UPPSATSER
Kulturgeografiska institutionen

Dela på cykeln!
Ett svenskt perspektiv på lånecykelsystem

Isa Eriksson

Kurs: 2KU035: Masteruppsats i kulturgeografi 30hp
Termin: VT2016

ABSTRACT
Eriksson, I. 2016. Dela på cykeln! Ett svenskt perspektiv på lånecykelsystem. *Uppsatser Kulturgeografiska institutionen*, Uppsala universitet. Masteruppsats i kulturgeografi 30hp, VT16

Lånecykelsystem har funnits i olika former sedan mitten av 1960-talet men det är först de senaste 15 åren som en större utbredning har skett. Många olika färdmedel konkurrerar om utrymmet i staden och lånecyklar är ett sätt att mer effektivt utnyttja utrymmet samtidigt som det är ett hållbart transportmedel och ett uttryck av delningsekonomin. Det empiriska materialet är uppdelat på tre; en enkätundersökning med studenter, lånecykelprojektet BikeMeSTHLM samt plandokument från Stockholm och Uppsala. Genom att kombinera en enkät, aktionsforskning och textanalys har arbetet ämnat ge en fördjupad förståelse över lånecykelns ställning, både bland människor och på planeringsnivå. Resultatet visade att studenter är positivt inställda till att använda tjänster som kan kategoriseras in under delningsekonomin men har ej använt lånecyklar i någon större utsträckning. BikeMeSTHLM väckte mycket uppmärksamhet både bland traditionella och sociala medier genom att erbjuda olåsta lånecyklar vilket resulterade i reflektioner om socialt kapital och hur gemensamt ägande kan fungera i praktiken. I plandokumenten gavs marginellt utrymme till frågan om utvecklingen av lånecykelsystem. För en utveckling av lånecyklar krävs att en övergripande planering finns med samtidigt som förutsättningar för den specifika platsen beaktas.

Keywords: lånecykelsystem, planering, delningsekonomin, socialt kapital

Handledare: Johan Jansson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING 4
1.1 Syfte och frågeställningar 5

2. METOD 6
2.1 Kvalitativ eller kvantitativ forskning? 6
2.2 Enkät 7
2.3 Textanalys 9
2.4 Aktionsforskning 10
2.5 Objektivitet och källkritik 12

3. TEORI 13
3.1 Delningsekonomin 13
3.2 Tilliten och allmänningarna 16

4. BAKGRUND 20
4.1 Hållbara transporter 20
4.2 Bilens plats i samhället 21
4.3 Rätten till det offentliga rummet 23
4.4 Cykeln som hållbart färdmedel 24
4.5 Lånecykelns historia 25
4.6 Världens största lånecykelsystem 28
4.7 Lånecykelsystem i Sverige 29

5. EMPIRI 31
5.1 Resultat enkäten 31
5.2 Pilotprojektet BikeMeSTHLM 35
5.3 Jämförelse av plandokument 41

6. ANALYS 43
6.1 Analys av enkäten 43
6.2 Analys av BikeMeSTHLM 45
6.3 Analys plandokumenten 47
6.4 Slutdiskussion 49

7. AVSLUTANDE KOMMENTAR 51

REFERENSLISTA 52
Internetkällor 54

BILAGA 1 56

1. INLEDNING

Över 50 procent av världens befolkning lever idag i städer och fortsätter öka, därmed blir en av de största utmaningarna inför framtiden hur städer ska utformas samt utvecklas på ett hållbart sätt. Städer har en stor dragningskraft och lockar med sina många möjligheter. Utrymmet i städer är begränsat samtidigt som många människors viljor och behov ska samsas och tillgodoses där. Planerare har en viktig roll att spela genom att se till att städerna kan ta hand om den nya och befintliga befolkningen samt att utrymmet fördelas på ett bra sätt. När det kommer till den hållbara utvecklingen för städer finns det en rad saker som kan förbättras. Det finns många olika nivåer och perspektiv på hur den hållbara utvecklingen kan och bör ske, alltifrån den globala skalan ner på individnivå, men klart är att städers utveckling har en roll att spela. Inom städer är transportsystemen en grundläggande faktor för att klara målen om hållbar utveckling genom att bli både yt- och energieffektivare.

Samhället som vi idag har byggt upp i Sverige är till stor del baserat på bilen. En fysisk struktur har etablerats där bilen som färdmedel gynnas framför andra och har premierats under en lång tid (Lundin 2008 s.26). Både planerare och politiker har som uppgift att leda utvecklingen mot ett mer hållbart samhälle och en del i detta är att underlätta för människor att välja hållbara färdmedel. Det begränsade utrymmet i städer i kombination med att fler människor bor i städer verkar det givet att satsa på fler kollektiva och yteffektiva färdmedel. I till exempel Stockholm består 15 procent av gatuytan idag av bilparkeringsplatser vilket kan hamna i konflikt med andra viktiga funktioner, i synnerhet då fler människor har behovet av förflyttning (Stockholms stad 2013 s.1).

Konsumtion som livsstil har länge varit människors vardag i världens rikare delar. Beteende som främst premierar individens egenintresse utan att ta del av konsekvenserna som konsumtionen har i andra delar av världen eller på våra naturresurser, åtminstone inte kännbara konsekvenser för individen på kort sikt. Människors ekonomiska beslut baseras till stor del på vana vilket innebär att de inte reflekterar över beteendets effekter. Därför kan det vara svårt för konsumenter att faktiskt göra ett medvetet val när det kommer till sin egen konsumtion eftersom det ohållbara mönstret är så pass djupt rotat genom sociala normer, rutiner, vanor och kulturella värden (Botsman och Rogers 2010 s.6). Privat ägande är viktigt för många vilket innebär att alla ska ha varsin oavsett hur mycket produkten används. Att själv äga en produkt som endast används ett fåtal minuter är inte rimligt, det finns extremt mycket potential i oanvända produkter som ligger i folks hem. En grundstomme för delningsekonomin handlar om att omfördela denna kapacitet så att produktens användningstid ökar (Botsman och Rogers 2010 s.83). Ofta är det inte själva produkten som vi är ute efter utan behovet eller upplevelsen som den ska uppfylla, därför krävs en ny syn på ägandeskap. Tidigare har en stor del av det som är bilden av frihet likställts med rätten att äga saker och genom detta skapa sin identitet. Men det finns idag andra sätt att visa grupptillhörighet och status som inte nödvändigtvis inbegriper att köpa fysiska objekt (Botsman och Rogers 2010 s.97f).

Det finns många olika saker vi skulle kunna dela på mer, som till exempel cyklar. Att använda sig av en cykel som inte är ens egen privata kan se ut på olika sätt. Det kan vara storskaliga system som sträcker sig över en hel stad eller mindre initiativ där det endast finns en cykel tillgänglig för utlåning. Att dela på cyklar medför ett antal olika effekter såsom att skapa en högre andel cyklande, minskade växthusgaser och förbättrad folkhälsa (DeMaio 2009 s.43). I denna uppsats kommer fokus att ligga på hur lånecykeln, som en del av den större delningsekonomin, kan spela en roll i ett förändrat transportsystem. Det finns flera aspekter av hur just cykeln kan vara ett hållbart transportsätt, det givna är miljöaspekten och minskningen av växthusgaser. Cykeln kan också vara ett mer socialt hållbart transportsätt då den är tillgänglig för en större grupp av människor än exempelvis bilen eftersom att cykeln är tillgänglig för fler åldrar och människor med lägre inkomst samt personer som inte har körkort (Pucher och Buehler 2012 s.1). Det fysiska utrymmet kan delas mellan människor om fler personer cyklar. Synlighet i stadsrummet är viktigt för olika färdmedels legitimitet.

Därför kommer denna uppsats att undersöka studenters inställning gentemot delningsekonomin i stort men också mer specifikt genom lånecyklar. För att få fler perspektiv på lånecykelns ställning i Sverige kommer även lånecykelprojektet BikeMeSTHLM undersökas samt plandokument från Stockholm och Uppsala att analyseras.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur städers transportsystem kan bli mer hållbara med delningsekonomin som utgångspunkt. Detta görs genom att fokusera på konceptet lånecyklar. I denna masteruppsats kommer därför följande frågeställningar att undersökas:

- Hur ser attityderna ut gentemot delningsekonomin i stort och specifikt för lånecyklar hos studenter?
- Vilka hinder och möjligheter finns för en etablering av lånecykelsystem?
- Vilka samhälleliga tendenser visar lånecykelprojektet BikeMeSTHLM på?
- Hur ser kommunerna Uppsala respektive Stockholm på utvecklingen av lånecyklar utifrån plandokumenten?

2. METOD

För att undersöka frågeställningarna har olika metoder använts, detta för att få en bredare förståelse för frågeställningarna och få en empirisk diversifierad grund. Först sker en kort genomgång av vad Flyvbjerg anser är samhällsvetenskapens styrkor, därefter presenteras enkäten och hur den utformades. Detta följs av en beskrivning av aktionsforskning relaterat till cykelprojektet BikeMeSTHLM. Sist sker en genomgång av ideologikritisk textanalys.

