad och planeras att lanseras på nytt under 2020 med syftet att förbättra systemet. Låncykelsystems effektivitet mäts ofta i nyttjandegrad, vilket är ett mått på hur många resor som görs per cykel per dag. För Styr & Ställ är denna siffra jämförelsevis låg och för det gamla systemet är nyttjandegraden i genomsnitt cirka två resor per dag per cykel

(Trafikkontoret, 2018). Trots denna relativt låga siffra visar en undersökning att invånarna i Göteborg är positivt inställda till systemet (Nikitas, 2019). Detta indikerar på att det finns potential till att öka nyttjandegraden.

I det nya systemet kommer det att finnas fler cyklar och stationer i Göteborg men också i centrala Mölndal. Cyklarna kommer inte längre att behöva placeras i en station då en virtuell zon kommer tillåta att cyklarna placeras mer flexibelt runt om stationen (Trafikkontoret, 2018). Det kommer också att finnas en app i mobilen istället för enbart terminal och smartcard, med syftet att förenkla användandet (Nya Styr & Ställ, u.å). Styr & Ställ som system ska erbjuda flera olika funktioner: det ska vara ett hållbart transportmedel, marknadsföra cykling som attraktivt, reducera trycket på stadens kollektivtrafik och vara en möjlighet för invånarna att färdas på ett mer hållbart sätt (Trafikkontoret, 2018). Styr & Ställ har sedan 2010 bedrivits av företaget JCDecaux på uppdrag av Göteborg men i och med nylanseringen drivs systemet nu av Trafikkontoret tillsammans med låncykelleverantören Nextbike (Nya Styr & Ställ, u.å). Affärsmodellen för Styr & Ställ involverar således flertalet aktörer vilka eventuellt kan ha olika intressen och uppfattning om systemets syfte och roll.

På Göteborgs Stads hemsida, under Hållbar utveckling, beskrivs Styr & Ställ som ett av de delningsinitiativ som främjar framväxten av delningsekonomi i staden (Göteborgs stad, u.å.b.). Styr & Ställs egna hemsida använder inte specifikt begreppet delningsekonomi men skriver att *‘Det har aldrig varit enklare att cykla utan att äga’* vilket indirekt skulle kunna kopplas till delningsekonomi (Nya Styr & Ställ, u.å). I övrigt finns det inga tecken på att systemet beskrivs eller marknadsförs som delningsekonomi.

1.2 Problemdiskussion

Delningsekonomi presenterades för den större allmänheten 2010 med den omtalade boken *“What's Mine is Yours”* av Botsman and Rogers. Konceptet sågs då av många som en påkallad lösning på flertalet samhällsutmaningar. Delningsekonomi ansågs minska negativ miljöpåverkan, skapa sociala band och leda till en större gemensam nytta, vilket delvis kan förklara varför det blev populärt fort (Kessler, 2015). På bara ett par år gick delningsekonomi från att vara en ny rörelse till något som förändrade branscher globalt som exempelvis hotell- och musikindustrin med företag som Airbnb och Spotify. En effekt av dess popularitet var att det blev ett buzzword och allt fler organisationer och multinationella bolag började tillskriva

sina verksamheter som delningsekonomi och delningsinitiativ (Eckhardt & Bardhi, 2015). Fler ville associeras med begreppet och arbeta för de positiva effekter som delningsekonomin är synonymt med (Frenken & Schor, 2017). I och med att begreppet delningsekonomi från början är brett och inte definierat så kan många initiativ uppfattas som delningsekonomi utan att nödvändigtvis vara det (Görög, 2018). Det gör att gränsen är svår att dra mellan vad som är delningsekonomi och vad som inte är det. När antalet aktiviteter som tillskrivs konceptet ökar allt fortare blir linjerna gradvis mer diffusa och grundidéerna bakom delningsekonomi tenderar att frikopplas till vad de åstadkommer i empirin. Det blir således en risk för “sharewash” (Frenken & Schor, 2017). Hawlitschek m.fl. (2018) undersöker fenomenet sharewash och vilka effekter det kan ha för plattformar och dess legitimitet. Författarna konstaterar att begreppet delningsekonomi är förknippat med positiva sociala och miljörelaterade effekter och att det idag finns många initiativ som säger att de är en del av delningsekonomi men som inte genererar dessa positiva samhällseffekter. Med andra ord så ägnar de sig åt sharewashing. Vidare konstaterar författarna att en negativ effekt av sharewashing är att man riskerar att förlora sina kunders förtroende och mista organisationens legitimitet och framtida chanser att överleva långsiktigt (Hawlitschek m.fl., 2018). Enligt detta perspektiv skulle det innebära att Styr & Ställ, med sin nära koppling till delningsekonomi, kan riskera att stå inför en legitimitetsförlust om systemets positiva effekter inte uppnås. Detta skulle i sin tur kunna leda till en legitimitetsförlust för kommunen som tillhandahåller systemet. Detta utfall kan göra att medborgarna förlorar förtroende för andra initiativ som kommunen implementerar. Det är rimligt att anta att det finns fler negativa effekter än legitimitetsförlust, men det är ännu ett outforskat område vilket uppmuntras att undersökas vidare. Med denna logik kan man dra slutsatsen att det idag finns många initiativ som kallas för delningsekonomi men som i praktiken inte bidrar till en bättre miljö, skapande av sociala band eller ökad gemensam nytta. Anledningen kan både vara för att man vill utnyttja det goda rykte som delningsekonomi har men också för att begreppet har blivit urvattnat och frikopplats från sina altruistiska grundidéer.

De många definitionerna av konceptet delningsekonomi tillsammans med att Styr & Ställ nämns av kommunen som en del av delningsekonomin i Göteborg men samtidigt inte marknadsförs som det, gör det till ett viktigt fall att studera närmare (Schor, 2014; Göteborgs Stad, u.å.b). Styr & Ställ involverar ett flertal aktörer vilket innebär att det kan finnas olika definitioner av delningsekonomi och delade meningar kring Styr & Ställs roll i den. Lånecykelsystemet finansieras mestadels av kommunala medel men också användaravgifter

och potentiella sponsorer. Trafikverket har uppskattat att kostnaderna för kommunerna rör sig mellan 0-5 miljoner kronor netto per år (Nya Styr & Ställ, u.å). Systemet är beroende av intressenternas åsikter på grund av ett antal orsaker. Systemet har en betydande del i kommunens budget, är ett resultat av politiska kompromisser och upphandlingar och måste ses som legitimt av användarna för att de ska vilja använda det. Eftersom systemet delvis är skattefinansierat är det viktigt att staden förvaltar det förtroende och resurser man har fått från invånarna och strävar mot att systemet ska uppnå de mål och förväntningar som man har med och på systemet.

Med denna bakgrund borde därför denna text vara av intresse för beslutsfattare och invånare i Göteborg, användare av Styr & Ställ och andra som är intresserade av att implementera delningsekonomi och låncykelsystem med syftet att göra städer mer hållbara. Genom att identifiera olika uppfattningar om delningsekonomi som koncept och låncykelsystemet Styr & Ställs roll i den, kan resultatet från denna uppsats vara till användning i andra fall med samma mål. Flera av de många låncykelsystem som är implementerats världen över idag har samma mål som Styr & Ställ och således kan de dra nytta av denna uppsats (Cohen & Kietzmann, 2014). Vidare så är det av intresse att få mer förståelse för på vilka sätt initiativet verkar för den lokala delningsekonomin. I dagsläget så finns det inga studier om Styr & Ställ och dess roll i en delningsekonomi, vilket gör det till ett intressant och relevant ämne att få en bättre kunskap om.

1.3 Syfte och forskningsfrågor

Syftet med denna uppsats är att identifiera olika definitioner av delningsekonomi och undersöka hur dessa skiljer sig åt. Genom att synliggöra olika definitioner av delningsekonomi så tydliggörs komplexiteten av konceptet. Syftet är också att utreda Styr & Ställs eventuella kopplingar till delningsekonomin i Göteborg och hur systemet bidrar till den. Detta för att se om konceptet kan vara ett verktyg i kommunens hållbarhetsarbete. Med denna bakgrund kan textens resultat vara till användning för beslutsfattare inom kommuner som vill göra deras städer mer hållbara genom att implementera delningsekonomi och låncykelsystem. Således ska denna uppsats besvara frågeställningarna:

- *Hur definieras begreppet delningsekonomi inom Styr & Ställ, den lokala delningsekonomin i Göteborg och inom hållbar mobilitet?*
- *På vilket sätt skiljer sig dessa definitioner av delningsekonomi åt?*
- *Hur kan Styr & Ställ bidra till delningsekonomin i Göteborgs Stad?*

1.4 Studiens bidrag

Genom att uppfylla uppsatsens syfte så bidrar vi med att belysa de olika definitioner av delningsekonomi finns kring fallet Styr & Ställ och vilka potentiella effekter detta kan få för systemets framgång. Vidare så visar studien vilken koppling som finns mellan Styr & Ställ och delningsekonomin i Göteborg och på vilket sätt systemet kan bidra till den lokala delningsekonomin. Hittills är forskning som undersöker låncykelsystems koppling till delningsekonomi begränsad vilket gör att denna uppsats bidrar till att utöka kunskapen inom detta område. Slutligen så identifierar texten hur en inramning av låncykelsystem som ett delningsinitiativ kan bidra till kommuners hållbarhetsarbete.

2. Studiens ramverk

Kapitlet är uppdelat i två huvuddelar: första delen går igenom ramverket för konceptet delningsekonomi genom att redovisa de olika definitionerna och relevanta grenar som finns av det samt vilka drivkrafter och motiv som ligger bakom dess framväxt. Kapitlets andra del redogör för utvecklingen av låncykelsystem och dess olika affärsmodeller. Därefter kopplas de två huvuddelarna samman där låncykelsystems roll i en delningsekonomi beskrivs.

2.1 Delningsekonomi

Människan har i alla tider delat saker med varandra men det är inte förrän ett par år tillbaka som koncept som delningsekonomi och andra närliggande begrepp gällande delning mellan människor växte fram och etablerade sig (Botsman & Rogers, 2010). Boken ‘‘What’s Mine is Yours’’ av Botsman och Rogers som släpptes 2010 anses vara den bok som introducerade delningsekonomi till den stora massan. Enligt författarna är delningsekonomi inte en nischad trend utan en växande rörelse där miljontals människor deltar världen över, i många fall utan att vara medvetna om att de deltar. De beskriver att de senaste femtio åren har kantats av individualism och hyperkonsumtion vilket har lett till överkonsumtion och negativa miljökonsekvenser. Motrörelsen till detta har resulterat i att kollaboration och delningsinitiativ har vuxit fram och många förespråkare tror att det har kapaciteten att förändra kultur, politik

och ekonomiska system. Genom kollaboration kan man hitta nya sätt att skapa värden, detta genom att dela på resurser och skapa gemenskap utan att förlora den egna identiteten. I delningsekonomi kan människor välja att både vara den som bidrar med en tillgång och den som använder och tar del av produkten eller tjänsten, alternativt båda delarna beroende på inställning (Botsman & Rogers, 2010).

2.1.1 Definitioner av delningsekonomi

Sedan 2013 har delningsekonomi varit belagt i Sverige och 2015 blev delningsekonomi ett nyord enligt Språkrådet och Språktidningen. Delningsekonomi definieras av Språkrådet och Språktidningen som *‘System där olika verksamheter organiseras så att man utnyttjar varor och tjänster effektivare genom att flera kan dela på dem, till exempel i form av bilpooler eller nätverk för att byta bostäder under kortare perioder’*. Vidare förklaras det att andra ord för delningsekonomi förekommer, bland andra kollaborativ konsumtion, tillgänglighetsekonomi, delandekonomi och delandets ekonomi (Karlsson, Rudebeck & Svensson, 2013).

Delningsekonomi är ett relativt nytt begrepp och det finns flertalet olika definitioner och delade meningar kring vilket leder till en otydlighet kring vilka initiativ som tillhör delningsekonomi och inte (Schor, 2014). Utöver de delade meningarna kring definitionen så finns det olika grenar inom fenomenet att dela och dessa grenar går både in i varandra, används synonymt och har en tydlig avgränsning från de andra (Gobble, 2017). Några av dessa definitioner och grenar som är relevanta för uppsatsen kommer att gås igenom nedan.

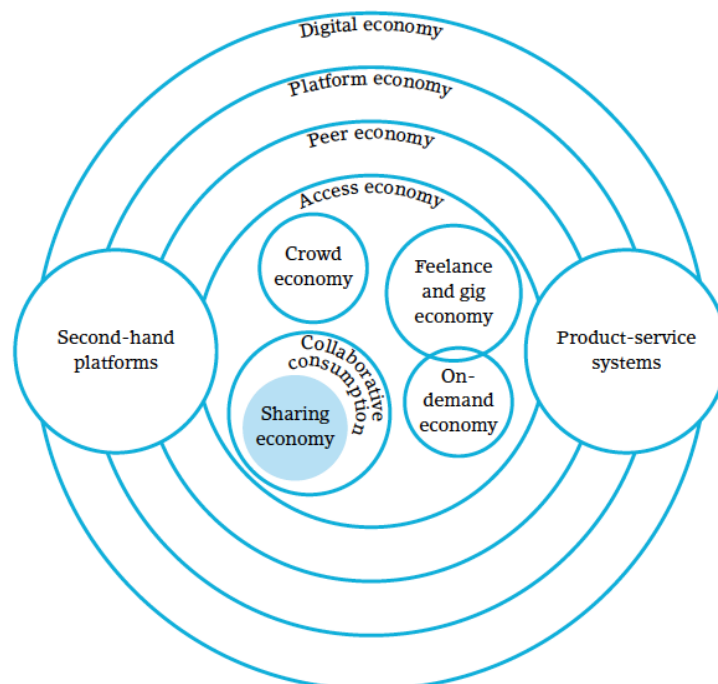
Schor (2014) beskriver att det är näst intill omöjligt att definiera delningsekonomi men anser att det kan kopplas till fyra olika kategorier; cirkulering av varor, ökat utnyttjande av varaktiga tillgångar, utbyte av tjänster och delning av produktiva tillgångar. Enligt Geissinger m.fl (2019) bygger den grundläggande idén på innovation kring effektivare användning av resurser och uppmuntran till mindre konsumtion. Koopman, Mitchell och Thirier (2015) definierar delningsekonomi som vilken typ av marknad som helst där individer förs samman i syftet att dela eller byta underutnyttjade tillgångar, och menar att delningsekonomi kan involvera både monetära fördelar och icke-monetära fördelar.

2.1.2 Olika begrepp relaterade till delningsekonomi

Utöver olika definitioner av delningsekonomi finns det även flertalet grenar inom fenomenet att dela. De mest relevanta begreppen för denna text är *cirkulär ekonomi, delningsekonomi, kollaborativ konsumtion, peer-to-peer ekonomi och tillgångsekonomi*. Cirkulär ekonomi

innebär att ställa om till ett samhälle där man går från linjära affärsmodeller till cirkulära affärsmodeller och har ett stort fokus på att återbruka och återvinna resurser (Göteborgs Stad, u.å.c.). Övriga begrepp kommer beskrivas nedan efter Görögs (2018) omfattande genomgång av litteratur inom området och författarens modell över fenomenets olika grenar och hur de är relaterade till varandra finns presenterad i slutet av stycket. Begreppen är relevanta för att de kan relateras till uppsatsens resultat och textens fokus på låncykelsystem.