2.1 Kvalitativ eller kvantitativ forskning?

Flyvbjerg anser att samhällsvetenskap inte bör försöka imitera naturvetenskapen, vars syfte ofta är att producera kumulativ och förutsägande teorier. Istället bör fokus ligga där naturvetenskapen är svagare och kan kompletteras (2006 s.38). I och med det skapas rätten för samhällsvetenskapen att existera och ta vid där naturvetenskapen inte räcker till genom att exempelvis kunna utföra en viss typ av analyser. Det som Flyvbjerg kallar fronetisk (phronetic) samhällsvetenskap är en form av samhällsvetenskap som inte eftersträvar att försöka härma modeller som fungerar för naturvetenskapen. Istället bör samhällsvetenskapen fokusera på följande områden:

> (1) producing reflexive analyses of values and interests and of how values and interests affect different groups in society, and (2) making sure that such analyses are fed into the process of public deliberation and decision making, in order to guarantee that legitimate parties to this process, i.e., citizens and stakeholders, receive due diligence in the process. (Flyvbjerg 2006 s.39)

Målet med samhällsvetenskap är att sätta saker i en samhällelig kontext som tar upp viktiga frågor. Värden är grundläggande och gör det inte till mindre av en vetenskap. Enligt Flybjerg är samhällsvetenskapliga forskare betydelsefulla för det offentliga samtalet, deltagande i samhällslivet samt beslutsfattande och därmed även i att skapa material som kan användas som grund för dessa olika aspekters processer (2006 s.39). De samhällsvetenskapliga forskarnas roll är att bidra till samhällets aktuella diskussioner, som till exempel den breda frågan om hållbarhet som varit på tapeten allt sedan Brundtlandrapporten.

Flyvbjerg konstaterar att fronetisk samhällsvetenskap har en problemdriven grundsyn vilket innebär att det är viktigare att få ett bra resultat för studien än att låta studiens metodologi leda vägen, även om det givetvis kan inverka på vilket resultat som studien får. Den fronetiska samhällsvetenskapen bör eftersträva förståelse av värden och intressen samtidigt som de relaterar till praxis (2006 s.40). Det är viktigt att se vilken kontext som omger ett forskningsproblem för att på det sättet kunna förstå problematiken bättre.

Att välja rätt metod kan vara svårt och det finns definitivt ingen "onesize fits all" typ av metod som har möjlighet att lösa alla typer av problem. Alla metoder som existerar har begränsningar men det innebär inte att de bör förkastas eller aldrig användas. Istället måste vi se vad just den metoden passar till och vilket syfte den tjänar eftersom det inte finns någon universallösning. Det tjänar ingenting till att endast fokusera på begräsningarna utan istället bör resonemanget vara som följande: *"If a method can do some things well that are worth doing, that is sufficient justification for investing some research resources in it"* (Shapiro 2002 s.612). Men i denna uppsats kommer även kvantitativa inslag att förekomma. Genom att använda sig av både kvalitativa och kvantitativa metoder är det möjligt att erhålla en större bredd i sitt material samt få en bättre förståelse genom mixade metoder (Johnson et al 2007 s.122). Med användningen blandade metoder ges möjligheter till att kombinera tekniker som kan leda till nya forskningsfrågor samt erbjuda svar till dessa. Samtidigt som värdet ses i kvantitativa och kvalitativa metoder var för sig erkänns också ett värde i att kombinera dessa som ett tredje forskningsparadigm vilket kan ge en djupare och mer informativ förståelse än de två delarna var för sig och komplettera varandra (Johnson et al 2007 s.129).

2.2 Enkät

När en enkät ska utföras och utformas är det viktigt att tänka på varför enkäten ska göras och vad det är för frågor en egentligen vill besvara, precis som vid alla andra typer av metodval. Med hjälp av en enkät kan en större grupp av respondenter nås vilket är en av fördelarna gentemot intervjuer.

Den här enkäten har utformats för att undersöka hur studenters attityder gentemot att använda sig av tjänster inom delningsekonomin i stort ser ut men mer specifikt som en konkretisering av delningsekonomin hur studenters inställning mot lånecyklar är. Lånecyklar är en aspekt av delningsekonomin samtidigt som det kan vara en pusselbit i omställningen av dagens transportsystem till ett mer miljövänligt. Syftet med enkäten är att förstå studenters inställning till att använda sig av lånecyklar men även attityden till att i framtiden kunna tänka sig att använda mer av eller prova på olika tjänster inom delningsekonomin. Detta undersöks i relation till variablerna studieort, kön, ålder, studieområde och politisk åskådning för att se om det föreligger några skillnader. För att kunna etablera ett varaktigt lånecykelsystem är det viktigt att förstå användarna och vad deras behov är. I utvecklingen av konceptet lånecyklar finns det ingen given väg som fungerar för alla städer utan hänsyn måste tas till de specifika förutsättningarna.

En form av gruppenkät har utförts där populationen högskolestuderande är utvald. Urvalet till en undersökning kan göras på en rad olika sätt. För att kunna uttala sig är det bra om gruppen, en vill kunna säga något om, är sammanhållen på något sätt. Gruppen studenter har valts ut för att det är en någorlunda samlad grupp som har vissa liknande förutsättningar som gör det intressant att ta del av just denna grupps attityder. Till exempel är studenter en grupp som ofta har en begränsad ekonomi (CSN 2016 s.34) vilket kan leda till att de cyklar mer och genom sin

begränsade ekonomi konsumerar mindre. Detta är faktorer som skulle kunna vara förutsättningar som innebär att de är mer positivt inställda till delningsekonomin och de olika former som den tar sig i uttryck. Det finns även andra saker i vissa studenters liv som påminner om delningsekonomin men är vardag för dem, som till exempel att bo i korridor med delat kök eller att låta hela klassen ta del av kurslitteraturen genom att vänligt scanna in alla sidor eller hitta bokens PDF från ett avlägset hörn av internet.

Enligt en rapport från CSN om studenters ekonomiska och sociala situation har studenter generellt mindre marginaler ekonomiskt än den genomsnittliga befolkningen (2016 s.28). För de personer som har både lån och bidrag anser 39 procent att studiemedlen fullt ut täcker deras levnadskostnader, vilket är en lika stor andel som år 2013. En minskning har skett för andelen som anser att studiemedlen täcker 75 procent av levnadskostnaderna från 80 procent till 75 procent (2016 s.34). Studenters upplevelse av sin studiesituation har sedan 2007 blivit bättre med undantag för 2015 då de upplevde att bland annat studiesituationen, den ekonomiska situationen och hälsotillståndet hade försämrats. Det går dock inte att säga om det är en bestående förändring eller endast en tillfällig avvikelse (CSN 2016 s.61). Att studenters ekonomiska situation är något ansträngd kan innebära att de skulle var mer villiga till att använda sig av och testa på olika typer av tjänster inom delningsekonomin.

Både studenter från Stockholms universitet och Uppsala universitet har deltagit i enkäten för att försöka utröna om det finns några skillnader mellan de två grupperna. Studenterna tillfrågas vid ett specifikt tillfälle och det är de som befinner sig på de specifika platserna på campus när enkäten distribueras som kommer att bli tillfrågade att besvara den. Fördelen med gruppenkäter är att många personer kan undersökas både billigt och snabbt samtidigt som bortfall på grund av vägran vanligtvis är lågt. Men nackdelarna däremot är risken för att svara utifrån grupptryck, att anonymitet inte alltid kan skyddas, risk för mätfel och bortfall på enstaka frågor samt att det ej är möjligt med kontakt med respondenterna efteråt för att granska oklara svar (Dahmström 2011 s.94f). Men anonymiteten har i möjligaste mån skyddats, enkäterna kan ej kopplas till personer utan endast identitetsnummer för blanketten.

I utformningen av frågeformuläret har BikeMeSTHLM:s slutsatser i projektet också använts. För enkäten har BikeMeSTHLM fungerat som ett pilotprojekt eller förstudie. Rapporten OBIS (Optimising Bike Sharing In European Cities) sju punkter för implementering av lånecykelsystem har också använts i utformningen av frågorna. Enkäten har så långt som möjligt konstruerats i samspel med teorierna som presenteras i del tre.

Innan enkäten distribuerades i Stockholm och Uppsala har en testomgång genomförts där enkäten har lästs av åtta personer och därefter modifierats för att tydliggöra vissa aspekter efter deras feedback. Att testa sin enkät innan en går ut i fält är viktigt för att kunna avgöra om frågorna fungerar och som nämnts mycket för tydliggörandets skull (Dahmström 2011 s.172). Enkäten distribuerades vid första tillfället på Stockholms universitets huvudbibliotek där 47 enkäter besvarades. Dessa kodades in samma dag och efter det bestämde jag mig för att ta bort

fråga nummer åtta i den första versionen. Frågan löd som följande: ”Varför har Du använt en lånecykel de senaste 12 månaderna?” För det första hade i princip ingen använt en lånecykel de senaste tolv månaderna och för det andra fanns ingen instruktion om att det var möjligt att hoppa över frågan om en inte hade använt lånecykel. Därför svarade många ändå och tog alternativet vet ej vilket blir missvisande då de inte använt en cykel överhuvudtaget.

Tillfälle nummer två var också på Stockholms universitet men då vid Geovetenskapens hus, Arrheniuslaboratoriets café samt Allhuset. 53 stycken enkäter besvarades vid detta tillfälle. Det tredje tillfället tog plats i Uppsala, först i Engelska Parken där 43 stycken enkäter besvarades och därefter Geovetarcentrum där 57 enkäter besvarades. Detta innebär alltså att totalt 200 enkäter har besvarats och samlats in, 100 i Stockholm och 100 i Uppsala. De olika platserna som enkäterna distribuerades på valdes ut för att försöka få en spridning mellan de fyra utbildningsområden (samhällsvetenskap, naturvetenskap, humaniora och juridik) som återfinns i enkäten. Uppdelningen av ämnen gjordes baserat på de fakulteter som finns vid Stockholms universitet.

I kodningen av enkätsvaren har Trosts exempel på datakodning använts. Enkäterna har getts ett löpnummer som är ett slags identitetsnummer för själva formuläret och inte personen som fyllt i det för att bevara anonymiteten, vilket kan komma till god användning vid till exempel inläsningsfel. Frågorna, variablerna, har fördelats över kolumner medan varje rad består av en person och dess enkätsvar (Trost 2007 s.118ff). Inkodningen skedde manuellt då enkäten gjordes på papper. Sammanställningen av insamlad data skedde i Excel där lämpliga diagram skapades för att därefter analyseras. Olika variabler testades mot varandra för att hitta för att försöka hitta intressanta skillnader eller likheter.