- *Delningsekonomi*: Hänvisas ofta till aktiviteter som med hjälp av teknologi gör så att varor och tjänster som inte utnyttjas kan brukas av andra i behov av dem. Detta görs utan någon ekonomisk kompensation.
- *Kollaborativ konsumtion*: Anskaffning och fördelning av tillgångar mellan individer. Kollaborativ konsumtion används ofta som substitut till begreppet delningsekonomi men är bredare i sin innebörd då det kan beskriva både traditionella och moderna delningsalternativ med eller utan teknologi samt att ekonomisk ersättning kan vara, men behöver inte, vara involverad i initiativet.
- *Peer-to-peer ekonomi*: Innebär att två konsumenter köper och säljer varor och tjänster med varandra utan några mellanhänder.
- *Tillgångsekonomi*: Erbjuder konsumenter de produkter och tjänster de efterfrågar när de vill ha dem utan att behöva köpa dem. Det kan vara för att de inte har råd eller inte vill äga dem för att de bara vill använda eller utnyttja dem vid enstaka tillfällen.



“The Definitions of Sharing Economy”. Från ”The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review” av Görög, G., 2018, *Management*, 13(2), s. 185.

2.1.3 Motiv och drivkrafter till delningsekonomi

Motiven bakom att implementera delningsekonomi är många men de som ofta framhålls som mest betydande är av ekonomisk, miljömässig och social karaktär. Schor (2014) menar att delningsekonomi skapar värde för både kund och producent eftersom värdekedjor inom delningsekonomi ofta är kortare än konventionella. Eftersom delningsekonomin värdekedja har färre mellanhänder fördelas värde om från dessa direkt till de två aktörerna. Detta bekräftas av Hamari m.fl. (2016) som i sin undersökning fann att användare av delningsplattformar främst deltog på grund av de ekonomiska fördelarna som de upplevde att de åtnjöt av att delta. Hållbarhet hölls också fram som en orsak till deras deltagande, dock var detta inte lika avgörande som de ekonomiska aspekterna. Vidare ses konceptet ofta som ett verktyg för att reducera utsläppen av växthusgaser eftersom delande istället för ägande minskar efterfrågan på nya produkter och således dämpar användandet av naturresurser och utsläpp av växthusgaser från alla delar i värdekedjan (Leismann m.fl., 2013). En utredning som genomförts om Regeringens strategi kring hållbar konsumtion fokuserar på delningsekonomi och dess potentiella roll i strategin. Utredningen menar att delningsekonomi har potential att öka resurseffektiv konsumtion, förbättra hushållningen av naturresurser och gynna produktionen av mer hållbara och tåliga produkter (SOU 2017:26). Andersson m.fl. (2018) påpekar dock att rekyleffekter är något som kan motverka de potentiella miljövinsterna från delningsekonomi eftersom människor ofta sparar pengar när de delar istället för att köpa. Att spara pengar genom ökat delande kan framkalla högre konsumtion av andra varor och tjänster. Just rekyleffekter menar författarna är något som ofta förbises i miljöutvärderingar (Andersson m.fl., 2018).

Delande är inte ett nytt fenomen utan något som människan gjort i alla tider (Belk, 2010). Genom att dela så knyter de som är involverade i processen inte bara sociala band med varandra, delande har också potential att verka som en plattform för demokratisk organisering och att tillfredsställa våra behov (Schor, 2014). Den tekniska utvecklingen har öppnat upp för otaliga möjligheter för delningsekonomin att etablera plattformar och att nå ut till människor och har ihop med uppfattningen av att delningsekonomi bidrar till en gemensam nytta, varit en betydande drivkraft till konceptets ökade popularitet de senaste två decennierna (Hamari m.fl., 2016).

2.1.4 Utvecklingen av delningsekonomi

Delningsekonomi har blivit ett snabbt växande koncept och grundidén med att dela istället för att äga, uppmuntra till mindre konsumtion, använda resurser mer effektivt och hållbart kan enligt Geissinger m.fl. (2019) numera ifrågasättas. De senaste åren har många nya initiativ vuxit fram där boenden, bilar, cyklar och andra föremål delas (Botsman & Rogers, 2010). Medvetenheten och det ökade intresset kring delningsekonomi har lett till uppkomsten av delningsinitiativ i flertalet sektorer av ekonomin och att både fler privatpersoner och företag engagerar sig. Det ökande deltagandet har lett till ett ifrågasättande av om det görs på grund av altruism eller lönsamhet (Eckhardt & Bardhi, 2015). Frenken & Schor (2017) menar att begreppets popularitet har lett till en frikoppling mellan tanke och handling och att många organisationer säger att de deltar i delningsekonomi när deras initiativ i själva verket inte leder till de positiva effekter som begreppet är kopplat till. Genom att initiativ kallas för delningsekonomi, men i praktiken frångår konceptets grundläggande idéer, kan dessa ses som ett exempel på sharewash (Hawlitschek m.fl., 2018). Vidare så menar författarna att när initiativ som tillskrivits begreppet delningsekonomi upplevs som sharewash kan det leda till att kunder tappar förtroende och att företag förlorar sin legitimitet. Detta i sig kan föra med sig stora risker, både för organisationer och samhället. För organisationer är legitimitet en viktig faktor för att de ska kunna skapa och utöka sin lojala kundbas för att överleva långsiktigt. För samhället så kan faktumet att det finns initiativ som ger en falsk bild av att leda till samhällsnyttor leda till att man blir utan de positiva effekter för miljön och socialt som de säger sig leda till (Hawlitschek m.fl., 2018). Detta leder i sin tur att man försvårar för arbetet med att nå hållbarhetsrelaterade mål i samhället. Det kan finnas ytterligare negativa effekter kopplade till sharewash men dessa är hittills svåra att identifiera då ämnet är relativt outforskat.

Nya inriktningar har uppkommit där man separerar de som äger resurserna och de som får åtkomst till dem och enligt Geissinger m.fl. (2019) har det skett ett skifte mellan delning och tillgång till förvärv och konsumtion. I sin artikel undersöker de kopplingen mellan hållbarhetskonnotationer och delningsplattformar och hittar en stark koppling till on-demand tjänster, som till exempel låncykelsystem. De menar också att plattformar använder hållbarhet i konnotation med delningsekonomi på grund av press från samhället snarare än att initiativet i sig är hållbart. Den starkaste kritik som konceptets utveckling har fått är att det har kommit ett uppsjö av initiativ och företag som avviker från dess grundtanke: att skapa

hållbara lösningar och sociala band mellan individer. Det har gjort att delningsekonomins form idag anklagas för att ha blivit ren kapitalism (Kessler, 2015).

2.2 Lånecykelsystem

Lånecykelsystem är idag ett vanligt inslag globalt med omkring hundratals initiativ i städer runt om i världen (Fishman m.fl., 2016). Systemen skiljer sig från varandra gällande affärsmodeller, storlek och implementering men motiveras alla av de sociala och miljörelaterade fördelarna de förväntas leda till. Ökat cyklande minskar utsläpp, buller och trafikstockningar och är ett transportmedel som gör att användarna motionerar vilket leder till bättre folkhälsa (DeMaio, 2009). Vidare så ses lånecyklar som en lösning till problemet med "first mile/last mile"-förbindelse till kollektivtrafiksystem många stora städer har och de ökar mobiliteten i städer utan att nödvändigtvis höja bilanvändande (Cohen & Kitzmann, 2014).

2.2.1 Tillväxt av lånecykelsystem och utveckling av konceptet

Trots att lånecyklarna har blivit allt mer populära de senaste decennierna så är det inte ett nytt koncept. Det har skett en utveckling av systemen sen dess uppkomst och Shaheen m.fl (2010) beskriver det som fyra generationer av lånecykelsystem. Varje ny generation lånecykelsystem har utvecklats för att anpassas till tekniska innovationer och korrigera tidigare systems brister.

Den första generationen lånecykelsystem implementerades i Amsterdam 1965 var cyklar som saknade lås för att allmänheten skulle kunna ha tillgång till dem. Men systemet höll bara en kort tid och fick avslutas endast efter ett par dagar på grund av vandalism och stölder (DeMaio, 2009). Den andra generationen lånecykelsystem invigdes i Köpenhamn 1991 och hade, till skillnad från Amsterdams cyklar, ett betalningssystem, egna stationer och lås. Utvecklingen ledde till att fler länder och aktörer implementerade systemen då de var säkrare, dock fanns det fortfarande problem med systemen då de inte hade någon tidsbegränsning för användandet. De system som ses i städer världen över idag tillhör den tredje generationen och är enkla att urskilja via olika karaktäristiska detaljer såsom reklam, design eller färg. Dessutom är de baserade på teknologiska system som gör det möjligt för användare att hitta, använda och lämna tillbaka cyklarna. Det möjliggör också för ägarna att samla in stordata om användandet och användarna då anonymiteten är minskad (Shaheen m.fl., 2010). Det pratas om att en fjärde generations lånecykelsystem snart kommer ses i städer världen över där

fokuset kommer vara på elcyklar, bättre teknik vid stationer, större upptagningsområden och bättre integration med omkringliggande kollektivtrafik (DeMaio, 2009; Shaheen m.fl., 2010).

2.2.2 Olika affärsmodeller av lånecykelsystem

Det finns flertalet konstellationer gällande ägandet av lånecykelsystem. Bland annat finns det affärsmodeller som endast inkluderar en privat aktör, modeller där den lokala myndigheten levererar systemet och modeller där lokala myndigheter tillsammans med en tjänsteleverantör står för systemet. Eftersom lånecykelsystem inkluderar många olika aktörer såsom kunder, investerare och lokala myndigheter, kan dessa aktörers åsikter skilja sig åt när det gäller vilka mål och vad man vill få ut av lånecykelsystemet. Styr & Ställs affärsmodell involverar både kommunen och en privat aktör, i detta fallet företaget Nextbike och för det tidigare systemet JCDecaux. Detta kan innebära att det kan finns skilda uppfattningar om systemets huvudsakliga mål och syften, däribland vilken roll lånecykelsystemet har i en delningsekonomi, och huruvida det bör räknas som ett delningsinitiativ. Cohen och Kietzmann (2014) undersöker i sin studie delningsekonomi, delad mobilitet och dess nuvarande affärsmodeller och konstaterar att dessa inte är problemfria. Enligt författarna beror detta på att det inte finns en gemensam vision mellan de involverade aktörerna. Privata företag som levererar tjänsten är ofta drivna av lönsamhet och offentliga myndigheter drivs av att öka invånarnas total välmående. Om det finns för stora skillnader i åsikterna om lånecykelsystemets syfte och mål mellan de två aktörerna, kan detta leda till konflikter och reducera de positiva hållbarhetsaspekterna från implementeringen av ett lånecykelsystem. Efter att ha undersökt olika affärsmodeller menar dock författarna att den optimala affärsmodellen när det kommer till lånecykelsystem inkluderar både lokala myndigheter och en privat aktör, så länge det finns en bra balans mellan deras intressen (Cohen & Kietzmann, 2014).

2.2.3 Lånecykelsystems roll i en delningsekonomi

Som nämnt tidigare i uppsatsen är det svårt att definiera begreppet delningsekonomi och vilka initiativ som bör räknas till konceptet, vilket gör det intressant att undersöka kopplingen mellan Styr & Ställ och delningsekonomi. Huruvida lånecykelsystem bör ingå i konceptet råder det skilda meningar om. I en rapport av IVL Svenska miljöinstitutet där man syftar till att vägleda kommuner i Sverige hur de kan skapa fler delningsinitiativ för att minska miljöpåverkan och bidra till ett hållbart samhälle tas Styr & Ställ upp som ett initiativ (Andersson m.fl, 2018). Det finns flertalet exempel där lånecykelsystem benämns som en del

av delningsekonomin. I en artikel av Sun (2018) beskrivs lånecykelsystem som ett allmänt förekommande initiativ i utvecklingen av delningsekonomi. Zhang och Mi (2018) undersöker positiva effekter på miljön i relation till lånecykelsystem i Shanghai och benämner det som delningsekonomi. Ett ytterligare exempel på detta är en artikel skriven av Ma m.fl (2018) där författarna undersöker utmaningar med samarbeten och styrning i delningsekonomin och specifikt kollar på cykeldelning i Shanghai. Enligt flertalet källor anses alltså lånecykelsystem vara en del av delningsekonomin.

Det finns dock källor som menar att lånecykelsystem inte är delningsekonomi. Towson (2017) menar att lånecykelsystem inte är en del av delningsekonomin och tar upp flertalet argument varför. Enligt författaren är lånecykelsystem en vanlig B2C-tjänst för varor och de som använder cyklarna adderar inget värde till andra användare. Vidare skriver han att lånecykelsystem inte bör räknas som delning på grund av att man inte delar en outnyttjad resurs, vilket man gör i initiativ som till exempel Airbnb och bildelning där digitala plattformar möjliggör för människor att dela sina hem och bilar. Towson (2017) menar att för den typen av plattformar behöver man inte äga tillgångarna eller spendera kapitalutgifter för att växa och underhålla dem, vilket är fallet för lånecyklar där företaget eller kommunen måste köpa och äga alla cyklar samt underhålla och byta ut dem när de går sönder eller försvinner.

På grund av detta sker alltså ingen delning av en outnyttjad resurs. Detta argument lyfts också av Gloria (2018) som menar att typiska plattformar för delningsekonomi inte nödvändigtvis äger sina egna tillgångar eller spenderar pengar på att få initiativet att växa och underhålla dem. En ytterligare aspekt som tas upp av Towson (2017) är efterfrågan och nyttjandegraden av systemen som kan ifrågasätta lånecykelsystems roll i delningsekonomin. Det går alltså att konstatera att det finns olika perspektiv på huruvida lånecykelsystem bör inkluderas i delningsekonomi.

2.3 Sammanfattning av studiens ramverk

Sammanfattningsvis finns det alltså ingen konsensus kring definitionen av delningsekonomi och utöver de många olika definitionerna finns det också begrepp som relaterar till konceptet. Det finns ett flertal motiv och drivkrafter till delningsekonomi men den grundläggande idén handlar om att bidra till samhällsnytta genom positiva effekter både socialt och miljömässigt. Delningsekonomi har enligt flertalet källor förändrats över tid och urvattnats genom att fler

och fler deltar med motiv som motsätter sig de grundläggande vilket kan leda till sharewash, som i sin tur kan få negativa konsekvenser i form av förlorad legitimitet hos organisationer och att de positiva effekterna från delningsekonomi uteblir.

Gällande låne-cykelsystem så har dessa utvecklats över tid och det finns både mer och mindre framgångsrika exempel. Systemen kan ha olika affärsmodeller vilka kan inkludera flertalet olika aktörer, vilket innebär att det kan finnas skilda intressen när det kommer till systemens roll och syften. För en optimal affärsmodell och kombination av aktörer, så är det rekommenderat av Cohen & Kietzmann (2014) att låne-cykelsystemet implementeras av en publik och privat aktör. Detta eftersom deras huvudsakliga intressen, samhällsnytta respektive ekonomisk vinst, ska kunna balanseras.

Slutligen tydliggörs det att det inte finns en gemensam uppfattning om låne-cykelsystem bör inkluderas i delningsekonomi och studiens ramverk lyfter argument som talar både för och emot det. Dessa aspekter gör det således intressant att undersöka olika uppfattningar och definitioner av delningsekonomi i berörda organisationer och vilken roll Styr & Ställ har i konceptet.

3. Metod

Kapitlet kommer beskriva uppsatsens kvalitativa metodval med en abduktiv ansats. Därpå förklaras att en fallstudie på Styr & Ställ har genomförts där primärdata genom intervjuer och sekundärdata genom en litteraturstudie har användas för att besvara forskningsfrågorna. Avslutningsvis beskrivs avgränsningar som gjorts och en djupare förklaring av intervjupersonerna.

3.1 Kvalitativ metod

Kvalitativ forskning innebär att skapa en helhetsbeskrivning av det som studeras och att upptäcka nya problem och möjligheter (Patel & Davidsson, 2019). Att använda en kvalitativ metod är också rekommenderat när man vill skapa en större och djupare förståelse för ett specifikt problem (Björklund & Paulsson, 2012). Med denna bakgrund och med uppsatsens problemformulering och syfte i åtanke, har kvalitativ metod valts som forskningsmetod för denna text. För att kunna besvara forskningsfrågorna i denna uppsats och nå dess syfte har data samlats in genom kvalitativa intervjuer med personer som arbetar eller har arbetat med

delningsekonomi, Styr & Ställ och hållbar mobilitet. Intervjumallen till dess intervjuer finns bifogad som Bilaga 1. Datan som har samlats in har sedan tolkats och analyserats av oss som uppsatsskrivare. Då kvalitativa undersökningar influeras av sociala aspekter och kan färgas av tidigare erfarenheter och förståelse har det varit viktigt att ha en medvetenhet kring detta genom hela arbetet för att skapa trovärdighet (LeCompte & Goetz, 1982). En strävan efter att vara så objektiva som möjligt har således varit genomgående under hela uppsatsen (Patel & Davidson, 2019).

3.2 Abduktiv ansats

Tillvägagångssättet under uppsatsen har varit både både deduktivt och induktivt vilket inom forskningsmetodiken förklaras som abduktivt (Björklund & Paulsson, 2012). Den deduktiva metoden har använts för att skapa förståelse från tidigare forskning och teorier inom ämnet och har således skapat en grund att stå på. Vidare har den induktiva metoden använts då data har samlats in från intervjuerna för att sedan tolkas och analyseras. Intervjuerna gav oss som författare nya infallsvinklar på problemet och nya förhållningssätt vilket ledde till att ytterligare teorier studerades och användes för att bättre kunna förklara intervjupersonernas svar. Den abduktiva metoden har möjliggjort att kunna röra sig fritt mellan studiens ramverk och empiri vilket har varit passande för denna studie (Patel & Davidson, 2019).

3.3 Fallstudie

En fallstudie har genomförts där Göteborgs lånecykelsystem Styr & Ställ har varit huvudfokus. Eftersom forskningsfrågorna syftar till att besvara frågor gällande aktiviteter kopplade till ett fenomen inom en kontext har fallstudie varit den undersökningsmetod studien använder. Då fenomenet och kontexten inte går att återskapa i ett annat sammanhang för att få fram samma resultat, till exempel i ett laboratorium, så är fallstudie en metod som gör det möjligt att ändå få information om det specifika fallet och öppnar upp för möjligheten att förstå det bättre (Yin, 2004). Fallstudien har således skapat möjligheter att få en detaljerad bild av det specifika fallet. De djupgående intervjuerna som fallstudien har innehållit har haft som huvudsyfte att få en detaljerad bild av Styr & Ställ som lånecykelsystem och dess relation till konceptet delningsekonomi. Förhoppningsvis kommer resultatet från detta specifika fall att kunna användas för att dra slutsatser i ett större perspektiv i framtiden.

3.4 Datainsamling

I denna uppsats har primärdata och sekundärdata har använts. Primärdata innebär att ny information samlats in för den specifika studien via djupgående intervjuer (Björklund & Paulsson, 2012). Sekundärdata har använts för att identifiera existerande kunskap om delningsekonomi och Styr & Ställ.

3.4.1 Primärdata

Kvalitativa intervjuer har genomförts för att samla information till empirin. Syftet med intervjuerna har varit att få mer detaljerad information om det aktuella forskningsämnet (Björklund & Paulsson, 2012). Respondenterna som har valts ut för intervjuerna arbetar eller har arbetat med antingen delningsekonomi, Styr & Ställ och hållbar mobilitet i Göteborg. En utförligare beskrivning av intervjupersonerna presenteras senare i metodkapitlet. För att få flera olika perspektiv har personer med varierande positioner inom staden och relaterade verksamheter valts ut. Målet med dessa intervjuer har varit att få en bättre förståelse för de åsikter som anställda och beslutsfattare har kring delningsekonomi och vilken roll Styr & Ställ har i den.

Sju stycken intervjuer har genomförts vilka har varit semistrukturerade. Alla intervjuer har utgått från samma grundfrågor men då de har varit semistrukturerade kan det finnas mindre skillnader mellan dem (Björklund & Paulsson, 2012). Några intervjupersoner har fått frågor som är mer specifika för just deras yrkesroll och expertis på grund av att deras specifika kunskap har ansetts vara värdefull för att skapa en djupare förståelse för ämnet. I vissa fall så har följdfrågor ställts till intervjupersonerna med syftet att få respondenten att utveckla sina svar ytterligare för att förtydliga sin poäng. Frågorna som har ställts har varit öppna frågor, detta för att ge respondenterna möjligheten att besvara frågorna med sina egna ord och inte endast ‘ja’ eller ‘nej’.

När respondenterna kontaktades fick de en kortare bakgrund om uppsatsens syfte och varför de blivit tillfrågade att delta i en intervju. Intervjufrågorna skickades sedan till respondenterna via mail innan intervjuerna med syftet att kunna förbereda sig, om detta kändes väsentligt. De fick också information om att följdfrågor kunde komma att ställas under intervjun och i efterhand. Samtliga intervjuer har genomförts genom videosamtal eller telefonsamtal. Vid intervjutillfället fick respondenterna till en början en mer detaljerad

förklaring om uppsatsens syfte. Därefter tillfrågades de om de ville att deras identitet skulle hållas konfidentiell eller anonym och att de när som helst under arbetets gång kunde ändra sig kring detta. Samtliga intervjupersoner har valt att vara anonyma men har godkänt att deras yrkesroll används, därför kommer deras yrkesroll att användas istället för namn. Beträffande dokumenteringen har respondenterna tillfrågats om de godtar att deras svar blir inspelade för att underlätta vid eventuell citering och analys, vilket alla respondenter har godkänt. Inspelningarna har gjort det möjligt att gå tillbaka och lyssna på materialet för att säkerställa att svaren har tolkats på rätt sätt, vilket enligt Lind (2014) bidrar till att öka tillförlitligheten i uppsatsen.

Efter att intervjuerna genomförts transkriberades insamlad data för att möjliggöra en sammanställning av empirin och analysera det insamlade materialet. Ett par intervjupersoner har kontaktats via mail efter intervjuerna för att samla in kompletterande material till empirin. Utifrån transkriberingen har sedan relevanta segment valts ut för att kunna besvara forskningsfrågorna (Patel & Davidsson, 2019). En dialog om objektivitet och korrekt tolkning av intervjupersonernas svar har funnits mellan författarna genom hela uppsatsen för att skapa tillförlitlighet och relevans.

3.4.2 Forskningsetiska aspekter

När data samlas in genom kvalitativa intervjuer är det viktigt att ta hänsyn till forskningsetiska aspekter. I samhällsvetenskaplig forskning berörs ofta vikten av frivillighet, integritet, konfidentialitet och anonymitet. Dessa aspekter beskrivs vanligtvis som fyra krav med syftet att säkerställa en forskningsetisk arbetsgång (Lind, 2014). Respondenterna har informerats om uppsatsens syfte och har samtyckt till att frivilligt medverka i studien. Integritetskravet och konfidentialitetskravet har säkerställts genom att behandla respondenternas personuppgifter på ett respektfullt sätt och genom att endast använda den insamlade datan för att besvara studiens syfte. Vidare har samtliga respondenter har anonymiserats i uppsatsen. Genom att genomgående ta hänsyn till dessa krav har den kvalitativa undersökningen säkerställt en forskningsetisk arbetsgång (Lind, 2014).

3.4.3 Sekundärdata

En litteraturstudie har genomförts för att hitta relevant forskning och få mer kunskap om det specifika forskningsområde som studerats i uppsatsen (Patel & Davidsson, 2019). Litteraturstudien har lagt grunden till studiens ramverk och syftet med studien har således

varit att hitta relevanta teorier och modeller som ökat förståelsen för forskningsområdet och som gjort det möjligt att besvara forskningsfrågorna bättre (Hart, 2018). Eftersom att all litteratur är sekundärdata har det varit viktigt att ha en medvetenhet kring vilka metoder som har använts och vilka syften som ligger till grund för den litteratur som har studerats (Björklund & Paulsson, 2012).

Studiens ramverk består av information från olika statliga publikationer, utredningar, böcker, hemsidor, artiklar och e-artiklar. De e-artiklar som använts har hittats via sökningar i Göteborgs Universitets databas och i vissa fall Google Scholar. Ett kriterium för att källorna skulle användas i ramverket var att de presenterar forskningsproblemet på ett relevant och utförligt sätt. En ambition som funnits genom hela litteraturstudien har varit att så många som möjligt av e-artiklarna skulle vara referentgranskade då detta garanterar att artiklarna har en hög forskningsstandard och omfattas av objektivitet (Göteborgs Universitetsbibliotek, u.å.). Litteraturen som valts ut som grund för denna uppsats är noga utvald och inkluderar enbart det som är relevant för detta specifika ämne, vilket är i enlighet med vad Hart (2018) beskriver som en god litteraturstudie.

3.5 Avgränsningar

Avgränsningar har gjorts för att anpassa denna uppsats till dess tidsram. Tidsbegränsningen att genomföra uppsatsen har påverkat antalet intervjuer och anpassats därefter. Detta har resulterat i att sju personer har intervjuats. Det innebär att endast en del av de anställda involverade i Styr & Ställ och delningsekonomin i Göteborgs Stad har intervjuats. För att få en så djup förståelse som möjligt för Styr & Ställ och delningsekonomin i Göteborg och göra informationen representativ har därför de mest involverade individerna i organisationen kontaktats och intervjuats. En ytterligare avgränsning som gjorts är att fokuset i denna uppsats enbart ligger på Göteborgs Stad och inte Mölndals kommun, som är en del av nya Styr & Ställ. Det innebär att individer som är involverade i projektet i Mölndals kommun inte har intervjuats och uppsatsen kommer inte heller att undersöka hur delningsekonomin främjas i Mölndals kommun.

3.6 Beskrivning av intervjupersoner

Personerna som har deltagit i intervjuer för denna uppsats kommer att hållas anonyma genom hela arbetet. De kommer därför att benämnas med sina yrkesroller vilka kommer att beskrivas mer ingående nedan.

F.d. projektledare 1

Respondenten har sedan 2010 arbetat med Styr & Ställ och har också arbetat med upphandlingen för det nya systemet som införs 2020. Personen slutade att arbeta med systemet vid årsskiftet. Respondentens koppling till delningsekonomi är genom att arbeta med mobilitet som service.

F.d. projektledare 2

Respondenten har arbetat med upphandlingen samt att ta fram strategin för det nya Styr & Ställ och har haft en koppling till systemet i ca två och ett halvt år. Personen arbetar inte längre med systemet. Respondenten är bekant med begreppet delningsekonomi genom arbetet med upphandlingen av Styr & Ställ.

Vikarierande projektledare

Respondenten har arbetat med Styr & Ställ i ett och ett halvt år men var till en början inte projektledare, vilket personen har varit sedan årsskiftet. Personen har varit delaktig i införandefasen sedan upphandlingen blev klar. Respondenten har inte direkt arbetat med delningsekonomi utan har en ingång genom delade mobilitetstjänster.

Forskaren

Respondenten har arbetat med forskningsprojekt kring delningsekonomi sedan 2015. Bland annat har Göteborgs Stad studerats genom en fallstudie i dessa forskningsprojekt. Forskarens koppling till Styr & Ställ är att denne har intervjuat personer som arbetat med projektet under sina studier.

Tjänsteperson

Respondenten har sedan 2013 studerat och arbetat samt ideellt engagerat sig inom delningsekonomi och varit involverad i flertalet initiativ för att utveckla delningsekonomi i Göteborg. Personen är idag inte längre ideellt engagerad utan arbetar som tjänsteperson på

Göteborgs Stad med att utveckla delningsekonomi. Personen har inte arbetat direkt med Styr & Ställ men har haft koll på systemet under en längre period i och med sin yrkesroll.

Konsult 1

Respondenten har arbetat med hållbarhet hela sin karriär och har således stött på delningsekonomi i flera olika arbeten. Personen har inte direkt arbetat med Styr & Ställ men följt systemet sedan det implementerats samt intervjuat involverade personer då konceptet dykt upp i projekt som respondenten varit delaktig i.

Konsult 2

Respondenten arbetar med hållbar mobilitet och stadsutveckling och har arbetat med låncykelsystem i femton år. Konsultens koppling till Styr & Ställ är att personen har varit med och gett rekommendationer för det gamla systemet. Respondentens koppling till delningsekonomi är genom arbetet med delad mobilitet.

4. Empiri och Analys

Kapitlet redogör för intervjuerna som genomförts. Det insamlade materialet presenteras i följande ordning: definitioner av delningsekonomi, perspektiv på utvecklingen av begreppet delningsekonomi, motiv och drivkrafter bakom att implementera delningsekonomi i Göteborg, åsikter om huruvida Styr & Ställ är delningsekonomi, uppfattningar om Styr & Ställ främjar delningsekonomi i Göteborg och i vilken utsträckning Styr & Ställ är ett hållbart initiativ. Resultatet analyseras löpande med uppsatsens ramverk.

4.1 Deltagarnas definitioner av delningsekonomi

F.d projektledare 1 definierar delningsekonomi som ett sätt att dela på resurser som effektivt kan delas av flera och därmed få en högre nyttjandegrad, jämfört med om varje individ skulle äga sin egen pryl. Personen beskriver också att delningsekonomi oftast är kopplat till en fysisk sak.

F.d projektledare 2 beskriver att delningsekonomi handlar om att man delar resurser, det vill säga att flera delar på en resurs istället för att individuellt äga den, och detta kan enligt personen vara genom att dela, hyra eller låna av varandra. Vidare berättar projektledaren att det kan vara allt ifrån ytor till saker och produkter.