2.3 Textanalys

Textanalys kan användas för att analysera texter ur en rad olika perspektiv och vinklar. Det finns en mängd olika typer av textanalyser och de flesta har inga givna ramar i hur själva analysarbetet ska gå till. En typ av textanalys är idéanalys. Inom en särskild gren av idéanalysen är utgångspunkten att analysera förekomsten av idéer på olika sätt. Det kan vara idéer i allmänhet, i debatter eller inom ett särskilt sakområde (Bergström & Boréus 2012 s.146). En av grenarna under idéanalys är ideologikritisk textanalys och det är den som kommer användas här.

Med ideologikritisk textanalys är syftet att undersöka hur vissa drag i texter kan kopplas till en omgivande social praktik. Ofta är det olika typer av maktaspekter som står i fokus. Till skillnad från andra inriktningar inom idéanalysen betonar idékritiken mer att idéer och ideologier bör kopplas till en materiell omvärld. Ideologianalys kan beskrivas som ett sätt att försöka göra det osynliga synligt. Dock finns det inget givet sätt att analysera texten på men det är viktigt att ställa sig frågan vilken verklighet som texten handlar om samt även relatera texten till en samhällelig kontext (Bergström & Boréus 2012 s. 160f). Precis som Flyvbjerg anser att forskningsproblem bör sättas i en samhällelig kontext (2006 s.39). Kritik som kan riktas mot

ideologikritisk analys handlar ofta om oklarheter rörande analysramen och om den verkligen är en på förhand konstruerad modell eller om den bör ses som ett resultat av studien. En annan kritik som ofta förs fram är att materialet inte själv tillåts tala utan det tillskrivs något som inte finns på grund av analysverktyget (Bergström & Boréus 2012 s.166f). Inom ideologikritik har maktaspekten en stor betydelse och inkluderas ofta i det övergripande syftet för analysen (Bergström & Boréus 2012 s.171).

Alla kommuner eftersträvar en hållbar utveckling, men frågan är hur pass sammanhängande de olika delarna av en kommuns arbete egentligen är. Lånecyklar har potential att vara en del av ett mindre fossilberoende transportsystem och därför är det intressant att undersöka hur Uppsala och Stockholm hanterar frågan i några utvalda plandokument som styr riktningen för kommunerna och som förväntas vara relevanta för aktuellt ämne. Lånecyklar är ett väldigt konkret uttryck för en utveckling i en hållbar riktning, därav valet av en ideologikritisk textanalys. Därför kommer jag här att undersöka om de tar upp konceptet lånecyklar i de utvalda dokumenten och även hur lånecyklarna framställs. Detta görs utifrån en grundkunskap om hur den allmänna cykelplaneringen ser ut. De utvalda dokumenten är följande:

- Översiktsplaner (Promenadstaden Översiktsplan för Stockholm och Översiktsplan för Uppsala kommun)
- Cykelplaner (Cykelplan och Cykelpolicy för Uppsala kommun)
- Framkomlighetsstrategin (Stockholm)

De senast publicerade översiktsplanerna har använts, vilket innebär att Stockholms är från 2010 och Uppsalas är ett samrådsförslag från 2015 som ännu inte är antaget. Plandokumenten har valts ut för att ge både en generell bild genom översiktsplanen och framkomlighetsstrategin och en mer detaljerad bild genom att analysera cykelplanerna. Fokus för alla är att undersöka vilken plats lånecyklar får ta. De frågor som ligger till grund för textanalysen av plandokumenten har utformats med en ideologikritisk utgångspunkt och lyder som följer:

- Vilket utrymme ges lånecyklarna i de undersökta dokumenten?
- Hur viktig roll formuleras lånecyklar ha?
- Ses lånecyklar som ett primärt transportsätt (till exempel som en del av arbetspendlingen)?

2.4 Aktionsforskning

Inom aktionsforskning går handling och forskning hand i hand. Människorna är subjekt i själva forskningsprocessen. Det finns olika former av aktionsforskning men ofta är tanken att den tillämpas på de berörda människorna och att på det sättet bidrar till kunskapsutvecklingen. I dialog med förändringsprocessen skapas både kunskap och handlingar vilka inte nödvändigtvis måste skilja ut forskaren. Hur nära samspelet mellan handling och forskning sker kan vara olika och det finns ingen given ram (Sandberg 1982 s.81f). Grunden för deltagande aktionsforskning

är reflexiv för både forskare och medverkande. Forskningen ska möjliggöra handling och detta sker hela tiden i en reflekterande cykel. De data som samlas in under processen avgör vilken handling som bör bli nästa steg. Processen är flexibel men på samma gång oförutsägbar och tidskrävande. Att uppmärksamma maktrelationer är också en viktig del i aktionsforskningen där forskaren och forskningsobjekten blir partners och för den iterativa, reflekterande processen framåt. Genom att som forskningsobjekt bli en del av ett projekt blir de medverkande stärkta genom att kunna ta kontroll över forskningsagendan (Baum et al. 2006 s.854f). För dialogen och handlingen används kunskap, men kunskap produceras även i den efterföljande reflektionen. Aktionsforskning kan bidra med empiriskt material om konkreta förhållanden och förhållningssätt med en vetenskaplig utgångspunkt där både en dialog- och aktionsdel finns med. Det kan också ge upphov till inspiration om nya begrepp och teorier (Sandberg 1982 s.83). Där handling och reflektion sker samtidigt hjälper de till att belysa varandra och därigenom skapa kreativitet. Den transformativa kraften är viktig inom aktionsforskningen och det är genom praxis som ett kritiskt förhållningssätt utvecklas som i förlängningen leder till att människor ser sin situation som något som går att förändra istället för en statisk verklighet (Baum et al. 2006 s.856). Villkoren är skilda mellan praktiken och akademin vilket kan innebära svårigheter och att en av de två måste underordna sig den andra (Sandberg 1982 s.83) Vikten av erfarenhet inom aktionsforskning är betydande och följer i en fenomenologisk tradition. Erfarenheter är inte en subjektiv sfär som ligger helt skild ifrån den externa objektiva världen. Istället kan erfarenheter fungera förenande för objekt och subjekt (Baum et.al. 2006 s.856)

BikeMeSTHLM är ett lånecykelprojekt och beskrivs mer i detalj i del 5.2, hur processen och utvecklingen av projektet fortskred samt hur det mottogs. I BikeMeSTHLM-projektet har jag själv medverkat. Projektet utvecklades under höstterminen 2015 vid en tvärvetenskaplig kurs som arrangerades av Stockholms universitet, Kungliga tekniska högskolan, Karolinska institutet samt Södertörns högskola genom Openlab. Projektgruppen som genomförde arbetet bestod av nio studenter under första halvan av terminen och därefter åtta studenter då en hade valt att endast läsa 15hp. Det var en tvärvetenskaplig grupp med olika erfarenheter av grupparbete och sätt att arbeta. Vi arbetade aktivt för att dela på olika roller i gruppen såsom ledare för dagen, person som antecknar och tidhållare för att försöka att få en bra dynamik och inte riskera att det endast skulle vara några få som tog besluten. Arbetet med att låta alla komma till tals under processens gång och vid beslut som skulle fattas skedde aktivt och vi eftersträvade en platt hierarki i gruppen. Vi ville att alla skulle få testa på olika saker även om en inte var expert på det sedan tidigare. Design thinking var huvudmetoden för projektet. Ingen av oss i projektgruppen hade arbetat med design thinking tidigare så den inlärningsprocessen genomgick vi tillsammans alltmedan arbetet fortskred.

Min egen roll i cykelprojektet är viktig att reflektera över. Jag och en student till i gruppen hade samhällsplanerarbakgrund vilket innebar att vi hade vissa kunskaper och perspektiv att bidra med kopplat till städer, rörelsemönster och cykelplanering som kom väl till pass under projektet. Att vi hade denna bakgrund styrde förmodligen projektet i en mer inkluderande riktning, med ett övergripande perspektiv på cykelfrågan som inte bara handlar om det fysiska

rummet utan om interaktionen med rummet och människors vardagsliv. Samtidigt som det hela finns ett större hållbarhetsperspektiv.

Att vara en del av det här projektet var en ny upplevelse eftersom att en vanligtvis inom akademiska kurser är relativt bunden till regler om hur ett projekt bör läggas upp och hur det bör utföras vad gäller till exempel syfte, metod och analys. Istället hade vi en mer människo/behovsstyrd utgångspunkt, där vi snarare arbetade oss framåt ett steg i taget än att ha hela strukturen klar. Även om de olika stegen i design thinking ledde oss i en viss riktning. Precis som Sandberg menade på att det finns en diskrepans mellan de akademiska och praktiska villkoren (1982 s.82) där design thinking snarare kan liknas vid ett praktiskt sätt att arbeta med ett annat syfte och annan ordning än den akademiska. Men samtidigt är desgin thinking en iterativ process som är handlingsstyrd precis så som sig bör inom aktionsforskning. Denna kunskap och erfarenhet som framkom under projektet BikeMeSTHLM har använts som grund för utformningen av enkäten.

2.5 Objektivitet och källkritik

Objektivitet är något som kan betyda olika saker inom olika discipliner. Men ofta har det varit naturvetenskapens ideal som har tillåtits styra vad som är objektivitet, men det är inte nödvändigtvis det som fungerar bäst för samhällsvetenskapen. Objekt och subjekt måste inte vara skilda från varandra. Att se sin egen roll i forskningen är viktigt i den bemärkelsen att faktiskt visa var en själv står och erbjuda på transparens. Ett erkännande av sin egen utgångspunkt och att saker är tolkningsbara relaterar till hermeneutiska idéer. Möjliga förståelser är eftersträvansvärda när ett forskningsproblem studeras. Detta kan erhållas genom att studera språk och text men det kan även handla om icke-verbala saker vilka måste studeras i en kontext för att bli förstådda (Ödman 2004 s.72). Objektivitet behöver inte vara samma sak som neutralitet vilket innebär att objektivitet kan vara baserat på ett politiskt intresse eller olika värderingar. Haskell menar på att alla ståndpunkter är influerade av egennytta eller gruppintresse (1990 s.133). En genomgående kritisk hållning har funnits under hela processen och vid läsningen av materialet samt hänsyn har genomgående tagits till forskningsetiska principer.

Pilotprojektet BikeMeSTHLM har jag själv varit en del av vilket innebär att jag måste reflektera över min egen del i själva processen och medvetandegöra min egen del i det hela. Men erfarenheter och subjektivitet behöver inte innebära en sämre forskning utan är en del av samhällsvetenskapliga forskningen (Flyvbjerg 2006 s.39). Det var Stockholms stad som gav uppdraget till BikeMeSTHLM-projektgruppen från början och det fanns även en kontaktperson där. Gruppen hade dock fria händer i utvecklingen av projektet och stadens inblandning var närmast obefintlig efter att ha tillkännagivit uppdraget. Detta var positivt då idéerna eller utformningen inte behövde ta hänsyn till stadens riktlinjer eller den rådande politiken i stadshuset.

3. TEORI

I detta avsnitt kommer en genomgång av vad delningsekonomin är och vilka former den kan ta sig uttryck i samt att diskutera kritik som kan riktas mot den. Efter det sammanfattas Ellinor Ostroms idéer om gemensamma resurspooler följt av en redogörelse för vad socialt kapital är och hur det kan kopplas till delningsekonomin samt Ostroms idéer.

3.1 Delningsekonomin

Att dela på saker är inte något nytt fenomen i sig utan något som människor har ägnat sig åt i alla tider. I synnerhet i mindre samhällen där beroendet mellan människor är högre men även i mindre kretsar där tilliten mellan varandra är hög. Det som skiljer dagens delande från tidigare i historien är främst att det i högre utsträckning sker mellan främlingar. Detta har underlättats med hjälp av digitala plattformar, omdömessystem och säkra betaltjänster (Bradley 2015 s.18). För att kunna dela saker på en grannskapsnivå krävs det en plattform som erbjuder tillit (Richardson 2015 s.125). Mycket inom delningsekonomin handlar om tillit mellan främlingar och trots eller möjligtvis tack vare detta uppför sig många väl och utnyttjar inte systemen. Hur kommer sig då detta? Jo eftersom hur användare beter sig kommer påverka deras transaktionsmöjligheter i framtiden. Människor ger feedback som andra sedan kan förhålla sig till, där positiv feedback givetvis generar högre tillit för personen som tillhandahöll tjänsten (Botsman och Rogers 2010 s.140).

Begreppet delningsekonomi innefattar många olika perspektiv men det finns även ett flertal olika benämningar på ungefär samma fenomen såsom exempelvis kollaborativ konsumtion, peer-to-peer economy och kollaborativ ekonomi. Ofta används delningsekonomi och kollaborativ konsumtion synonymt och refererar då till en rad olika fält med den gemensamma nämnaren att det handlar om innovation. Ofta en internetbaserat ekonomisk modell med syftet att byta, låna, hyra en service eller produkt (Martin et al. 2015 s.240). Enligt Martin har delningsekonomin ramats in på en hel del motsägelsefulla sätt i diskursen kring ämnet. Det gemensamma för dessa olika inramningar är en gemensam förväntning om att delningsekonomin ska bringa oordning i en rad olika fält bara genom en decentraliserad ekonomisk aktivitet. Martin har identifierat sex teman för inramningen av delningsekonomin, tre som är för en utveckling av delningsekonomin och tre som är mer negativt inställda (2016 s.158). För den positiva sidan är det följande tre argument som har identifierats; ekonomisk möjlighet, mer hållbar typ av konsumtion samt som en väg mot en decentraliserad, rättvis och hållbar ekonomi. Vid Martins analys av de argument som istället har en negativ bild har följande teman identifierats; skapar oreglerade marknader, förstärkning av neoliberala paradigmet samt att det är ett osammanhängande område av innovation (Martin 2016 s.153). Detta innebär att diskursen om delningsekonomin ibland är totalt motsägelsefull och väldigt kontrastrik eftersom en rad olika aktörer är med för att påverka och forma diskursen såsom media, IKT-sektorn, riskkapitalister, entreprenörer samt olika gräsrotsaktivister. De har dock den gemensamma nämnaren som påtalats tidigare som innebär en förväntning om att delningsekonomin genom en radikalt decentraliserad ekonomisk aktivitet har potential att bringa oordning inom många olika områden (Martin 2016 s.158). Enligt Richardson har delningsekonomin potential att både

fungera som business as usual eller att faktiskt rucka på hur saker fungerar (2015 s.122), allt beroende hur en tar sig an verksamheterna och utvecklar dem. Grunden för det som kallas för delningsekonomin är att använda underutnyttjade resurser genom att dela med sig av dessa genom plattformar online, där för närvarande både vinstdrivande och icke-vinstdrivande aktiviteter tar plats. Det finns även en tydlig paradox när det kommer till delningsekonomin eftersom att den har blivit beskriven som både en del av den kapitalistiska ekonomin samtidigt som den presenterats som ett alternativ till den (Richardson 2015 s.121). De underutnyttjade resurserna finns överallt och det kan vara en fysisk produkt likväl som en tjänst (Botsman och Rogers 2010 s.83). Att använda sig av konceptet ”delning” (sharing) pekar på ett sätt ut en lösning, som visar på narrativet att ekonomi kan gå hand i hand med gemenskap och föra samman istället för att vara splittrande och isolerande. Samtidigt kan användandet av begreppet delning dölja nya former av ojämlikhet. Social polarisering och nya ägandeformer hamnar i skymundan (Richardson 2015 s.122).

Enligt Botsman och Rogers kan det, som de väljer att benämna som kollaborativ ekonomi, delas in i tre olika typer av system; produktservicesystem, omfördelningsmarknader och kollaborativa livsstilar. Grunden för produktservicesystem innebär att konsumenten kan dra nytta av en produkt utan att behöva äga produkten, vilket går emot de traditionella industriernas idé där privat ägande är i fokus. Det kan antingen handla om ett företag som tillhandahåller produkter som människor kan dela på (såsom till exempel bilpooler) eller produkter som är privat ägda och delas mellan individer. Även tjänster som kan förlänga en produkts livslängd räknas hit. Inom omfördelningsmarknader handlar det om, som namnet antyder, att omfördela produkter till ställen där de är mer behövda eller eftertraktade. Genom sociala nätverk kan detta göras på ett effektivt sätt, omfördelningen kan ske genom både köp likväl som byten eller rena gåvor. I kollaborativa livsstilar handlar det om att dela på saker som inte är lika fysiska som i de två föregående systemen utan istället att till exempel tid, rum och färdigheter utbyts. Det kan handla om delade arbetsytor, gemensamma stadsträdgårdar eller upplåtande av boende för resenärer. Ofta krävs en hög nivå av tillit för den här typen av aktiviteter eftersom det inte är en fysisk produkt som är grunden för utbytet utan snarare är kontakten mellan människor (2010 s.71ff).

Att dela kan definieras som en typ av socialt utbyte mellan människor som känner varandra och inte heller gör någon vinst i processen. Delning dominerar särskilda delar av var och ens liv, som till exempel inom familjesfären. Men så fort den blir marknadsorienterad, alltså att ett företag står mellan konsumenter som inte känner varandra, menar Eckhardt och Bardhi att det inte handlar om delning överhuvudtaget. Så vad handlar det om egentligen? Jo att konsumenter betalar för tillgång till en annan persons vara eller service under en begränsad tid. Delningsekonomin handlar därmed inte alls om att dela saker med varandra trots antydan i namnet och Eckhardt och Bardhi hävdar att vi skulle kunna prata om en ”access economy” istället då grundförutsättningen är tillgång. Deras egen forskning kring bilpool-företaget Zipcar och dess användare visar att människorna som använder det upplever en anonymitet i likhet med att vara på ett hotell. Istället för att lita på de andra användarna och se dem som med-delare

sätts tilliten till företaget och deras bestämmelser kring att delandet sker på ett rättvist sätt. Företag som inser att människor tenderar att vara på jakt efter den billigaste och mest bekväma tjänsten har en konkurrensfördel. Människor använder inte dessa tjänster för att förbättra de sociala relationerna med företaget eller andra användare enligt Eckhardt och Bardhi. Det finns två grundförutsättningar för en lyckad ”access economy” som kortfattat innebär att företag konkurrerar baserat på bekvämlighet och lägsta pris inte vem som har den bästa sociala plattformen för interaktion. Tillgång ses på ett annat sätt än ägandeskap vilket innebär att varumärket för tjänsten som en har tillgång till inte har samma status som för saker en privat äger (2015). Det finns en alltså en skillnad mellan att dela och att äga.

För att den kollaborativa konsumtionen ska kunna fungera finns det fyra principer som är grundläggande vilka är kritisk massa, vilande kapacitet (idling capacity), en tro på det gemensamma samt tillit mellan främlingar. Kritisk massa är den punkt då ett system blir självunderhållande, när en tillräckligt god tjänst erbjuds för att tillräckligt många människor ska vilja välja det alternativet. För lånecykelsystem gäller det exempelvis att få cykeln att vara det attraktiva alternativet genom att erbjuda tillräckligt med cyklar, att de ska vara billiga nog att använda men även att dockningsstationerna är utspridda på ett bra sätt så att de är nära alla användares start- och slutdestination. Om stationen är för långt bort när du väl använt cykeln kommer systemet inte att överleva. För att förstå gränsen för kritisk massa finns inget givet svar utan det ser olika ut beroende på vilket system det handlar om (Botsman och Rogers 2010 s.75ff). Produkters vilande kapacitet berör tiden som produkten inte används, väldigt många människor äger saker som större delen av sin livscykel inte används överhuvudtaget. Det är inte rimligt att berättiga ägandeskap av en produkt när användningen bara sker några minuter men det finns massor av potential hos alla dessa produkter som bara ligger och väntar på att användas. Denna kapacitet måste omfördelas och hitta sina användare. Här kan ny teknologi underlätta, där sociala nätverk online och GPS-funktioner i telefoner kan användas för att matcha användares behov med en produkts vilande kapacitet (Botsman och Rogers 2010 s.83f).