Den vikarierande projektledaren nämner att inom det området som personen arbetar med talas det inte så mycket om delningsekonomi utan mer om delade mobilitetstjänster, som till exempel Styr & Ställ och elsparkcyklar, men definierar delningsekonomi som det man delar och inte äger.

Forskaren beskriver att det finns flertalet olika definitioner av delningsekonomi och därmed ingen enad definition. När det kommer till forskning är det upp till varje forskare att bestämma vad som bör inkluderas och inte. Forskarens team har försökt att använda sig av en smalare definition där de inkluderar peer-to-peer och fokuserar på tillgång över ägande, vidare förtydligas att man inte överför ägandet och av den anledningen exkluderas till exempel second hand. I teamets definition finns det tre kategorier som inkluderas; boende och delad yta, mobilitet och fysiska varor. Med boende och delad yta inkluderas till exempel uthyrning av boenden, arbetsplatser eller parkeringar. I mobilitet inkluderas till exempel delade cyklar, bilar och skotrar. Fysiska varor kan vara delade kläder och verktyg. Forskaren nämner att teamet har insett att när de ska applicera sin definition i praktiken är det en begränsad definition och att det finns få modeller som endast inkluderar peer-to-peer. På grund av detta har forskaren expanderat definitionen och inkluderar även business- to-consumer som till exempel bildelning och initiativ som Styr & Ställ där en myndighet eller stad, men också i vissa fall ett företag är involverade. Fokuset i den expanderade definitionen är fortfarande tillgång över ägande och fysiska varor och forskaren förtydligar att på grund av detta inkluderas därför inte tid och service då det inte är något fysiskt. En ytterligare dimension som lyfts i intervjun är att definitioner kan skilja sig beroende av geografisk kontext och att i västvärlden är fokuset ofta på tillgång över ägande medan i till exempel Kina där forskaren gör en studie just nu inkluderar man alla sorters digital ekonomi i delningsekonomin, något som forskaren inte håller med om. Avslutningsvis säger forskaren att det är svårt att definiera begreppet delningsekonomi och att teamet har försökt att använda sig av en definition som är logisk för varje specifikt forskningsprojekt.

Tjänstepersonen beskriver att det inte finns någon konsensus kring begreppet men utgår vanligtvis från hur det tolkas i Sverige, det vill säga hur vi pratar om det och vad vi lyfter fram när vi pratar om det. Tjänstepersonen beskriver att kärnan är tillgång framför ägande genom aktiviteter som att hyra, låna, byta, ge och få. Tjänstepersonen menar också att fokuset i Sverige är resurseffektivitet. Samtidigt finns det inte några tydliga gränser och ett exempel

som ges är ifall hyra då skulle inkludera allt vi hyr, enligt tjänstepersonen inkluderar delningsekonomi inte allt man hyr men förklarar att det är svårt att argumentera kring det på grund av att det inte finns färdiga definitioner. Fortsättningsvis berättar personen att begreppet skiljer sig åt i olika länder. Till exempel i EU används främst kollaborativ ekonomi som begrepp, men i USA och Sverige används delningsekonomi. Tjänstepersonen beskriver att ett begrepp väljs och laddas med flertalet saker beroende på kontext och att i Sverige har vi en kontext där vi är relativt hållbarhetsmedvetna. Detta leder till att resurseffektivitet hamnat i fokus och att vi i Sverige ser de potentiellt positiva miljöeffekterna med delningsekonomi. I andra länder kan det istället fokuseras mer kring att spara eller tjäna pengar på grund av att det är mer relevant i de ländernas kontext.

Konsult 1 beskriver att vi har ägnat oss åt att dela i alla tider men att man idag vill benämna det som ett koncept. Fortsättningsvis beskriver konsult 1 att det är svårt att definiera men säger att man delar på saker, tid, kunskap. Personen lyfter också att det på något sätt inkluderar en ekonomisk transaktion i den bemärkelsen att det sker ett utbyte av något slag och säger att det finns en tanke om tjänster och gentjänster. Det förtydligas att man inte direkt behöver betala den man delar med utan att detta kan vara några steg bort. Enligt konsult 1 blir det en systematisk aktivitet när ordet ekonomi inkluderas i begrepp och menar att detta ligger i själva begreppet delningsekonomi. Vidare beskriver personen att det finns delade meningar kring begreppet delningsekonomi och att det finns en bredd där andra begrepp tas in, och ett exempel på det är kollaborativ ekonomi. Konsult 1 nämner också att andra kan se delandet och utbytet som det viktiga men verkar inte själv lägga vikt på detta i sin egen definition.

Konsult 2 lyfter att det är svårt att definiera delningsekonomi och säger att det innebär att en tillgång tillåts delas av flera personer. Konsult 2 säger sedan att enligt det perspektivet skulle all form av uthyrning inkluderas och gör då sin definition snävare. I denna snävare definition säger personen att konceptet innebär att man delar saker man vanligtvis inte skulle delat med varandra. I denna definition tillåts försäljning av tillgången till en vara, och konsult 2 ger exempel på detta och nämner bilar, cyklar och andra transportmedel. Vidare berättar personen att det är svårt att dra en gräns på grund av att all form av kollektivtrafik isåfall också skulle tillhöra delningsekonomin då det är delad mobilitet. Konsult 2 summerar sin definition och säger att man kan få en temporär tillgång till en vara eller tjänst snarare än att köpa den.

Utifrån intervjupersonernas svar kan man identifiera att majoriteten betonar att begreppet delningsekonomi är svårdefinierat och att det inte finns någon konsensus kring begreppet. Detta styrker det som nämnts tidigare i studiens ramverk att det är svårt att finna en enhetlig definition av begreppet (Shor, 2014). Flertalet intervjupersoner pratar om resurseffektivitet vilket är något som Shor (2014), Geissinger m.fl (2019), Koopman, Mitchell och Thirier (2015) samt Görög (2018) inkluderar i sina definitioner. En enighet kring tillgång över ägande går också att identifiera och ord som *låna*, *dela*, *hyra* är återkommande. Dock är gränserna kring vad som bör inkluderas i dessa ord inte helt tydliga och kan därför anses vara diffusa, vilket Franken och Shor (2017) beskriver. Sammanfattningsvis kan man se att flertalet gemensamma punkter kan identifieras mellan intervjupersonernas definitioner men att det också finns ett antal punkter där definitionerna skiljer sig åt.

Görög (2018) nämner i sin definition av delningsekonomi att konceptet inkluderar aktiviteter som med hjälp av teknologi möjliggör att varor och tjänster kan delas mellan människor. I samtliga intervjupersoners definitioner finns det ingen tydlig beskrivning av att delandet inkluderar teknologiska aspekter. Utifrån detta perspektiv stämmer intervjupersonernas definitioner bättre överens med författarens definition av kollaborativ konsumtion som är bredare och inte innebär att teknologi är inblandat i delandet.

I forskarens definition inkluderas inte icke-fysiska tillgångar såsom service och tid medan konsult 1 menar att man delar på saker, tid och även kunskap. Konsult 1 är den enda av intervjupersonerna som beskriver att delningsekonomin inkluderar en ekonomisk transaktion. Detta motsäger Görögs (2018) definition av delningsekonomi, där delning sker utan någon ekonomisk kompensation. Det skulle kunna kopplas till det författaren beskriver som kollaborativ konsumtion där en ekonomisk transaktion kan ingå, men inte nödvändigtvis behöver göra det. Det skulle också kunna kopplas ihop delvis med Koopman, Mitchell och Thiriers (2015) definition som säger att delningsekonomi kan inkludera monetära och icke-monetära fördelar. Författarna menar dock att det inte behöver ske en ekonomisk transaktion, vilket konsult 1 beskriver. En ytterligare dimension som nämnts i studiens ramverk är att det finns flertalet begrepp som kan relateras till delningsekonomi. Konsult 2 beskriver att man kan få temporär tillgång till en vara eller tjänst snarare än att köpa den vilket enligt Görög (2018) kan liknas med tillgångsekonomi snarare än delningsekonomi. Tjänstepersonen och forskaren beskriver att begreppen används olika beroende på land, och laddas med olika

innebörd beroende på landets kontext vilket skulle kunna vara en faktor som försvårar konsensus kring delningsekonomin ytterligare.

4.2 Utvecklingen av delningsekonomi

F.d. projektledare 1 började arbeta med systemet 2012 och berättar att det då inte fanns ett tydligt begrepp för delningsekonomi. Projektledaren menar att trafik- och transporttjänster inte i första hand förknippades med delningsekonomi utan det istället var praktiska saker som exempelvis verktyg. Dock så har detta förändrats och idag så klassar man exempelvis lånecykelsystem och bilpooler som delningsekonomi. F.d. projektledare 1 understryker att detta är hur man pratar inom de kretsarna som personen själv arbetar i. Därefter beskriver projektledaren att det har uppkommit nya sätt och affärsmodeller som underlättat utvecklingen av delningsekonomi vilket har förändrat och utvecklat begreppet till att inkludera fler aktiviteter.

F.d. projektledare 2 menar att begreppet har gått igenom en förändring i form av att tidigare var man engagerad i delande utan att nödvändigtvis kalla det för delningsekonomi. Sedan begreppet delningsekonomi uppkom så har det börjat användas allt mer ihop med cirkulär ekonomi som f.d. projektledare 2 menar är en del av delningsekonomi.

Den vikarierande projektledaren har enligt personen själv inte har arbetat med delningsekonomi tillräckligt länge för att uttala sig om begreppets utveckling.

Forskaren berättar att efter boken “What’s Mine is Yours” som kom 2010 (Botsman & Rogers, 2010) så började forskare försöka definiera begreppet delningsekonomi. Dock så menar forskaren att ingen hittills har lyckats hitta en definition som sammankopplat de många förslag som forskningen föreslagit hittills och tror inte heller att detta kommer ske. Därefter beskriver forskaren att delningsekonomi har utvecklats till att uppfattas på olika sätt beroende på den geografiska kontexten. Vidare ges ett exempel på ett projekt som gjorts i Kina av forskarens team där de upptäckte att i Kina inkluderas alla aktiviteter inom digital ekonomi i begreppet. Det innebär att om man beställer produkter eller tjänster via sin smartphone eller en mobilapplikation så är man i denna region per automatik engagerad i delningsekonomi. Denna bild menar forskaren skiljer sig från den västerländska där man ser

delningsekonomi mer som tillgång framför ägande och där dessa aktiviteter anses tillhöra digital ekonomi eller gig-ekonomi.

Tjänstepersonen säger att sin koppling till delningsekonomi har gått från att vara ideellt aktivt till att professionellt arbeta med det inom Göteborgs Stad. När tjänstepersonen var aktiv inom en gräsrotsrörelse så var man inom denna krets noga med att inte kalla det som de engagerade sig i för delningsekonomi. Anledningen var att kretsen ansåg att begreppet delningsekonomi hade kapats av stora bolag vilket gjort att allting plötsligt var delningsekonomi. Idag arbetar dock personen med att främja tillväxten av delningsekonomi i Göteborg och har varit med och startat flera olika delningsinitiativ. Tjänstepersonen berättar att delningsekonomi är positivt laddat och därför vill fler förknippas med det. Vidare beskriver personen att det ökade användandet av begreppet ledde till att det under några år förekom mycket sharewash. Idag tycker tjänstepersonen att begreppet är mindre i ropet eftersom det pratas mindre om det i media. Istället har fokus inom delningsekonomi utvecklats till att vara mer på lokala aspekter där man lyfter konceptet underifrån. Tjänstepersonen poängterar dock att detta kan vara en subjektiv bild då personen rör sig mycket i dessa kretsar.

Enligt konsult 1 så är delningsekonomi ett begrepp som formas efter de som pratar om det. Konsulten menar att begreppet har en formativa förmåga vilket innebär att det är i konstant förändring.

Konsult 2 berättar att det från början var något småskaligt och att delandet ofta skedde inom en begränsad grupp människor som gick ihop och köpte en tillgång och delade på den. Därefter har digitaliseringen förändrat konceptet i och med att den har förenklat matchningen mellan den som erbjuder tjänsten och produkten och den som vill låna. På så sätt har fler system kunnat skapas som når fler användare. Den största utvecklingen av begreppet tycker konsult 2 är att delningsekonomi har gått från att vara gräsrotsinitiativ, till amatördelning, till att vara professionella tjänster som underlättar för privatpersoner. Delningsekonomin har under sin utveckling professionaliserats. Dock så tillägger konsult 2 att ägandet fortfarande kan vara privat och det är själva tjänsten, bokningen och uthyrningen av tillgången, som har professionaliserats.

Hamari m.fl. (2016) förklarar att teknologisk utveckling har drivit på delningsekonomin utveckling och ökat omfattningen den når människor. Detta fenomen stämmer överens med

den utveckling av delningsekonomi som både konsult 2 och forskaren beskriver: att digitaliseringen har ökat antalet delningsplattformar och breddat begreppet till att inkludera fler aktiviteter som människor ägnar sig åt vilket i sin tur leder till att fler människor kommer i kontakt med delningsekonomi. Utvecklingen och breddningen av delningsekonomi som fenomen menar Eckhardt & Bardhi (2015) har gjort att fler branscher har engagerat sig i fenomenet delningsekonomi. Det förklarar vad forskaren, f.d. projektledare 1 och tjänstepersonen beskriver. Forskaren pratar om hur man i Kina inkluderar fler branscher i begreppet delningsekonomi än i västvärlden, vilket indikerar på att fler branscher anses vara delningsekonomi idag men i vilken utsträckning detta görs kan bero på geografisk och kulturell kontext. F.d. projektledare 1 pratar om hur låncykelsystem i mobilitetsbranschen gått från att inte räknas som ett delningsinitiativ till att vara det. Detta visar på att en breddning av begreppet har skett och börjat inkludera även transport- och mobilitetssektorn.

Tjänstepersonen pratar om att den grupp personen var engagerad i inte ville använda begreppet delningsekonomi eftersom de tyckte att allt fler företag deltog i delningsekonomi och appropriera begreppet, vilket gjorde att gruppen ville ta avstånd från det. Detta beteende, kan kopplas till Eckhardt & Bardhi (2015) som talar om att delningsekonomi blev ett buzzword och att det blev populärt att använda sig av det. När fler aktörer från branscher som tjänstepersonens grupp inte kände att de hade tillhörighet till anslöt sig till delningsekonomi, utvecklades begreppet så pass mycket att gruppen kände att det inte länge var något de kunde stå för och relatera till.

Geissinger m.fl. (2019) menar att andelen privatpersoner och företag som deltar har ökat vilket i sin tur har resulterat i en separering mellan de som äger resurserna som delas och de som får tillgång till dem. Denna separering förklarar den professionalisering som Konsult 2 berättar om. Konsulten säger att en förändring har skett inom delningsekonomi på sättet att istället för att människor delar mellan varandra så har tjänsten delning professionaliserats när fler aktörer engagerat sig i delningsekonomi. Professionaliseringen har skapat en mellanhand mellan ägare och konsument vilket kan liknas vid en separering. Kessler (2015) menar att när fler företag började kalla sina initiativ och affärsidéer för delningsekonomi frikopplades konceptet från sina ursprungliga sociala grundidéer om gemenskap och kollektiv nytta. Företagen och deras initiativ drevs av ekonomiska skäl vilket gjorde att begreppet till slut tappade sin mening. Denna frikoppling förklarar tjänstepersonens ursprungliga inställning till

delningsekonomi. Gruppen som personen var engagerad i ansåg att delningsekonomi hade tappat sitt syfte när allt fler företag engagerat sig vilket i vissa fall ledde till sharewash.