Richardson undersöker delningsekonomin utifrån tre typer av utföranden. Det första handlar om utförandet av delningsekonomin genom gemenskap vilket ses som en ram för mobiliseringen av deltagande. Samtidigt finns dock risken att producera eller befästa diskriminering och därmed fungera som en barriär mot engagemang och deltagande. Typ nummer två berör tillgång istället för ägande som del av konsumenternas tillgång kopplat till gemensamma resurser. En sådan typ av tillgång utmärks dock ofta av en högre koncentration av ägandeskap då resursen snarare är privat än kollektiv. För den tredje typen är det samarbete som behandlas och det handlar om när en produktion sker i öppet och i decentraliserade arbetspraktiker vilket leder till bättre kvalitet och kvantitet av arbete. Men det öppnar även upp oreglerade arbetsmarknader där människor kan bli utnyttjade av delningsekonomin (2015 s.127).

För kollaborativ konsumtion, eller delningsekonomin som den också kallas, ligger fokus snarare på att underlätta användning än skapande av nya produkter. Användaren är en större del av tjänstens eller produktens utformning, den mänskliga upplevelsen är i centrum och inte ett objekt i sig. När Montreals lånecykelsystem BIXI utformades tog de hänsyn till aspekter som hur människor upplevde trafiksituationen, hur vandalism och stöld kunde undvikas samt hur stadens extrema väderförhållanden skulle tacklas. Systemet lanserades men arbetet fortsatte med observationer och feedback från användare så att systemet modifierades allt eftersom nya insikter kom fram. Till exempel upptäcktes att låsen ej var tillräckligt robusta samt att dockningsstationerna inte hade tillräckligt många platser eftersom folk inte kunde få plats att lämna cyklarna (Botsman och Rogers 2010 s.189). För att utveckla en produkt eller service behöver den sättas i ett sammanhang av hur den används och därmed tas hänsyn till hur både fysiska och kulturella förutsättningar samverkar samt skapar en kontext för användningen (Botsman och Rogers 2010 s.194).

Botsman och Rogers menar att kollaborativ konsumtion till stor del handlar om att ändra konsumenters inställning samtidigt som det bidrar till att reducera antalet nya produkter och råvaror som konsumeras. De hävdar även att kollaborativ konsumtion möter samma behov som konsumenten i modellen av masskonsumtion med tillägget att den lyckas adressera de akuta ekonomiska och miljömässiga frågorna (2010 s.213). Men det stora problemet är då om detta räcker för att förändra saker i tillräckligt hög utsträckning och i den takt som behövs. De fortsätter vidare att kollaborativ konsumtion är ett sätt bryta ner miljöfrågor men även kollektivism på ett sätt som gör att det passar individens behov och inte nödvändigtvis väcker ett intresse för de vidare konsekvenserna eller frågorna (Botsman och Rogers 2010 s.216). Det kan vara ett sätt att göra frågorna okontroversiella och enklare att ta till sig.

3.2 Tilliten och allmänningarna

Hur människor agerar i grupp gentemot våra kollektiva tillgångar har diskuterats och undersökts på många olika sätt. Grupper av individer som är i en beroendesituation gentemot varandra kan organisera sig på olika sätt. Ett sätt är att alla får gemensamma fördelar samtidigt som möjligheten finns att de frestas att åka snålskjuts, att hoppa av eller att handla på annat sätt i egenintresse (Ostrom 2009 s.63). En begränsad resurs behöver tas om hand på ett långsiktigt hållbart sätt och överutnyttjande måste förhindras. Inom det som kallas ”allmänningens tragedi” förväntas knappa resurser som många individer ska använda förstöras eftersom alla handlar efter sitt egenintresse. Egenintresset styr handlingen i den riktningen som ger högst och snabbast avkastning. Tanken är att om fler människor äger något tillsammans bryr sig alla mindre om att bevara helheten (Ostrom 2009 s.29ff). Men Ostrom menar på att det inte nödvändigtvis måste vara fallet och att gemensamma resurspooler kan skötas tillsammans. Bara för att det ägs gemensamt är inte utfallet tvunget att resursen överutnyttjas.

En gemensam resurspool (common pool resource [CPR]) kan antingen vara naturlig eller skapad av människor. Exempel på naturliga resurspooler är fiskevatten och betesmark medan exempel på mänskligt skapade är broar och parkeringsgarage. När det gäller resurspoolen gäller det att skilja på själva systemet och de enheter som finns inom systemet. Resurssystemet kan nyttjas samtidigt av många människor medan resursenheterna istället syftar till det individuella användandet såsom exempelvis antalet fyllda parkeringsplatser eller den fisk som hämtas upp. Resursenheterna kan helt enkelt inte vara föremål för gemensam användning eller appropiering (Ostrom 2009 s.64ff). För en stor väg är det till en början logiskt för dem som har en bil att åka där eftersom det är den snabbaste rutten och varje bil som läggs till i detta stadie saktar inte ned trafiken eftersom utrymmet är tillräckligt. Men detta fortsätter inte i evighet utan vid ett visst antal bilar skapar det istället trafikstockningar och gör hela resan långsammare för alla som väljer att ta just denna väg (Botsman och Rogers 2010 s.89).

För att lokala användare och nyttjare av resursen ska känna sig motiverade till att bidra till att resurssystemet upprätthålls krävs att det finns en rättvis och effektiv metod som kan fördela resursenheterna (Ostrom 2009 s.68). De problem som hänger samman med gemensamma resurspooler och användningen av dem sträcker sig över tid. Individerna som agerar värderar fördelar som är långt in i framtiden som mindre värda än de som väntar i en nära framtid, de diskonterar fördelarna. Men i vilken utsträckning detta sker beror på olika faktorer som exempelvis om de själva kommer få ta del av vinsten men även hur den fysiska och ekonomiska säkerheten ser ut. Om människor måste ta beslut baserat på sin direkta överlevnad eller har råd att ta mer långsiktiga beslut. Men diskonteringsräntan påverkas även av allmänna normer. De värden som individen sätter på handlingar speglas av beteendenormerna utan att ha en direkt koppling till handlingens konsekvenser (Ostrom 2009 s.70f). Interna normer och diskonteringsräntan blir då grunden för en individs beslutsfattande, hur de förväntade fördelarna och kostnaderna ser ut leder till valet av strategier. Olika situationella variabler inverkar på valet av strategi (Ostrom 2009 s.73f).

Det finns åtta designprinciper som karakteriserar robusta CPR-institutioner enligt Ostrom. Principerna är dock inte färdigutvecklade för att visa på robusthet hos institutionerna men kan utgöra kärnan av det i alla fall. Principerna förklarar hur institutionen lyckats bevara den gemensamma resurspoolen samtidigt som användningen under flera generationer har följt reglerna. Med designprinciper åsyftas ett substantiellt moment eller en förutsättning som förklarar hur institutionerna har lyckats att bevara den gemensamma resurspoolen.

1. *Tydligt definierade gränser* – de som har rätt använda sig av resursen, individer likväl som hushåll måste vara tydligt definierade samt gränserna för resursen i sig.
2. *Reglerna för användningen av resursen måste överensstämma med lokala förhållanden* – detta bör ske inom ett flertal områden såsom platsen för resursen, arbetskraft, teknik som får användas, material etcetera.
3. *Sätt för de som berörs att kunna påverka reglerna* – individer som påverkas av reglerna ska också kunna modifiera reglerna.

4. *Övervakning* – ska redovisas och vara transparent
5. *Sanktioner* – ett system bör utvecklas för de individer som bryter mot reglerna genom graderade sanktioner
6. *Konfliktlösning* – skapa billiga, lokala platser där konflikter kan lösas snabbt
7. *Rätten att organisera sig* – de inblandade har rätt att organisera sina egna institutioner och ifrågasätts ej av externa myndigheter
8. *Nästlade enheter* – gäller för de resurspooler som är del av större system, aktiviteterna som tagits upp i punkterna ovan organiseras i flera lager i sammanhängande enheter (Ostrom 2009 s.138f).

Av de fall som Ostrom undersökt visar det sig att bland de institutionella arrangemang som gjorts är det en blandning av privata och offentliga verktyg som fungerat. Det är viktigt att inte tro att enda sättet att lösa den här typen av frågor är att låta en extern myndighet ta över och till exempel införa full privat äganderätt eller en centraliserad reglering (2009 252f). Det finns ett antal faktorer som påverkar om hur en individs handlande på egen hand kan uppnå kollektiva fördelar:

- Antalet beslutsfattare
- Minsta antalet deltagare som är nödvändigt för att uppnå kollektiva fördelar
- Diskonteringsräntan
- Likheter i intressen
- Närvaro av personer med ledarförmåga eller andra kvaliteter

Dessa faktorer är även relevanta i frågan om tillhandahållandet av institutioner då det givetvis också handlar om kollektivt handlande. Men faktorerna hjälper inte till att förklara alla Ostroms exempel på CPR-institutioner utan det finns avvikelser. Hon menar även på att teorier om kollektivt handlande ofta inte tar hänsyn till interna och externa variabler samt är för svårtolkade för att kunna ligga till grund för en policyanalys av institutionell förändring (2009 259f).