4.3 Motiv och drivkrafter bakom delningsekonomi i Göteborg

F.d. projektledare 1 menar att tanken med att implementera delningsekonomi i Göteborg är för att öka resurseffektiviteten. Staden har många miljömål gällande klimat, vatten och luft där sättet vi reser har en påverkan på hur väl vi kan nå dem. Projektledaren menar att delningsekonomi är en bra metod för att kunna nå målen. Staden har enligt personen en viktig roll för att möjliggöra att delningsekonomi och hållbart resande kan implementeras i staden då den är en facilitator som sätter ramar och ger ut tillstånd som är viktiga för att dessa ska kunna finnas och fungera. En annan drivkraft som nämns är att delningsekonomi kan leda till mer attraktiva städer eftersom man utnyttjar sina resurser bättre i form av att exempelvis dela fordon. Bättre utformade tjänster leder också till nöjdare invånare, säger f.d. projektledare 1.

De främsta anledningarna till att Göteborgs Stad vill implementera delningsekonomi i staden är enligt f.d. projektledare 2 för att öka resurseffektiviteten och för att främja sociala värden. Genom att öka resurseffektiviteten så lever invånarna mer hållbart. Dessutom kan det enligt projektledaren skapa tillit mellan människor när man delar på resurser och ytor. Förutom miljöaspekter och de sociala värdena så menar f.d. projektledare 2 att det finns ekonomiska drivkrafter bakom att implementera delningsekonomi i staden. Enligt projektledaren så avlastas kollektivtrafiken när fler cyklar. Bil- och kollektivtrafiken tar upp stora ytor i staden vilket sliter på vägarna och kräver mycket underhåll, utgifter för detta skulle minska om fler cyklade.

Den vikarierande projektledaren säger att Göteborgs Stad troligtvis implementerar delningsekonomi på grund av de styrande dokument som kommunens arbete går efter. Projektledaren menar att staden har ambitiösa hållbarhetsvisioner för staden vilket har resulterat i flera olika miljöprogram med mål och åtgärder vilka säkert nämner en del om delningsekonomi och att invånarna ska dela mer och äga mindre. Dock så betonar den vikarierande projektledaren att det är inget som personen kan veta med säkerhet utan att det är antaganden.

Forskaren berättar att delningsekonomi har varit på stadens politiska agenda sedan den inkluderades i kommunbudgeten 2015. Motiven bakom kommunens implementering av delningsekonomi var från första början för att minska miljöpåverkan. Detta har senare breddats till att också vara för att öka effektiviteten och minska kostnader. Förvaltningen för konsument- och medborgarservice i Göteborgs stad arbetar strategiskt med att utveckla delningsekonomin i staden. De har arbetat fram en vision för att Göteborg ska profilera sig som en "Sharing City", vilket togs fram efter ett förslag som röstades fram av medborgarna. Forskaren nämner också att lokala delningsinitiativ som Leksaksbiblioteket och Fritidsbanken, där folk kan dela leksaker och fritidssaker med varandra, implementerats av sociala orsaker snarare än miljörelaterade. Genom dessa initiativ ökar jämlikheten, integration och socialt kapital i staden. Forskaren tillägger också att det leder till en minskad miljöpåverkan eftersom det gör att folk undviker att köpa nya saker.

Tjänstepersonen menar att den huvudsakliga drivkraften till att staden har implementerat delningsekonomi är för att det står i budgeten som är det högsta politiska dokumentet som styr kommunens arbete. Dock så nämner tjänstepersonen att det nya politiska styret som tillträdde 2019 tog bort ordet delningsekonomi i budgeten och nu står det bara cirkulär ekonomi, tidigare stod båda begreppen med. Tjänstepersonen menar att det inte är tydligt om det innebär att delningsekonomi är en del av cirkulär ekonomi eller om man bara inte ska satsa lika mycket på delningsekonomi. Därefter berättar tjänstepersonen att det är upp till varje förvaltning att tolka budgeten om de inte får konkreta mål och uppdrag. Förvaltningen som tjänstepersonen arbetar på har som mål att främja hållbara konsumtionsmönster och då har de valt delningsekonomi som ett verktyg för att nå detta mål. Delningsekonomi är alltså en medveten vald strategi av förvaltningen för att främja hållbara konsumtionsmönster i Göteborg.

Konsult 1 menar att medborgarperspektivet är den största drivkraften till att implementera delningsekonomi i staden. Genom att staden delar på resurser rättvist så öppnar det upp för att medborgarna kan lita på varandra och finna en social mening i livet. Försättningsvis berättar konsulten att det också finns ett miljöperspektiv i form av att öka resurseffektiviteten. Vidare nämner konsulten att personen gärna hade sett en ekonomisk drivkraft för att implementera delningsekonomi i staden men att detta i nuläget inte går att se. Konsult 1 menar att det saknas entreprenöriella motiv för att implementera delningsekonomi, exempelvis att det var något staden kunde tjäna pengar på, skapa arbetsmöjligheter eller öka företagandet i staden

med. Konsulten nämner också att det i så fall skulle kunna exporteras till andra kommuner och städer men upplever i nuläget att det bara sker lokalt.

Konsult 2 fick frågan men har inte svarat på den.

Flera av intervjupersonerna nämner att ett motiv för att implementera delningsekonomi i Göteborgs Stad är för att kunna göra staden mer miljövänlig. Både konsult 1, f.d. projektledare 1 och f.d. projektledare 2 nämner det i form av ökad resurseffektivitet och f.d. projektledare 1, vikarierande projektledare och tjänstepersonen talar om det som ett medel för att nå rådande miljömål. Tjänstepersonen utvecklar detta och säger att inom förvaltningen personen arbetar på har man medvetet valt delningsekonomi som en strategi för att nå stadens miljömål och förvaltningens egna mål att främja hållbara konsumtionsmönster. Detta är också något som Göteborgs Stad själva säger i sin budget för 2019 (Göteborgs Stad, 2018), där kommunen nämner att delningsekonomi och cirkulär ekonomi ska implementeras i staden för att kunna minska stadens klimatpåverkan och för att kunna nå tvågradersmålet. Dessa uttalanden och bestämmelser är i linje med vad Leismann m.fl (2013) säger i sin artikel. Författarna menar att delningsekonomi kan vara ett verktyg för att minska vår klimatpåverkan eftersom det uppmuntrar till att dela varor istället för att äga. När vi äger mindre och delar mer minskar efterfrågan på nyproducerade produkter. Detta leder i sig till mindre utsläpp av växthusgaser och användande av naturresurser, som är skadligt för miljön.

Ett annat motiv för att implementera delningsekonomi i Göteborgs som kommer fram vid intervjuerna är de sociala fördelarna med konceptet. Konsult 1 pratar om att det är den främsta drivkraften till att implementera det i staden eftersom det leder till en rättvis åtkomst till tillgångar. Forskaren bekräftar detta uttalandet, att de sociala aspekterna av delningsekonomi är ett motiv, genom att ta upp att andra delningsinitiativ i staden görs för att bland annat öka jämlikheten och stärka det sociala kapitalet bland människor. F.d. projektledare 2 talar om att delning främjar interaktionen mellan invånarna och ökar förtroendet vi har för varandra. Forskaren berättar att hela tanken om att Göteborg ska bli en "Sharing City" kommer från medborgarna då det röstades fram av dem. Dessa uttalanden är i linje med var Schor (2014) tar upp. Enligt författaren leder delningsekonomi till att deltagarna utvecklar band till varandra, vilket många nämner som en drivkraft i intervjuerna. Vidare talar Schor (2014) om att delningsekonomi kan vara en demokratisk plattform för organisering. En klar parallell kan dras från författarens slutsats till att Göteborg idag har en

tydlig strategi för att staden ska ägna sig åt delande för att medborgarna i staden röstade fram det, vilket kan ses som en demokratisk gärning.

4.4 Anser deltagarna att Styr & Ställ är delningsekonomi?

F.d projektledare 1 anser att utifrån sin egen definition av delningsekonomi är Styr & Ställ i allra högsta grad delningsekonomi. Trots att det har pratats mer om mobilitet som tjänst än delningsekonomi och inte varit tydligt definierat anser f.d projektledare 1 att låncykelsystem uppfyller alla kriterier för att kopplas ihop med begreppet.

F.d projektledare 2 beskriver att Styr & Ställ är delningsekonomi på grund av att man delar på en resurs vid olika behov. Vidare menar f.d. projektledare 2 att i fallet Styr & Ställ så abonnerar man en tjänst och får tillgång till en cykel, vilket enligt personen är karakteristiskt för delningsekonomi.

Den vikarierande projektledaren svarar att det går att se en koppling Styr & Ställ och delningsekonomi och benämner det som en delningstjänst då man inte äger en cykel utan lånar en tillfälligt.

Forskaren ser en koppling mellan Styr & Ställ och delningsekonomi men har också förståelse för varför vissa inte ser initiativet som en del av konceptet. Om utgångspunkten är tillgång framför ägande är Styr & Ställ ett delningsinitiativ enligt forskaren, då det möjliggör att få tillgång till en delad cykel utan att äga den. Det forskaren menar med att det kan finnas delade meningar kring detta handlar om kapaciteter, om ett föremål redan är producerat men inte används till sin fulla kapacitet kan föremålet distribueras om i samhället för att öka dess användning, till exempel genom delningsekonomi. Ser man till det perspektivet är Styr & Ställ inte delningsekonomi då cyklarna producerats för att ingå i låncykelsystemet. Vidare förklarar forskaren att det är viktigt att kolla på vilka resor som ersätts när cyklarna används och anser att delningsekonomi ska vara någonting hållbart. Enligt forskaren är cyklar en relativt säker lösning för att uppnå detta men betonar också att det är kontextberoende.

Tjänstepersonen börjar med att förklara att finns olika uppfattningar kring huruvida Styr & Ställ är delningsekonomi eller inte. Personen berättar att om man ser till ett internationellt perspektiv är det naturligt att låncykelsystem inkluderas i delningsekonomi. I

tjänstepersonens definition, som baseras på vad personen beskriver som den svenska kontexten, är Styr & Ställ en del av kollektivtrafiken vilket isåfall skulle innebära att kollektivtrafik också är delningsekonomi. Personen understryker att det därför är svårt att dra en gräns. Vidare förklaras att i Sverige är vi vana med att ha många allmänningar och att kommuner erbjuder tjänster medans i andra länder är kommunala initiativ inte lika starka. Tjänstepersonen ser dock att initiativet finns med i delningsekonomi eftersom att det är en resurs som kommunen tillhandahåller och som invånarna kan få tillgång till för ett billigt pris. Enligt tjänstepersonen är Styr & Ställ en kommunal delningstjänst och betonar att själva målet inte är att det ska vara delningsekonomi utan snarare ett initiativ som ska skapa hållbara transporter och mobilitet, däremot är delningsekonomi ett verktyg för att få fler att cykla genom att underlätta att fler får tillgång till det.

Konsult 1 säger att Styr & Ställ är ett självklart exempel på kommersiell delningsekonomi. Konsulten beskriver att det är en viktig del i delningsekonomi för att det lär folk att dela istället för att äga och bygger vidare på den kollektivistiska idén att vi kan ha system ihop. En ytterligare aspekt är att man lär sig att vara rädd om saker fast de inte är ens egna och övar sig på att inte bygga en identitet kring att äga saker. Styr & Ställ kan enligt konsulten få invånarna att ändra sin syn på staden och säger att systemet väcker många viktiga frågor. Fortsättningsvis förklaras att om man ser till den sociala aspekten av delningsekonomi så är kopplingen mellan systemet och delningsekonomi inte lika stark. Detta beror på att man inte behöver ha en relation till de som tillhandahåller systemet eller de som man delar cyklarna med, konsulten beskriver att denna typ av delningstjänst är för dem som inte vill ha en relation till de som de delar med.

Konsult 2 beskriver kopplingen mellan låncykelsystem och delningsekonomi på en mer generell nivå och berättar att grundidén är att fler personer ska använda samma pryl. Utifrån konsultens tidigare definition om delningsekonomi kan tillgång till en cykel vara en del av delningsekonomi men betonar också att det är svårt att dra gränser inom delad mobilitet, som exempelvis cykel och övrig kollektivtrafik, gällande vad som är delningsekonomi och inte.

Utifrån deltagarnas svar kan man identifiera att samtliga intervjupersoner ser någon form av koppling mellan Styr & Ställ och delningsekonomi men att svaren skiljer sig åt. Svaren skiljer sig åt i innehåll men också omfattning, det senare kan bero på deltagarnas olika

yrkesroller och i vilken utsträckning de är bekanta med begreppet sedan tidigare. Forskaren och tjänstepersonen som dagligen arbetar med delningsekonomi och har en stor kunskap om det hade mycket längre och mer omfattande svar än de andra intervjupersonerna. Forskaren och tjänstepersonen anser att det är en del av delningsekonomin men poängterar också att denna åsikt kan skilja sig från person till person beroende på hur man definierar det och att geografisk kontext kan ha en påverkan. Det forskaren lyfter kring kapaciteter och huruvida något redan är producerat men underutnyttjat går att koppla till Koopman, Mitchell och Thirier (2015) som anser att ett av syftena med delningsekonomi är att dela eller byta underutnyttjade tillgångar. Ur detta perspektivet är Styr & Ställ inte delningsekonomi då cyklarna från början är nyproducerade för att ingå i lånecykelsystemet och inte en befintlig men underutnyttjad tillgång. Det är också i linje med det som Towson (2017) argumenterar för i sin artikel, att cykeldelning inte möjliggör användning av en outnyttjad resurs. F.d projektledare 1, f.d projektledare 2 och den vikarierande projektledaren för Styr & Ställ svarade samtliga att de definitivt såg Styr & Ställ som en del av delningsekonomin, trots att själva begreppet inte har varit fokus i arbetet eller hur systemet marknadsförs utåt. Deras svar är i linje med Sun (2018), Ma mf.1 (2018) och Zhang och Mi (2018) som alla beskriver att lånecykelsystem är en del av delningsekonomin. Konsult 1 ansåg att Styr & Ställ var ett självklart exempel på delningsekonomi men betonar också att systemet saknar koppling om man ser till den sociala aspekten av delningsekonomin, då systemet inte skapar en relation mellan användarna. Shor (2014) beskriver att en drivkraft inom delningsekonomin är att skapa sociala band men att många plattformar och initiativ misslyckas med just detta, vilket skulle kunna kopplas ihop till det som konsult 1 beskriver. Towson (2017) lyfter också att cykeldelning inte skapar något värde mellan användarna vilket skulle kunna liknas med att den sociala aspekten av delningsekonomin fattas, vilket konsult 1 betonar. Det bör dock tilläggas att huruvida det är ett misslyckande eller inte beror på hur man definierar begreppet och vad syftet är med initiativet. Flertalet poängterar också att det är svårt att dra en tydlig gräns för vilka typer av mobilitet som ingår i delningsekonomi.