I Ostroms texter finns inte särskilt mycket om internet, vilket är rimligt med tanke på när texten skrevs. Men internet kan givetvis fungera som ett utmärkt verktyg för självorganisering där människor kan ta hand om resurser tillsammans (Botsman och Rogers 2010 s.90). Ostrom menar att självorganisering för gemensamma resurser är möjligt och eftersträvansvärt, om rätt verktyg finns tillgängliga och möjligheten att övervaka varandra. Det finns många exempel på verksamheter som är självstyrande och självövervakande såsom till exempel eBay och Airbnb, där det allra flesta oenigheter löses inom gemenskapen. Tilliten mellan främlingar krävs i dessa decentraliserade och transparenta gemenskaper. Många former av delningsekonomin kräver att vi litar på någon vi inte känner i olika hög grad såsom till exempel att varan är i det skick som beskrivs på eBay eller att personen en ska samåka med är pålitlig (Botsman och Rogers 2010 s.91).

Enligt Anthony och Campbell är tankarna om staten och det sociala kapitalet inte särskilt välutvecklade i Ostroms teoretiska argument även om de tidvis finns med i de empiriska exemplen som bygger argumentet. Staten och socialt kapital fungerar inte bara som en del av styrningen av de gemensamma resurserna utan även för produktionen av ett kooperativt beteende, i strävan efter kollektiva nyttigheter generellt (2010 s.285). Staten kan vara med och bidra med legitimitet när det kommer till gemensamma resurser vilket kan förändra hur en specifik frågas kostnader och fördelar betraktas, och hur privata aktörer betraktar frågan. En annan möjlighet som staten har när det gäller skötseln av gemensamma resurspooler är att de har potential att sammanföra berörda parter för samtal. Socialt kapital däremot kan bidra till att minska opportunistiskt agerande hos individer i och med återkommande interaktioner eftersom att det riskerar att missgynna en själv längre fram. Dock finns det en risk för ett så kallat negativt socialt kapital där starka sociala relationer leder till en rädsla för att förstöra relationen och att en avstår från att ta upp saker (Anthony och Campbell 2010 s.293f). Rothstein menar på att socialt kapital skapas genom människors tillit till olika institutioner som exempelvis stat, polis och rättsväsende. En analys gjordes av surveydata från SOM-institutet vid Göteborgs universitet vilken gav stöd till den allmänna teorin om det sociala kapitalets relevans för demokratin. Ens förtroende för andra människor medför större chans för att en även har ett högt förtroende för de politiska institutionerna och tvärtom. Den statscentrerade hypotesen för hur socialt kapital skapas får stöd i undersökt data, alltså att socialt kapital kan vara orsakat uppifrån. Det verkar i synnerhet vara de institutioner som är förknippade med rättsstaten som är av särskild betydelse (1998 s.168).

Putnam har undersökt det minskade politiska engagemanget i USA och hur denna stadiga nedgång i direkt politisk involvering har ett samband med bristen på socialt kapital. Det är färre som röstar, färre som deltar i politiska manifestationer och färre som deltar på offentliga möten i städer samt en lägre andel människor som litar på regeringen. Dock finns det en del nya organisationer som har ökat men enligt Putnam kräver dessa inte så mycket mer än registrering och inbetalning av medlemsavgiften. Gemenskapen och samtalen som sker på möten är en aspekt som många då går miste om (2011 s.137f). En kritik mot Putnam är att vi inte vet vilka medborgare som går in i organisationsväsendet, det kan vara de som redan har stort förtroende från början, eller om det är själva deltagandet i organisationer som genererar förtroendet (Rothstein 1998 s.167). Botsman och Rogers menar på att delningsekonomin kan ha en roll att spela i genererandet av socialt kapital. Återanvändning kan fungera grannskapsbyggande genom möten och interaktioner mellan människor, folk träffas och hämtar upp saker som de bytt till sig eller köpt. Detta skapar band mellan grannar likväl som mellan främlingar (2011 s.130). Kontakterna och nätverken som skapas kan vara både starka och svaga. Förtroende mellan individer och för statliga institutioner är viktiga av ett flertal anledningar, bland annat genom att vara en förutsättning för att människor ska dela med sig av och ta del av varandras uppfinningsrikedom, men även genom att transaktioner inte behöver återgäldas meddetsamma. Detta underlättas om det finns en gemensam ram som en kan förhålla sig till med normer, regler och sanktioner. Tillsammans genererar det förväntningar om att andra kommer vara pålitliga och därmed bidra till aktiviteter som främjar gruppen (Larsson et al. 2011 s.251f).

4. BAKGRUND

I detta avsnitt kommer först ett antal dokument som berör hållbara transporter att presenteras, därefter beskrivs bilens påverkan på det fysiska rummet och hur detta relaterar till det offentliga rummet. Cykeln som ett hållbart färdmedel presenteras. Därefter ges en kort historisk bakgrund till hur lånecykelsystemen har utvecklats och en beskrivning av dagens situation. Därefter följer en kort redogörelse för världens största lånecykelsystem som finns i Hangzhou, Kina samt exempel från Sverige på både lånecykelsystem och andra initiativ att dela på cyklar.

4.1 Hållbara transporter

Allt sedan Brundtlandrapporten har hållbar utveckling varit det långsiktiga målet för många länder och att eftersträva detta är idag något som de allra flesta kan skriva under på. Frågan är emellertid hur den typen av utveckling kan nås. Hållbar utveckling kan innebära många olika saker och det är främst tre perspektiv som brukar tas upp; miljömässigt, socialt och ekonomiskt. Arbetet kan ske på olika nivåer, alltifrån den globala skalan till den lokala.

Transporter står för en stor del av utsläppen. Sverige har ett övergripande transportpolitiskt mål vilket syftar till att säkra en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Under detta finns två andra mål, funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar dels om tillgänglighet för både människor och gods, dels om att transportsystemet ska utformas på ett jämställt sätt, alltså att det svarar mot både mäns och kvinnors transportbehov. Hänsynsmålet berör säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning bör ske på ett sådant sätt så att ingen dödas eller skadas allvarligt samtidigt som det ska bidra till att miljömålen nås samt bidra till ökad hälsa (Regeringskansliet 2016).

Vägtrafiken står för en dominerande del av utsläppen av växthusgaser. Dessa måste kraftigt minskas i och med regeringens ambition att Sverige ska bli en av de första fossilfria välfärdsstaterna och inneha en ledande roll i den globala utvecklingen. I nuläget finns det inga politiskt kvantifierade utsläppsmål. Trafikverket och Utredningen för fossilfri fordonstrafik (FFF) har gjort tolkningen att en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 kräver en minskning av utsläppen av växthusgaserna från vägtrafiken med 80 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer (Trafikverket 2016 s.9). För att minska transportsektorns klimatpåverkan kan en rad olika åtgärder vidtas vilka kan delas upp i tre större områden. Det första handlar om ett transportsnålt samhälle där fokus ligger på en nedsatt trafiktillväxt för personbil samt lastbil och ett nyttjande av mer effektiva trafikslag. Område två fokuserar på en bättre resurs- och energieffektivitet. Det sista området berör användningen av förnybar energi samt bruket av material som har en lägre klimatpåverkan (Trafikverket 2016 s.59).

I Trafikverkets rapport tas olika scenarier fram för en framtida utveckling. Endast det som kallas klimatscenariot klarar av de miljömål som är uppsatta för 2030 och 2050. Klimatscenariot innebär ett transportsnålt samhälle med en hög teknisk utveckling av fordon och drivmedel. Utsläppen är låga och resurseffektiviteten hög (2016 s.59f). Kollektivtrafiken i storstäderna har

redan idag kapacitetsproblem vilket i framtiden riskerar att bli än värre om en omställning till mer kollektivtrafik inte sker. Då behoven blir kraftigare krävs bland annat att utrymme för bil minskas och att buss prioriteras. Det uppstår även trängsel på vissa av storstädernas gång- och cykelstråk idag och även här skulle klimatscenariot öka behoven (Trafikverket 2016 s.37).

4.2 Bilens plats i samhället

Sverige har sedan 1960-talet arbetat aktivt för att skapa ett samhälle som är anpassat efter bilen. Den fysiska planeringen i städer har anpassats efter bilismen. Sverige planerade för en massiv bilism, mer än i många andra länder vilket tvingade fram en utveckling som gav mycket fysisk plats för bilen (Lundin 2008 s.14). Utrymmet i staden är begränsat och många ska samsas och det är inte bara bilen som upptar utrymme i staden utan givetvis andra färdmedel såsom bussar och spårvagnar. Dock har bilen länge haft en särställning inom stadsplanering, även om det möjligtvis är på väg att förändras. Det är både den rörliga och den stillastående biltrafiken som är del av problemet med trängsel och utrymmesbrist. Över 95 procent av tiden står bilen stilla (Stockholms stad 2012a s.37) och behöver därmed någonstans att ta vägen.

För dåvarande Planverket var det en ”icke-fråga” huruvida bilsamhället skulle byggas, frågan som ställdes var istället hur detta ska genomföras (Lundin 2008 s.137). Samhällets anpassning till bilar har skett under lång tid och hela den fysiska grundstrukturen ser ut därefter. Det skedde genom en rad medvetna beslut och som en kombination av de väg- och planeringstekniska experternas ideologiska idéer. Bilen som norm och åtskiljande var två principer som också låg till grund för en rad planeringstekniska regler. Dessa resulterade bland annat i ett planmönster med bilfria öar med koncentrerade verksamheter vilka omgavs av trafikleder och parkeringsanläggningar. Det fanns endast ett sätt för bilen att utvecklas enligt de planeringstekniska experterna och hög biltäthet blev en självuppfyllande profetia (Lundin 2008 s.271). Planeringen för massbilism började under mitten av 1900-talet. Under 50-talet femdubblades antalet registrerade personbilar i Sverige vilket innebar Europas högsta biltäthet. Vid denna tid uppfattades bilen som en naturkraft som inte gick att hejda (Lundin 2008 s.21). Det var även nu som en rad experter åtog sig hela utvecklingen för bilismens framtid och de fick en enorm tilltro från politiker vilket innebar att politik, ideologi och intressen reducerades till kvantitativa mått och vetenskaplig neutralitet. Det var experterna som hade problemformuleringsprivilegiet och satte agendan för utvecklingen (Lundin 2008, s.24). Experterna var alltså de som ledde utvecklingen i en, enligt dem, ofrånkomlig riktning vilket skapade detta bilanpassade samhälle som vi lever i idag.