4.5 Främjar Styr & Ställ delningsekonomin i Göteborg?

F.d projektledare 1 svarar att genom att föra in möjligheten för människor att dela fordon i staden så främjar Styr & Ställ delningsekonomin i Göteborgs Stad. Det blir enligt f.d projektledare 1 ett mindset där vi går ifrån att äga till att dela med andra och se fördelarna med det.

F.d projektledare 2 anser att Styr & Ställ absolut främjar delningsekonomin. Detta på grund av att det enligt personen handlar mycket om effektivare resursanvändning och att minska klimatavtrycket, det är därför viktigt att det då finns resurser vi kan nyttja istället för att äga. Styr & Ställ visar enligt f.d projektledare 2 också att staden har tillit till befolkningen och att det skickas ut en tydlig signal från stadens sida att man vill att invånarna ska cykla. Vidare menar personen att kommunen uppmuntrar att dela på resurser och skapa ett gemensamt ägande, vilket främjar delningsekonomin.

Den vikarierande projektledaren svarar att man skulle kunna säga att Styr & Ställ främjar delningsekonomin genom att staden visar att den satsar på denna typ av tjänster och att det finns ett behov av det. Det visar enligt den vikarierande projektledaren också att man ur ett politiskt perspektiv har sett att det funkar och vill ha kvar det, vilket personen menar kan bana väg för andra liknande tjänster.

Forskaren har inte gjort någon detaljerad forskning på korrelationen mellan Styr & Ställ och hur det främjar delningsekonomi i Göteborg och understryker att det därför kan vara svårt att uttrycka sig om. Uppfattningen som forskaren har är dock att Styr & Ställ är en del av den lokala delningsekonomin och att det är ett bra sätt att röra sig i staden på ett hållbart sätt om man inte har en egen cykel och på så sätt tar man del av delningsekonomin. Fortsättningsvis förklaras att Styr & Ställ är en bra lösning för staden och att forskaren ser det som en del av olika tjänster som finns i Göteborg. Ett exempel på detta är att man kan förflytta sig med en delad cykel, man kan gå till klädoteket och hyra en klänning och sedan använda Styr & Ställ och cykla till leksaksbiblioteket, vilket skulle kunna leda till att den övriga delningsekonomin främjas. Forskaren har en vision om att Göteborg ska ha ett integrerat system med delningstjänster, inom vilket Styr & Ställ skulle kunna ha en roll.

Tjänstepersonen svarar att Styr & Ställ främjar delningsekonomin i Göteborgs stad. Personen menar att ju fler tjänster som erbjuds som går att rama in som delningsekonomi, desto mer stärks hela konceptet delningsekonomi. Vidare förklaras att människor kan behöva se olika typer av tjänster för att normalisera tillgång framför ägande. Tjänstepersonen lyfter att det finns en stark norm kring att äga saker i Sverige och att initiativ som Styr & Ställ kan påverka våra attityder kring detta. Attityder kan påverkas genom vanor och tjänstepersonen menar att

ju vanare man blir vid att använda delningstjänster, som exempelvis Styr & ställ, desto mer positivt inställd kan människor bli till att använda andra delningstjänster.

Enligt konsult 1 har Styr & Ställ en viktig roll i delningsekonomin eftersom det kan lära människor om det. Konsulten lyfter också att det är intressant att reflektera över varför Västtrafik inte har en aktiv roll i detta system eftersom deras delaktighet är enligt personen en viktig pusselbit för systemets utveckling.

Konsult 2 säger att huruvida Styr & Ställ främjar delningsekonomin är marginellt och menar att initiativet eventuellt har haft en symbolisk betydelse som publik delningstjänst som inte kollektivtrafik har haft. Konsulten nämner att det finns en viss kritik mot det gamla systemets geografiska begränsningar och vilka människor som får tillgång till det, vilket skulle kunna ses som en faktor som förhindrar främjandet.

Resultatet visar att intervjupersonerna har varierande åsikter kring huruvida Styr & Ställ främjar delningsekonomin i Göteborg. Det finns ett antal gemensamma nämnare när man analyserar svaren från deltagarna gällande hur Styr & Ställ främjar delningsekonomin i staden. Forskaren nämner att det främjar delningsekonomin genom att systemet kan integreras med andra delningstjänster som finns i staden. Tjänstepersonen säger att initiativet kan stärka konceptet delningsekonomi och den vikarierande projektledaren nämner att Styr & Ställ ur ett politiskt perspektiv kan bana väg för andra tjänster. Eftersom att politik påverkar kommunbudgeten och hur mycket pengar som avsätts för delningsekonomi, är det viktigt att initiativ som Styr & Ställ främjar den, vilket man kan tolka från den vikarierande projektledarens svar att initiativet gör. F.d projektledare 1 och f.d projektledare 2 är båda övertygade om systemets möjligheter att främja delningsekonomin och lyfter att det kan förändra attityder och uppmuntra till gemensamt ägande. Konsult 1 ser som nämnt också Styr & Ställ som ett viktigt initiativ i delningsekonomin medans konsult 2 har ett något mer kritiskt förhållningssätt till det och säger att det eventuellt kan främja delningsekonomin men också att det är marginellt.

4.6 Är Styr & Ställ ett hållbart initiativ?

F.d. projektledare 1 säger att Styr & Ställ definitivt är ett hållbart initiativ. Anledningen är för att det främjar cykling i staden. F.d. projektledare 1 säger också att i en undersökning som

gjordes bland användare av tjänsten rapporterades det att Styr & Ställ varit en inkörsport till privat cykling för många, då de gått över till att använda sin egna cykel. Vidare säger personen att även om man flyttar runt cyklarna med bilar leder lånecykelsystemet till en positiv klimatnytta.

F.d. projektledare 2 säger att Styr & Ställ är ett kostsamt system men samtidigt minskar kostnader för drift och underhåll av vägar som tillkommer på grund av bil- och kollektivtrafik när cyklandet ökar. Alltså, om systemet är ekonomiskt hållbart beror på fler aspekter än endast en kostnadskalkyl av lånecykelsystemet. Ur ett socialt perspektiv menar f.d. projektledare 2 att man kan säga att Styr & Ställ är hållbart eftersom alla inte har möjlighet att äga en cykel och då erbjuder kommunen det. Dessutom görs detta till ett väldigt lågt pris. Från ett miljöperspektiv finns flera fördelar: det ökar cyklingen, minskar utsläppen, är fossilfritt. Sammanfattningsvis menar f.d. projektledare 2 att generellt sätt är det ett hållbart initiativ.

Den vikarierande projektledaren menar att Styr & Ställ är ett hållbart initiativ eftersom det ökar andelen hållbara resor. Detta utvecklar projektledaren genom att säga att lånecykelsystemet kan ersätta resor som släpper ut mer koldioxid, exempelvis bilresor. Dessutom menar projektledaren att Styr & Ställ kan omfördela resenärer då systemet avlastar kollektivtrafiken och frigör platser i den som bilister kan ta. Personen nämner också att i den nya upphandlingen har man satt krav på vilka drivmedel som fordonen som flyttar cyklarna ska ha samt hur rengöringen av cyklarna ska gå till, detta för att minska den totala klimatpåverkan som systemet har.

Forskaren säger att ur ett miljöperspektiv är Styr & Ställ mer hållbart än andra lösningar. Cykel är ett relativt säkert alternativ när det gäller att hitta hållbara lösningar på transporter. Dock på beror det på hur lånecykelsystemet används och hur effektivt det är. Här poängterar forskaren att det är viktigt att man är tydlig med vilka målgrupper man riktar sig mot och att som förmedlare av ett lånecykelsystem är det viktigt att man kommunicerar med de som är tänkta användare av systemet.

Tjänstepersonen understryker att hållbarhet är brett och kan inkludera många olika aspekter. Om cyklande ersätter bil- och bussresor leder det till bättre hälsa och miljö. Ersätter det däremot gång har det en marginell effekt på dessa parametrar. Tjänstepersonen menar att

lånecyklarna har en långsiktig effekt och måste därför finnas under en lång tid för att kunna vara så verkningsfull som möjligt. Vidare menar tjänstepersonen att eftersom systemet är billigt för användarna att få tillgång till kan man se det som ekonomiskt hållbart. Dock kan man se närmare på vem som använder det, om det exempelvis bara är resursstarka och medvetna personer som använder det eller om det är en blandning av människor. Det mest negativa är att systemet kan upplevas som att det inte är tillgängligt för alla människor. Utöver tillgänglighetsfrågan säger tjänstepersonen att Styr & Ställ är en hållbar tjänst.

Konsult 1 är förvånad över den låga nyttjandegraden hos lånecyklarna. Ur detta perspektiv kan man diskutera hur hållbart det är. Vidare berättar konsulten att det inte är en hållbar affärsmodell. Det gamla systemet finansierades genom att upplåta gratis reklamplatser runt om i staden. Om fler cyklar men samtidigt blir påverkade till att köpa mer ökar inte hållbarheten, menar konsult 1. Huruvida detta förändras med nya Styr & Ställ som har en annan leverantör vet inte Konsult 1. Konsulten lyfter också ett annat perspektiv och säger att det kan vara hållbart på grund av att det är en normförskjutande aktivitet. Styr & Ställ fyller enligt personen en viktig funktion i att ifrågasätta hur vi reser i staden och väcker frågor om hur vi kan dela istället för att äga. Konsult 1 menar att det är viktigt att se de långsiktiga effekterna och om systemet kan förändra beteenden har det ett värde.

Konsult 2 börjar med att tydliggöra att hållbarhet är ett begrepp som innefattar flera saker. Enligt konsult 2 har Styr & Ställ inte varit ekonomiskt hållbart i och med att kommunen har haft ett långt och icke fördelaktigt kontrakt med förra leverantören. Ur ett resursperspektiv kan det ses som hållbart, åtminstone om man får upp den låga nyttjandegraden på cyklarna. Konsulten menar att det största hindret för att lånecykelsystemet ska kunna vara hållbart är omflyttningsbehovet. Cyklarna måste omfördelas varje dag med bilar, vilket kan leda till ökade utsläpp. Konsult 2 hänvisar till en rapport som undersökte Londons lånecykelsystem. I denna rapport kom man fram till att cyklarna inte ersatte bilresor, endast en liten del taxiresor. Dessutom innebar omflyttningen av cyklarna att lånecykelsystemet ledde till att fler fordonskilometer genomfördes efter systemets implementering än innan. Men detta poängterar konsulten att omflyttningsproblemet har den största miljöeffekten och är kanske det största miljöproblemet för lånecykelsystem. Detta problem kan man dock minska med olika incitamentsystem som exempelvis att det blir billigare för användaren om man lämnar tillbaka cykeln där man hämtade den.

Studiens ramverk belyser att grundidéerna med delningsekonomi har en stark koppling till hållbarhet. Intervjupersonernas svar på huruvida de anser att Styr & Ställ är ett hållbart initiativ har många likheter med konceptets grundidéer om hållbarhet. De aspekter som de framhåller att Styr & Ställ främjat är kopplade till är social, ekonomisk och miljörelaterad hållbarhet. Dock finns det skillnader mellan intervjupersonernas uppfattningar. F.d. projektledare 1, vikarierande projektledare och f.d. projektledare 2 menar att systemet gynnar miljön eftersom det ökar andelen hållbara resor, dvs. resor som inte släpper ut växthusgaser. Detta är i linje med vad Leismann m.fl. (2013) hävdar i sin artikel, där de menar att delningsekonomi kan reducera utsläpp av växthusgaser eftersom det minskar efterfrågan på nya varor, vilket i detta fall skulle kunna vara bilar och andra fordon som drivs av fossila bränslen. Forskaren och tjänstepersonen är inte lika övertygande och menar att systemet eventuellt kan resultera i minskade utsläpp av växthusgaser. Dock krävs det enligt dem att man är tydlig i sin marknadsföring mot målgrupperna samt att cyklandet ersätter resor med kollektivtrafik och bilar. Konsult 1 och konsult 2 menar att Styr & Ställ kan vara ett hållbart initiativ ur ett miljöperspektiv men de båda poängterar att systemet hittills har haft en låg nyttjandegrad vilket kan tolkas som att systemet inte har lyckats få så många användare och då inte ersatt tillräckligt många resor som släpper ut växthusgaser. Detta kan ses som något som går emot vad Leismann m.fl. (2013) säger.

Konsult 1 berättar att Styr & Ställ hittills har varit fast i ett kontrakt som gjort att Göteborgs Stad fått upplåta reklamplatser runt om i staden åt företaget som tillhandahållit det äldre systemet. Att man å ena sidan uppmuntrar till hållbara resor men å andra sidan till ökad konsumtion gör att eventuella miljövinster från ökat cyklande kan motverkas med ökad konsumtion. Vidare menar f.d. projektledare 2 och tjänstepersonen att det är så pass billigt att få tillgång till Styr & Ställ att det gör att fler invånare kan få tillgång till cyklar. Dock menar Andersson m.fl. (2018) att just sparandet av pengar från deltagande i delningsinitiativ kan leda till att man konsumerar mer av andra varor eller tjänster. Konsult 1 och f.d. projektledare 2 beskrivningar kan ses som rekyleffekter, vilka är vanliga att man bortser från vid miljöanalyser. Rekyleffekter utpekas av Andersson m.fl. (2018) som ett hinder för att delningsekonomi ska kunna leda till en förbättrad miljö.

Det låga priset kan, trots eventuella rekyleffekter, leda till ökad hållbarhet. I detta fall social hållbarhet. Precis som f.d. projektledare 2 och tjänstepersonen säger är det låga priset en

möjlighet för fler invånare, särskilt resurssvaga, att få tillgång till en cykel. Ur detta perspektiv kan initiativet tolkas efter Schors (2014) syn på delningsekonomi: som ett fenomen som främjar demokratin och medborgarnas möjligheter att tillfredsställa sina behov.

5. Diskussion och slutsats

Denna del diskuterar de resultat som presenterats och analyserats i föregående del och kopplar genomgående till uppsatsens syfte och forskningsfrågor. De olika definitionerna av delningsekonomi diskuteras och därefter påvisas att en förändring av konceptet har skett. Vidare så presenteras de främsta motiven för att implementera delningsekonomi i Göteborgs Stad. Därpå diskuteras huruvida Styr & Ställ kan räknas som ett delningsinitiativ eller inte samt vilka effekter det kan få för systemets framgång. Därefter utreds utifrån vilka aspekter Styr & Ställ är hållbart och hur det kan bidra till den lokala delningsekonomin. Slutligen presenteras uppsatsens bidrag till forskningsområdet och förslag till framtida forskning.

5.1 Deltagarnas definitioner av delningsekonomi

Definitionerna som intervjupersonerna redovisade under intervjuerna visade att det finns skillnader mellan dem. En faktor som kan påverka deltagarnas olika definitioner är exempelvis vilken relation man har till begreppet, det vill säga om man har jobbat med delningsekonomi tidigare och isåfall i vilken utsträckning.

Begreppets förmåga att vara i konstant förändring bekräftas av att flera intervjupersoner lyfter att det är svårt att dra en tydlig gräns för vad som bör inkluderas i delningsekonomi och inte. Personerna väljer att inkludera olika saker i sina definitioner i form av vilka aktiviteter som tillskrivs begreppet och inte. Exempelvis så menar konsult 1 att delningsekonomi kan innebära att delning av kunskap kan vara delningsekonomi medan forskaren inte inkluderar icke-materiella tillgångar. Det finns dock ett antal punkter som intervjupersonerna nämner som visar att deras olika definitioner har några gemensamma nämnare. Främst poängterar många under intervjuerna att delningsekonomi främjar resurseffektivitet då det hjälper till att använda underutnyttjade resurser, vilket stämmer överens med vad Geissinger (2019) beskriver är grundtanken med konceptet delningsekonomi. Majoriteten av intervjupersonerna menar också att inom delningsekonomi är fokus på att dela istället för att äga. Delandet kan dock ha olika former såsom att låna eller att hyra. Detta gör att begreppet delningsekonomi är snävare för vissa intervjupersoner och bredare för andra. Det går således att koppla flera

intervjupersoners svar till andra begrepp än delningsekonomi såsom kollaborativ ekonomi och tillgångsekonomi i enlighet med Görögs definition (2018). Utifrån dessa resultat kan vi konstatera att intervjupersonerna har olika definitioner av delningsekonomi och att beroende på vilken definition man utgår ifrån så kan dessa definitioner kopplas till andra närliggande begrepp än just delningsekonomi. Detta bekräftar vad bland annat Schor (2014) säger, att det inte finns en enhetlig bild av hur konceptet kan beskrivas. Olika definitioner av delningsekonomi innebär en risk för frikoppling från delningsekonomin grundidéer vid implementering av konceptet, vilket Frenken & Schor (2017) belyser.

5.2 Utvecklingen av delningsekonomi

Samtliga deltagare konstaterar att konceptet har förändrats sedan det uppkom, förutom den vikarierande projektledaren som valde att inte uttala sig på grund av för lite erfarenhet av begreppets utveckling. Förändringen har inneburit att konceptet har breddats till att inkludera fler branscher samt att antalet som deltar har ökat. Flertalet intervjupersoner talar om att denna förändring gjorts möjlig tack vare digitaliseringen. Det är en intressant upptäckt att flera intervjupersoner nämner digitalisering som en viktig del i delningsekonomin utveckling samtidigt som ingen av intervjupersonerna nämnde teknologi i sina definitioner av delningsekonomi.

Då fler aktörer tillkommit konceptet har detta lett till en professionalisering av delningsekonomin. Detta kan kopplas till Geissinger m.fl. (2019) och indikera på att delningsekonomin frikopplas från sina grundidéer om att vara något altruistiskt som ska leda till minskad klimatpåverkan och öka sociala samspelet mellan människor, till att bli en rörelse som främst är vinstdrivande. Genom att fler delningsinitiativ frångår de grundläggande idéerna med delningsekonomin har sharewash blivit ett växande fenomen, vilket tjänstepersonen nämnde under intervjun. Flera av intervjupersonerna har som nämnt konstaterat att det har skett en utveckling och breddning av konceptet men det är enbart tjänstepersonen som uttrycker att detta kan leda till att initiativ förknippas med sharewash.

5.3 Motiv och drivkrafter bakom delningsekonomin i Göteborg

Majoriteten av intervjupersonerna beskriver att motiven och drivkrafterna till att implementera delningsekonomi är miljörelaterade vilket bekräftar de motiv Göteborg Stad själva nämner som skäl till att implementera delningsekonomi i staden. Det stämmer överens

med litteraturen som menar att delande framför ägande har potential att reducera konsumtion och således utsläpp av växthusgaser (Leismann m.fl., 2013). Vidare så tas också främjande av sociala värden upp som orsaker till att implementera delningsekonomi då delande ses som en möjlighet att skapa band mellan deltagarna (Schor, 2014). Dock understryker teorin att det är viktigt att delningsekonomi implementeras på ett sätt som förhindrar en frikoppling från konceptets grundläggande idéer för att effekterna ska ses i praktiken och för att det inte ska uppstå legitimitetsproblem mellan kunder och distributör. Det enhälliga svaret från intervjupersonerna, att det är miljörelaterade och sociala drivkrafter bakom att implementera de i Göteborg, indikerar dock på att denna frikoppling inte kommer att ske eftersom alla har samma uppfattning, dvs. altruistiska motiv, för att delningsekonomi ska finnas i staden.

5.4 Anser deltagarna att Styr & Ställ är delningsekonomi?

Majoriteten av deltagarna menar att de ser en koppling mellan Styr & Ställ och delningsekonomi. Detta är intressant ur två aspekter. För det första på grund av att deras individuella definitioner och syn på delningsekonomi skiljer sig åt, vilket konstaterats tidigare i texten. För det andra eftersom båda f.d projektledarna och vikarierande projektledaren för Styr & Ställ är eniga om att systemet är en del av delningsekonomin trots att systemet inte utåt marknadsförs som ett delningsinitiativ eller har den framtoningen. Det finns litteratur som menar att låncykelsystem inte är delningsekonomi eftersom cyklarna produceras för detta specifika tillfälle så kan man inte tala om att det är delning av underutnyttjade resurser (Towson, 2017). Fortsättningsvis så finns det ingen möjlighet för användare av Styr & Ställ att skapa sociala band mellan varandra eftersom systemet inte är utformat på så sätt att användarna interagerar med varandra eller är synliga för andra användare. Detta går emot en av delningsekonomin grundidéer, att det ska främja den sociala interaktionen och skapa band mellan deltagarna (Schor, 2014). Dock så innebär intervjupersonernas enhälliga svar om både drivkrafter bakom implementering av delningsekonomi i Göteborg samt att Styr & Ställ är ett delningsinitiativ att systemet har potential att bidra till den lokala delningsekonomin i staden.

Eftersom Styr & Ställ inte marknadsförs som en del av delningsekonomin i Göteborg men samtidigt ses som det av många som arbetat fram systemet, är det intressant att undersöka vilka effekter som man skulle se om man hade bytt strategi och istället ramade in Styr & Ställ som delningsekonomi. En positiv effekt staden skulle kunna åtnjuta av att man framställde

Styr & Ställ som ett delningsinitiativ är att det skulle kunna locka fler användare och då främst målgrupper där människor är medvetna om vad delningsekonomi är och intresserade av det. Om de som har en medvetenhet kring konceptet dessutom har en positiv bild av delningsekonomi skulle det isåfall kunna leda till att de ser positivt på Styr & Ställ när detta kopplas till konceptet. Detta skulle i sin tur troligtvis öka användandet, vilket är positivt för systemet då det hittills haft en låg nyttjandegrad. Med en högre nyttjandegrad så skulle systemet kunna ses som mer framgångsrikt eftersom målen man satt för systemet är beroende av att fler använder det. Om Styr & Ställ skulle implementeras som en del av delningsekonomi i staden framgångsrikt så hade det inneburit att låncykelsystemet varit ett medel för att nå de miljömål som Göteborg Stad själva satt för staden. Detta utfall hade då stärkt den inriktning som menar att delningsekonomi kan vara ett verktyg för att främja hållbar konsumtion, vilket både förvaltningen som tjänstepersonen är anställd på arbetar enligt och vad en statlig utredning kommit fram till (SOU 2017:26). De negativa effekterna som skulle kunna komma från en potentiell inramning av Styr & Ställ som delningsinitiativ är att det skulle kunna ogillas av aktiva användare som främst använder cyklarna på grund av att de är billiga och en praktisk lösning, och inte är intresserade av hållbarhet och delningsekonomi. Detta skulle kunna minska antalet användare och leda till en lägre nyttjandegrad. Här skulle man dock kunna motverka detta potentiella tapp av användare genom att samtidigt marknadsföra de ekonomiska fördelarna med Styr & Ställ, exempelvis hur lågt priset för användandet är. Detta eftersom det är bevisat att människor främst deltar i delningsinitiativ av ekonomiska orsaker (Hamari m.fl., 2016). Alltså, genom att marknadsföra Styr & Ställ som ett delningsinitiativ som är ekonomiskt fördelaktigt för användaren skulle man kunna behålla befintliga användare samtidigt som man lockar till sig nya.

Vidare skulle ett misslyckat försök till att lansera Styr & Ställ som ett delningsinitiativ kunna leda till att man inte når de miljömässiga och sociala fördelar som man hade hoppats med initiativet. Detta utfall hade i så fall kunnat leda till ett minskat förtroende för både delningsekonomi som koncept och kommunen som implementerat det. Det skulle kunna resultera i legitimitetsproblem för kommunen, vilket Hawlitschek m.fl. (2018) talar om som möjlig effekt om delningsinitiativ inte når sina uttalade mål.

5.5 Främjar Styr & Ställ delningsekonomin i Göteborg?

Samtliga intervjupersoner ansåg att Styr & Ställ ett initiativ som främjar delningsekonomin i Göteborg. Endast en person var något mer kritisk till huruvida det främjar delningsekonomin och menar att detta beror på att de geografiska begränsningarna i det gamla systemet kan förhindra främjandet. Om Styr & Ställ ses som delningsekonomi och är ett framgångsrikt system skulle det kunna innebära att det öppnar upp för att fler delningsinitiativ implementeras i staden. Tjänstepersonen lyfte också att det skulle kunna stärka konceptet delningsekonomi. Flertalet nämnde också att genom att systemet finns i staden kan det främja andra befintliga delningsinitiativ eftersom det kan bidra till att människor blir mer öppna för att dela istället för att äga och på så sätt förändra attityder. En ytterligare aspekt som kom fram i intervjuerna var att det främjar hållbar mobilitet. Utifrån dessa perspektiv har Styr & Ställ potential att främja delningsekonomin i Göteborg.

Vi anser att systemet har en stor potential att främja delningsekonomin men då krävs det att systemet uppnår sina mål och syften. Det krävs också att man får upp systemets nyttjandegrad så att det i praktiken kan bidra till de positiva effekter som man vill nå genom att arbeta med delningsekonomi och hållbar mobilitet i staden. Även om båda f.d. projektledarna lyfter att undersökningar har visat att invånare har varit positivt inställda till systemet har dess nyttjandegrad i det tidigare systemet varit relativt låg. Detta skulle dock kunna förändras i och med de uppdateringar som har gjorts och att systemet ska lanseras på nytt i år. Systemet skulle kunna bidra till att människor omedvetet förändrar sina attityder kring att äga och dela genom sin existens och synliga placeringar runt om i staden. Dock anser vi att det krävs mer än så för att förändra attityder kring detta. Dels för att systemet inte marknadsförs som ett delningsinitiativ vilket då inte gör det tydligt för invånarna, men också för att majoriteten av de som använder sig av delningsinitiativ gör det på grund av ekonomiska skäl (Hamari m.fl, 2016).

5.6 Är Styr & Ställ ett hållbart initiativ?

Några av huvudmålen med Styr & Ställ är att det ska vara ett hållbart transportalternativ för medborgarna och att det ska gynna hållbar mobilitet inom staden. Vidare så har Göteborgs Stad valt att aktivt arbeta med delningsekonomi för att kunna nå de hållbarhetsmål man har satt för kommunen. Dessutom så är grundidéerna med delningsekonomin förankrade i hållbarhet vilket ytterligare förtydligar att det är viktigt att undersöka kopplingen mellan Styr

& Ställ och hållbarhet när det undersöks ur ett delningsekonomiskt perspektiv. Hållbarhet är, liksom delningsekonomi, komplext och ett begrepp som täcker in många olika aspekter vilket gör det svårt att komma fram till ett ja eller nej på denna fråga. Det kommer därför att diskuteras ur ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt perspektiv där för- och nackdelar kommer att lyftas.

Ur ett ekonomiskt perspektiv är det ett kostsamt system för staden men fördelarna med systemet verkar väga tyngre än nackdelarna med tanke på att systemet fortsätter att finnas i staden och att en nysatsning genomförs. Intervjupersonerna lyfte att systemet kan leda till ett minskat tryck på kollektivtrafiken och bilanvändningen vilket i sin tur leder till att kommunen får minskade kostnader från underhåll av vägar. Kritik mot den ekonomiska hållbarheten som framkommit under intervjuerna har varit riktade mot den gamla upphandlingen, den nya upphandlingen skulle således kunna vara bättre för staden men detta har vi för lite kunskap om för att kunna uttala oss med säkerhet. Från ett användarperspektiv är det ekonomiskt hållbart eftersom att det är mindre kostsamt att cykla med Styr & Ställ än att köpa en egen cykel, dessutom behöver man som individ inte stå för underhållningskostnader eller försäkringar. Detta skulle dock eventuellt kunna leda till rekyeffekter, det vill säga att de pengar man sparar på detta system används för att konsumera något mindre miljövänligt vid ett senare tillfälle (Andersson m.fl, 2018).

Ur ett miljöperspektiv är flertalet av intervjupersonerna överens om att cykling är positivt för miljön och kan bidra till minskade klimatutsläpp men betonar också att huruvida det är hållbart eller inte beror på systemets nyttjandegrad. Genom att fler delar på en resurs kan denna användas mer effektivt vilket kopplar till delningsekonomiska idéer kring resurseffektivitet, dock är cyklarna nyproducerade för att användas just för systemet vilket skulle kunna ifrågasätta idén om att resurseffektivisera underutnyttjade resurser. Det framkommer också att cyklarna omfördelas med bilar vilket skulle kunna vara en aspekt som är mindre miljövänlig, det finns dock krav i den nya upphandlingen på att detta ska göras med hållbara transporter vilket är positivt. Slutligen bör Styr & Ställ ersätta resor som är mindre hållbara, till exempel. resor som drivs av fossila bränslen för att det ska vara hållbart ur ett miljöperspektiv.

Ser man till ett socialt perspektiv skapar systemet inga relationer mellan deltagarna i systemet och således främjar det inte skapandet av sociala band i staden. Det har också framkommit

kritik mot att det tidigare systemet har varit centrerat till centrala Göteborg. Detta kan förändras med det nya systemet i och med att det kommer att täcka ett större geografiskt område, vilket kan leda till att det blir ett mer inkluderande system som fler kan ta del av. Vidare finns det andra fördelar med systemet ur ett socialt perspektiv såsom positiva hälsoeffekter av att cykla, men dessa har inte behandlats i denna uppsats då detta perspektiv är bortom textens syfte.