Samhällsplanering enligt SCAFT kom på 1960-talet och fokuserade på trafikdifferentiering. Biltrafiken sågs som det rationella i trafikmiljön medan gångtrafiken sågs som irrationell (Lundin 2008 s.212). SCAFT skulle identifiera de irrationella delarna av trafiken och gränser skulle upprättas mellan dessa och de rationella delarna, med syftet att utesluta de förstnämnda. De kvarstående delarna skulle tätare kopplas samman och därmed göra trafiken mer rationell och systematisk (Lundin 2008 s.223). Biltrafiken var normerande vilket innebar att den goda staden var samma som bilstaden och även en separerad stad rent trafikmässigt (Lundin 2008

s.217). Bilen tar upp oproportionerligt mycket utrymme vilket hindrar de som inte kör. Hela det fysiska landskapet har påverkats eftersom att bilismen har skapar ett fragmenterat och splittrat landskap. Då resor med bil är sömlösa och de tillåts vara detta blir andra transportsätt oflexibla och fragmenterade (Sheller och Urry 2000 s.744f). Människor tenderar att älska sina bilar men samtidigt starkt ogilla det system som krävs för att uppehålla bilismen såsom vägar och motorvägar vilka ofta möter starkt motstånd (Sheller och Urry 2000 s.751). Människor tenderar alltså att vilja åtnjuta alla friheter som förknippas med privatbilism men inte vara beredda på att ta nackdelarna som följer med om dessa blir för geografiskt nära en själv.

Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt, både vid typ av resa och kring val av färdmedel. Män använder bil i högre utsträckning än vad kvinnor gör, detta oavsett ålder, inkomst, förvärvsgrad eller biltillgång. Runt 70 procent av männens resor görs med bil medan det handlar om cirka 50 procent för kvinnorna. Då det gäller kollektivtrafik och gång som transportmedel är det kvinnor som använder sig av dessa i högre utsträckning än vad män gör, oavsett ålder eller ärende. Andelen som reser kollektivt saknar ofta bil och detta är främst kvinnor (Vägverket 2009 s.17f). Kvinnor gör ofta resor med flera mål, de reser inte direkt från punkt a till punkt b. Det kan exempelvis handla om att åka från arbetet för att hämta barn på förskolan, för att sedan handla och därefter åka hem. Detta kallas för kombinationsresor och försvåras av att städer i hög utsträckning är funktionsuppdelade. Olika samhällsfunktioner är separerade från varandra i rummet, såsom bostäder, handel och arbete. Trots att det främst är kvinnor som gör kombinationsresor är mycket av transportsystemet uppbyggt utifrån mäns behov att ta sig direkt från punkt a till punkt b. Då huvuddelen av det oavlönade arbetet utförs av kvinnor leder detta till att kvinnor behöver besöka fler olika delar av staden för att uträtta ärenden. Samhället är funktionsuppdelat och denna uppdelning är planerad utifrån ett manligt resmönster, som nämnts tidigare, där resan går från punkt a till b som kan vara exempelvis mellan hem och arbete. Detta är då fördelaktigt utifrån ett manligt rörelsemönster men det är sämre anpassat efter kvinnors behov som gör fler av de tidigare nämnda kombinationsresorna (Vägverket 2009 s.20). Trots att det är fler kvinnor som reser kollektivt är det mäns resmönster som styr uppbyggnaden av kollektivtrafiken (Vägverket 2009 s.18). I en studie från Trafikanalys om arbetspendling inom storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö visar det sig att inom kategorierna tåg och buss är en majoritet av de resande kvinnor. 60 procent av de som reste kollektivt var kvinnor och 40 procent var män. När bilåkande jämfördes mellan könen visar det sig att siffrorna på det motsatta, 62 procent av männen och 38 procent av kvinnorna arbetspendlade med bil som färdmedel. Något anmärkningsvärt är att kvinnor som grupp i lägre utsträckning har körkort och biltillgång än män, oavsett övrig gruppuppdelning. Vid jämförelser mellan män och kvinnor med samma förvärvsinkomst i olika inkomstgrupper visade det sig att män i alla grupper använder bilen i större utsträckning än vad kvinnor gör (Trafikanalys 2011 s.32ff).Bilismens ojämlikhet baseras generellt på två olika faktorer; kön och de som saknar tillgång till bil. Det finns de som anser att en ökad tillgång till bil kan vara ett sätt för att stärka kvinnor (Sheller och Urry 2000 s.748f). Det är möjligt att bil kan öka kvinnors rörelsefrihet men det är ändå inte eftersträvansvärt att fler människor generellt skulle åka bil. Både bil och män är även normgivande, därför är det inte idealt att kvinnor och icke-bilförare ska anpassa sig efter dessa

rådande normer utan att planering och utveckling istället bör ske på andra grunder. Men högt bilinnehav är inte nödvändigtvis en motsättning mot en hög andel cyklister. I länder som Danmark, Tyskland och Nederländerna har de flesta hushåll en bil vilket innebär att deras höga andel cyklister inte är på grund av oförmågan att äga en bil. Men för att bilen inte ska vara det mer attraktiva färdmedlet krävs att trafiksituationen för cyklister är säker och att bilens framkomlighet i viss mån begränsas till förmån för cyklarna (Buehler och Pucher 2012 s. 15f).

4.3 Rätten till det offentliga rummet

Rätten till utrymmet i staden och det offentliga rummet är en fråga som är viktig. Genom att prioritera bilar framför gående och kollektivtrafik är det även olika grupper av människor som prioriteras. Vid planeringen av trafik måste detta tas hänsyn till. Vilka är det som kör bil och därmed har möjlighet att använda vägarna? Det offentliga rummet har dekonstruerats till förmån för bilars behov och användning (Sheller och Urry 2000 s.742). Det handlar om vad som tillåts ta plats, vara synligt och vara en naturlig del av staden. Men det innebär inte att vad som ses som naturliga delar av staden idag måste fortsätta göra det för all framtid.

För en parkeringsplats krävs det mellan 15-30 kvadratmeter och en bilist använder i snitt mellan 2-5 parkeringsplatser under en dag. Denna yta skulle kunna användas till en rad andra saker som till exempel cykelbanor, busskörfält eller en breddning av trottoarer. Istället är utrymmet tillägnat parkering vilket i praktiken innebär en prioritering av biltrafiken framför andra färdmedel. Detta försvårar ofta möjligheten att uppnå klimat- och miljömål. Priset för en gatuparkering idag är ofta inbakat i exempelvis lägenhetspriser, hyror och varor vilket innebär att den som nyttjar platsen aldrig behöver betala hela priset (Sveriges kommuner och landsting 2013 s.11f).

Det finns även andra aspekter av hur gaturummet nyttjas. Jane Jacobs menar att gatan och trottoaren tjänar fler syften än trafikbehovet. Det är enligt henne det viktigaste offentliga rummet och påverkar därmed mycket hur en stad uppfattas eftersom det är en så pass stor och synlig del. Men gaturummet kan också skapa trygghet och i värsta fall bidrar det till motsatsen otrygghet istället (2004 s.51). Främlingars närvaro i staden är en förutsättning för att skapa trygghet och det krävs vissa förutsättningar för gatan för att främlingar ska dras till den. Tre huvudegenskaper för att gatan ska dra till sig främlingar är enligt Jacobs tydliga gränser mellan offentliga och privata rum, ”ögon på gatan” från byggnaderna (riktade mot gatan) runtomkring och att trottoaren används kontinuerligt, vilket skapar ögon på gatan samt att folk vill titta ut eftersom aktivitet pågår utanför (2004 s.57). För att skapa detta krävs att butiker och andra typer av anläggningar finns utspridda längs trottoaren som allmänheten är intresserade av. Det är viktigt att det finns en spridning över dygnet också så att det finns saker att göra och ärenden att uträtta under olika tidpunkter. Butiker med mera skapar rörelse och anledning till använda trottoarerna som leder dit, det lockar människor till platser som inte har något i sig men är på vägen till de andra platserna, butiksinnehavarna hjälper till med övervakningen av gatan om de är tillräckligt många och aktiviteten skapad av människorna i rörelse drar även till sig fler människor (Jacobs 2004 s.58f). Som en del av att skapa en attraktivare stadsmiljö tas ofta

minskad biltrafik upp eftersom att buller minskar och det lämnar plats åt andra färdmedel eller andra verksamheter om fallet är så att hela gator blir till gågator.

4.4 Cykeln som hållbart färdmedel

Cykeln producerar i princip inga luftföroreningar och använder sig i betydligt lägre grad av icke-förnybara resurser än någon typ av motorfordon. Det som krävs i fråga av energi till cykeln är producerad av användaren vilket innebär fysisk aktivitet som bidrar till den kardiovaskulära hälsan. Cykeln tar även upp mycket mindre fysiskt utrymme än privata bilar vilket reducerar trafikstockningar. Att cykla är ekonomiskt, det kostar mindre än både privatbilism och kollektivtrafik, dels för individen men också i infrastruktursatsningar. De allra flesta har råd att cykla och för många är det också fysiskt möjligt. Cykeln som färdmedel passar många olika grupper vilket gör det socialt rättvist (Pucher och Buehler 2012 s.1).