6. Slutsats

Följande stycke visar att uppsatsens syfte är uppfyllt och att dess forskningsfrågor besvarats. Vi kan konstatera att intervjupersonerna har olika definitioner av delningsekonomi. Vissa definitioner kan kopplas till andra närliggande koncept. Vidare menar intervjupersonerna att begreppet har utvecklats och breddats över tid. Uppsatsens ramverk visar att detta kan leda till att de positiva effekterna på miljö och samhälle som grundidéerna med konceptet vill uppnå, kan utbli genom frikoppling. Dock har intervjupersonerna en gemensam uppfattning om att det finns altruistiska drivkrafter bakom implementeringen av delningsekonomi i Göteborg vilket talar för att effekterna ändå kan uppnås då en gemensam bild kan minska risken för frikoppling. Vidare konstateras att lånecykelsystem både kan och inte kan räknas som delningsekonomi, dock visade uppsatsens resultat att majoriteten av intervjupersonerna anser att Styr & Ställ är ett delningsinitiativ. Upptäckten från resultatet som indikerar på att Styr & Ställ inte kommer vara ett initiativ som frikopplas, visar att det har potential att nå de ursprungliga mål delningsekonomi har. Det bör dock understrykas att initiativet i dagsläget benämns som delningsekonomi på stadens hemsida men marknadsförs inte som det. Det gör det intressant att utforska vidare vilka effekter det skulle få på initiativet om det tydligare ramades in som delningsekonomi. Diskussionen har belyst vilka dessa effekter skulle kunna bli och vi kommer fram till att rama in Styr & Ställ som en del inom delningsekonomi kan vara ett framgångsrikt verktyg för att öka nyttjandegraden och således främja delningsekonomin i staden. Dock utesluter vi inte att en ökad nyttjandegrad och effekterna av detta kan nås med andra åtgärder. Skulle andra åtgärder användas så rekommenderas att fokus bör läggas på att öka nyttjandegraden på cyklarna eftersom det är en avgörande faktor för att Styr & Ställ ska kunna vara den hållbara mobilitetstjänst som man strävar efter att systemet ska vara samt för att det ska kunna leda till de positiva miljömässiga, sociala och ekonomiska effekter i Göteborg som man hoppas systemet ska kunna bidra till.

6.1 Bidrag och framtida forskning

Denna uppsats har bidragit med att undersöka hur personer som har arbetat eller arbetar med Styr & ställ, den lokala delningsekonomin i Göteborg och hållbar mobilitet i staden definierar begreppet delningsekonomi. Vidare har den undersökt hur dessa ser på kopplingen mellan delningsekonomi och Styr & Ställ och vilken roll systemet har i stadens delningsekonomi. Uppsatsen har visat de olika definitioner som finns bland intervjupersonerna och de likheter och skillnader som har identifierats emellan dem, vilket kan vara till nytta för framtida beslut som tas kring delningsekonomin utveckling i Göteborg. Genom att applicera delningsekonomi på systemet Styr & Ställ har vi bidragit med att belysa hur delningsekonomi kan användas som ett verktyg för att bli en mer hållbar stad. Resultatet från denna uppsats kan därför vara till användning för andra städer samma ambitioner och mål.

Förslag till framtida forskning är att undersöka vidare vilka effekter det skulle innebära för Styr & Ställ, eller andra låncykelsystem, om de tydligare ramas in som ett delningsinitiativ och marknadsförs som det. Ett ytterligare förslag är att undersöka vilka konsekvenser det innebär för organisationer när de tillskriver sina initiativ som delningsekonomi men inte stämmer överens med de grundläggande idéerna kring konceptet, utöver legitimitetsproblem vilket identifierats i tidigare forskning.

7. Källförteckning

Andersson, T., Matschke Ekholm, H., Fjellander, L., Harris, S., Ljungkvist, H., & Yuqing, H. (2018). Dela prylar, yta, bil och tid: delningsekonomi i kommunerna. *IVL Svenska Miljöinstitutet*.

Belk, R. (2010). Sharing. *Journal of Consumer Research*, 36(5), 715-734.

Botsman, R., & Rogers, R. (2010). What's Mine is Yours: How Collaborative Consumption is Changing the Way We Live. 2. Uppl. London: *Harper Collins Publishers*.

Björklund, M., & Paulsson, U. (2012). Seminarieboken: att skriva, presentera och opponera. 2:1 Uppl. Polen. Lund: Studentlitteratur.

Cohen, B., & Kietzmann, J. (2014). Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy. *Organization & Environment*, 27(3), 279 –296. Hämtad 2020-03-10 från: <https://journals-sagepub-com.ezproxy.ub.gu.se/doi/pdf/10.1177/1086026614546199>

DeMaio, P. (2009). Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation*, 12(4), 41-56.

Eckhardt, M. G., & Bardhi, F. (2015, 28 januari). The Sharing Economy Isn't About Sharing at All. *Harvard Business Review*. Hämtad 2020-04-15 från <https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all>

Fishman, E., Washington, S., & Haworth, N. (2016). Bikeshare: A Review of Recent Literature, *Transport Reviews*, 36(1), 92-113.

Frenken, K., & Schor, J. (2017). Putting the Sharing Economy into Perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23(2), 3–10.

Geissinger, 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*, 206, 419-429. Hämtad 2020-03-10 från:

<https://www-sciencedirect-com.ezproxy.ub.gu.se/science/article/pii/S0959652618329299>

Gloria (2018). Ofo: is Bike-Sharing Really Part of the Sharing Economy?. *Harvard Business School, Digital Initiative*. Hämtad 2020-04-27 från: <https://digital.hbs.edu/platform-digit/submission/ofo-is-bike-sharing-really-part-of-the-sharing-economy/>

Gobble, M.M. (2017). Defining the Sharing Economy. *Research-Technology Management*, 60(2), 59-63.

Göteborgs Stad. (u.å.a.). *Göteborgs Stads budget*. Hämtad 2020-04-09 från: https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-och-politik/kommunfakta/ekonomi/budget!/ut/p/z1/hY5BC4IwHMu_jdf9p5XbutnBSCUNAm2XUFITcE7matCnz45B0bs93u_xHnCogI_1o5e17fVYD4u_8PBa-MmJ7vwI53sW48M5LeJjmuUkW0H5D-BLjH8owpAA7xuFXKsQRkGwITSgiFGypixk5L0fjc2KSuBG3IQRbt3Ncqzdpq3Hvawcw5JreUgUKuVh79VOj1bqD5JmFT1zEQZvQAjdWiU/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs Stad. (u.å.b.). *Delningsekonomi*. Hämtad 2020-03-10 från: https://goteborg.se/wps/portal/start/miljo/det-gor-goteborgs-stad/dela-och-lana/delningsekonomi!/ut/p/z1/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziTYzcDQy9TAy9DcxdXAwc3YzDfN3dQg3cLM30wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigD1Vr2t/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/#collapse-08243325872375347

Göteborgs Stad. (u.å.c.). *Cirkulära Göteborg*. Hämtad 2020-05-04 från: https://goteborg.se/wps/portal/start/miljo/det-gor-goteborgs-stad/cirkulara-goteborg-!/ut/p/z1/hU7BCsIwFPuaXfteu27dvA0EYQriabMX2aR2g3UdXbXg11uPgmIgh5CEBCS0IOfuMerOj3bupqjPMr9wtkNac7o_inSLJ56xyIohT6H5F5DRxh-oEGqQY29IuBqChGaMlkUpUI5wkYsyf-9Xc58WGqRTN-WUI3cXbw3eL-smwQRDCERbqydFrtYk-K0y2NVD-5mExbTPg2qqF99Ta28!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs Stad. (2014). *Förslag till budget 2015 och flerårsplaner 2016-2017 för Göteborgs Stad*. Hämtad 2020-05-04 från: <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/a8b135c8-7e1e-4d25->

[8948-200d0c931e73/Budgettext+2015_FINAL+NY.pdf?MOD=AJPERES](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/64ce174a-3ced-4e2d-aef9-a5f17ffd4a31/budget_LMCKD_2.1.1_20181121.pdf?MOD=AJPERES)

Göteborgs Stad. (2018). *Budget 2019 och flerårsplaner 2020-2021*. Hämtad 2020-05-04 från: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/64ce174a-3ced-4e2d-aef9-a5f17ffd4a31/budget_LMCKD_2.1.1_20181121.pdf?MOD=AJPERES

Göteborgs Stad, (2020). *Göteborgs Stads miljöprogram och handlingsplan*. Hämtad 2020-03-09 från: https://goteborg.se/wps/portal/start/miljo/det-gor-goteborgs-stad/goteborgs-miljoprogram/lut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfjjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffwDDQz1wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigBGhIOH/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs Universitetsbibliotek. (u.å.). Hämtad 2020-04-02 från: <https://www.ub.gu.se/sv/hitta-material/artiklar>

Görög, G. (2018). The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review. *Management*, 13(2), 175-189.

Hamari, J., Sjökling, M. & Ukkonen, A. (2016). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047-2059. Hämtad 2020-03-10 från: https://www.researchgate.net/publication/255698095_The_Sharing_Economy_Why_People_Participate_in_Collaborative_Consumption

Hart, C. (2018). *Doing a Literature Review. 2:a Uppl.* London. *SAGE Publications Inc.*

Hawlitsek, F., Stofberg, N., Teubner, T., Tu, P. & Weinhardt, C. (2018). How Corporate Sharewashing Practices Undermine Consumer Trust. *Sustainability* 10(8).

Karlsson, O., Rudebeck, L., Svensson, A., (2015). *Här är årets alla nyord*. Hämtad 2020-03-07 från: <https://spraktidningen.se/nyord2015>

Kessler, S. (2015). *The "Sharing Economy" Is Dead, And We Killed It*. Hämtad 2020-04-06 från: <https://www.fastcompany.com/3050775/the-sharing-economy-is-dead-and-we-killed-it>

Koopman, C., Mitchell, M., & Thirier, A., (2015). *The Sharing Economy and Consumer Protection Regulation: The Case for Policy Change*. 8 J. Bus. Entrepreneurship & L. 529.
Hämtad 2020-03-08 från:

<https://digitalcommons.pepperdine.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1130&context=jbel>

LeComte, M., & Goetz, J. (1982). Problems of Reliability and Validity in Ethnographic Research. *Review of Educational Research*, 52(1). 31-60.

Leismann, K., Schmitt, M., Rohn, H., & Baedeker, C. (2013). Collaborative Consumption: Towards a Resource-Saving Consumption Culture. *Resources*, 2(3), 184-203.

Ma, Y., Lan, J., Thornton, T., Mangalagui, D., & Zhu, D. (2018). Challenges of Collaborative Governance in the Sharing Economy: The Case of Free-Floating Bike Sharing in Shanghai. *Journal of Cleaner Production*, 197 (1). 356-365.

McCoy, D., & Hoskins, B. (2014). The Science of Anthropogenic Climate Change: What Every Doctor Should Know. *BMJ : British Medical Journal*, 349.

Nikitas, A. (2019). How to Save Bike-Sharing: An Evidence-Based Survival Toolkit for Policy-Makers and Mobility Providers. *Sustainability*, 11(11).

Nya Styr & Ställ, (u.å). *Nypremiär under våren i Göteborg och Mölndal*. Hämtad 2020-04-08 från: <https://nyastyrochstall.se/>

Patel, R., & Davidson, B. (2019). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning. (Femte upplagan)*. Lund: Studentlitteratur.

Schor, J. (2014). *Debating the Sharing Economy*. Hämtad 2020-03-10 från: https://www.tellus.org/pub/Schor_Debating_the_Sharing_Economy.pdf

Shaheen, S. A., Guzman, S., & Zhang, H. (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present, and Future. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2143(1), 159-167.

Sharing and the City. (u.å.). *Urban Sharing in Gothenburg*. Hämtad 2020-04-09 från <https://static1.squarespace.com/static/59e86b55aeb625e2140eec1a/t/5bfb0fe64d7a9c8adb35d587/1543180277199/Urban+Sharing+in+Gothenburg+-+Snapshot.pdf>

SOU 2017:26. *Delningsekonomi: På användarnas villkor*. Stockholm.

Stead, E.W., & J. Garner Stead (2004), Chapter 4: Environmental Analysis for Sustainable Strategic Management, in, *Sustainable Strategic Management*, Armonk, USA: Edgar Elgar Publishing, 55-77.

Steffen, W., Richardson, K., Rockstrom, J., Cornell, S., Fetzer, I., Bennett, E., Biggs, R., Carpenter, S., de Vries, W., de Wit, C., Folke, C., Gerten, D., Heinke, J., Mace, G., Persson, L., Ramanathan, V., Reyers, B. & Sorlin, S. (2015). Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. *Science*, 347(6223), 1259855-1259855. Hämtad 2020-03-17 från: <https://science-sciencemag-org.ezproxy.ub.gu.se/content/347/6223/1259855>

Sun, Y. (2018). Sharing and Riding: How the Dockless Bike Sharing Scheme in China Shapes the City. *Urban Science*, 68 (2). Hämtad 2020-04-28 från: https://www.researchgate.net/publication/326950841_Sharing_and_Riding_How_the_Dockless_Bike_Sharing_Scheme_in_China_Shapes_the_City

Towson, J. (2017). Opinion: Why Bike-Sharing isn't Actually Part of the Sharing Economy. Hämtad 2020-04-28 från: <https://www.techinasia.com/talk/bikesharing-not-sharing>

Trafik Göteborg. (2018). *Nya Styr och Ställ blir mer flexibelt och smart*. Hämtad 2020-03-10 från: <https://trafikgoteborg.se/nyheter/nya-styr-och-stall-blir-mer-flexibelt-och-smart/>

Trafikkontoret Göteborgs Stad. (2018). *Göteborgs nästa låncykelsystem*. Hämtad 2020-03-17 från: https://goteborg.se/wps/wcm/connect/4eb6bbd3-d194-4731-a39a-5ab969a2fc9a/sammanstallning_av_goteborgs_lancykelsystem_k7.pdf?MOD=AJPERES

Zhang, Y., & Mi, Z. (2018). Environmental Benefits of Bike Sharing: A Big Data-Based Analysis. *Applied Energy*, 220, 296-301.

Yin, R. K. (Ed.). (2004). *The Case Study Anthology*. Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.

8. Bilagor

Intervjumall

- Hur skulle du definiera begreppet delningsekonomi?
- Har konceptet delningsekonomi förändrats enligt dig sen det uppkom?
- Vad är din koppling till delningsekonomi?
- Vad är din koppling till Styr & Ställ?
- Hur länge och i vilken utsträckning har du haft en koppling till låncykelsystemet?
- Kan du se en koppling mellan Styr & Ställ och delningsekonomi? Om ja, kan du försöka exemplifiera varför det finns en koppling? Om nej, kan du motivera varför det inte finns en koppling?
- Anser du att Styr & Ställ främjar utvecklingen av delningsekonomi i Göteborgs Stad?
- Vilka motiv har Göteborgs Stad för att implementera Styr & Ställ?
- Har det någon gång uppkommit motsättningar eller delade meningar kring innehållet och syftet med konceptet Styr & Ställ under dess planering och implementering?
- Vilka motiv har Göteborgs Stad för att implementera delningsekonomi i staden?
- I kontexten av delningsekonomi, hur tror du att användarna av Styr & Ställ upplever systemet?
- Anser du att Styr & Ställ är ett hållbart initiativ? Om ja, utveckla varför du tycker det? Om nej, motivera varför du inte tycker det.