Innan industrialiseringen var koldioxidhalten i atmosfären 280 ppm, idag är den 390 ppm och ökar stadigt med cirka 2 ppm per år. Trafik och transporter står för den största delen utav utsläppen av koldioxid, kväveoxider, kolväten, och partiklar. Av trafikslagen är det vägtrafiken som står för majoriteten av dessa utsläpp. Biltrafiken bidrar nästan ensam till bildandet av PM10-partiklar i och med slitage av bromsar och däck på vägbanan (Ericsson och Ahlström 2008 s.162ff). Partiklar är den mest hälsofarliga luftföroreningen. De uppstår framförallt vid förslitning utav vägbanan men bildas också i naturliga processer. Partiklarna som till störst del är stoft och damm innehållande ett stort antal kemiska ämnen kan orsaka lungbesvär, ökar risken för att dö i hjärt- och kärlsjukdomar samt kan vara cancerogena. Det har beräknats att det varje år dör ungefär 5000 människor i förtid på grund av luftföroreningar. Både kolväten och kväveoxider har negativa effekter på luftvägar och kan skapa irritation i ögon och hals. Kolväten kan också vara cancerogena. Dessa luftföroreningar påverkar oss till störst del lokalt eller regionalt, medan koldioxidens främsta inverkan sker på en global nivå. Koldioxid är den största bidragande faktorn till växthuseffekten och frigörs vid förbränning av fossila bränslen och skogsavverkning (Ericsson och Ahlström 2008 s.156f).

Vid diskussioner som berör fotgängare och cyklister inom politik och planeringen i Sverige tenderar dessa att buntas ihop till en grupp som har samma behov vilket inte är fallet. Cyklister tas inte riktigt på allvar utan förväntas kunna köra lite på trottoaren för att sedan cykla en bit på vägen och sedan hamna på en cykelväg som plötsligt försvinner (Eje Almquist 2015). Det är problematiskt eftersom cykel och gång har olika behov och kräver olika saker, mycket på grund av hastighetsskillnaden. Cykel är trots allt ett fordon i likhet med bilen och används för pendling och att ta sig fram längre sträckor till skillnad från gående. Men även cyklister är en heterogen grupp med olika behov.

4.5 Lånecykelns historia

När lånecyklar diskuteras brukar dess historia delas upp i tre generationer där varje generation har specifika karaktärsdrag och är en påbyggnad av den tidigare (Shaheen & Guzman 2011 s.23). Långt tidigare under historien har cyklar delats mellan människor men inte på ett organiserat sätt. I en större skala började inte cykeln delas förrän för cirka 50 år sedan vilket innebär att det är en relativt ny företeelse, i synnerhet med tanke på att det slog igenom ordentligt i slutet av 2000-talet (OBIS 2011 s.10). Lånecyklar har dockningsstationer vilket innebär att du kan lämna cykeln på en annan plats än den du hämtade upp den på. Det är också möjligt att köpa något typ av kort eller dylikt som gör det möjligt att göra flera resor vilket kan jämföras med ett busskort. Detta till skillnad från hyrcyklar som måste lämnas tillbaka på samma ställe där de hämtades, en engångssumma betalas och de används primärt för turism och fritidsresor. Den typen av lånecykelsystem som finns i Sverige idag är reklambaserade och har fasta dockningsstationer vilket gör dem lämpade för städer med potential att öka cyklingen (Trivector 2014 s.51).

Den första generationens lånecykelsystem, eller vita cyklarna som de också kallas, tar sin början i Amsterdam på mitten av 60-talet och detta system baserades på att cyklarna var gratis att använda, olåsta och kännetecknades av att de var målade i en utmärkande färg. Cyklarna hade inga särskilda stationer utan var menade att finnas lite var som helst i staden (Shaheen et al. 2010 s.8). Den nederländska politiska anarkistgruppen Provo var de som genomförde idéen om de vita cyklarna i Amsterdam, och även de som la fram den ”Vita cykelplanen”. Detta var en av ett flertal olika planer med samhällsförändringar som Provo la fram. I cykelplanen ansågs bilar ha tillåtits att ta över stadskärnan och därmed trängt bort människor och cyklister, trots att bilen varken var ett miljövänligt eller yteffektivt färdmedel. Meningen var att de vita cyklarna skulle ses som offentlig egendom och vara en del av stadsrummet. Delvis var planen alltså en protest mot privat egendom, delvis en idé om gratis kollektiva färdmedel. Samma dag som de första vita cyklarna blev tillgängliga började polisen att konfiskera cyklarna runtom i staden med argumentet att cyklarna uppmanade till stöld, på grund av att de saknade lås (Kempton 2007 s.47f). Det finns även ett svenskt exempel på ett första generationens lånecykelsystem med vita cyklar som genomfördes av gruppen Alternativ stad i Stockholm under tidigt 1970-tal. Gamla cyklar skänktes till gruppen som sågs över och gjordes kördugliga. Dock stod inte dessa cyklar ute i staden utan det var möjligt att besöka deras kontor för att där hämta ut en cykel genom att skriva upp namn och adress på en lista. Därefter hade du möjlighet att disponera cykeln i 24 timmar (Alternativ stad 2016).

Den andra generationens lånecykelsystem tar inte sin början förrän i mitten av 1990-talet i Danmark, alltså cirka 30 år efter de vita cyklarna. Det nya var att cyklarna lånades genom ett myntdepositionssystem vid särskilda dockningsstationer där de även skulle återlämnas (Shaheen och Guzman 2011 s.23). Lånecyklarna hade en distinkt färg som tidigare men de kunde även ha en speciell design. Nytt för denna generations lånecyklar är även att de har lås till skillnad från tidigare (Shaheen et al. 2010 s.8). Det största av andra generationens system var det som lanserades i Köpenhamn under namnet ”Bycyklen” med sina 1100 cyklar. 20 DKK

krävdes för att få ut cykeln men dessa pengar gavs tillbaka vid återlämnandet, det fanns ingen tidsgräns för lånet vilket innebar att cyklarna kunde lånas länge och ibland inte lämnas tillbaks alls. Trots allt var detta system pålitligare än tidigare system men samtidigt även dyrare i drift (Shaheen et al. 2010 s.3).

För den tredje generationens lånecykelsystem (IT-baserade system) är huvudkomponenterna cyklar, dockningsstationer och teknologiska lösningar. Cyklarna är fortfarande enhetliga, antigen genom färg, särskild design eller reklam. Precis som för den andra generationen finns både dockningsstationer och lås. Det som är nytt för denna generation är att det för utlåning och inlämning av cyklarna används smart teknologi. Programmen bekostas genom medlemskap för användarna och stöldavskräckning är en viktig faktor (Shaheen et al. 2010 s.8).

Idéerna kring hur den fjärde generationens lånecykelsystem skulle kunna se ut är många och de mest centrala frågorna berör hur distributionen av cyklar kan optimeras, hur elförsörjningen hos stationerna kan lösas (gärna med hjälp av solpaneler eller dylikt), förbättrad spårning av cyklar med hjälp av exempelvis GPS och möjlighet att låna el-cykel för att nå än fler målgrupper (DeMaio 2009 s.52). Enligt Shaheen et al. kan den fjärde generationens system kallas för efterfrågansstyrda multimodala system där det som tidigare nämnts är viktigt men även kopplingen till kollektivtrafikkort, förbättrade låsmöjligheter och hur cyklar kan distribueras om efter resmönster och efterfrågan (2010 s.8).

Projektet OBIS (Optimising Bike Sharing in European Cities) kom till efter den stora utbredningen av lånecykelsystem i Europa som exempelvis Vélib´ i Paris och Bicing i Barcelona. Med finansiering från EU genomfördes en utvärdering och informationsutbyte mellan 15 olika partners från nio länder kring lånecykelssystem över hela Europa (OBIS 2011 s.10). OBIS utredning visar att många faktorer påverkar ett lånecykelsystems möjligheter att uppkomma och etablera sig, både exogena och endogena faktorer. De endogena faktorerna är policy-känsliga och kan delas upp i de två kategorierna fysisk design och institutionell design. Den fysiska designen innefattar frågor som berör utformningen av tjänsten men även tillgänglig teknologi och hårdvara. För den institutionella designen ingår frågor om operatören men också om finansiering av systemet. Det finns många exempel på exogena faktorer som kan påverka uppkomsten av ett lånecykelsystem som exempelvis klimat, befolkningstäthet och mobilitetsmönster. Tillsammans skapar dessa exogena och endogena faktorer förutsättningarna för de olika lånecykelsystem som kan uppkomma på olika platser (OBIS 2011 s.17). I städer idag är utrymmet som finns redan begränsat och det är många som ska samsas på en begränsad yta vilket innebär att om ett lånecykelsystem, med alla sina cyklar och tillhörande stationer, ska få plats krävs det att någon annan får mindre plats som exempelvis bilparkeringar eller trottoarer och fotgängare (Garthwaite 2011). Detta kan då skapa en motvilja till implementeringen av lånecykelsystem eftersom att något annat därmed får mindre plats.

Enligt OBIS går det inte rätt och slätt att säga om ett lånecykelprogram är lyckat eller inte eftersom ett flertal aktörer ofta är inblandade vilka har olika intressen och därmed olika definitioner på vad som kan anses vara ett lyckat projekt. Det finns fyra breda kategorier av intressenter som kan identifieras; politiker och planerare, operatörer, användare samt teknikleverantörer. För att ett system ska överleva gäller det att tillgodose så många som möjligt av aktörernas intressen. Dessa intressen eller målbilder är viktiga att identifiera på förhand för att sedan kunna avgöra om de uppnås (OBIS 2011 s.33). När ett lånecykelsystem väl är implementerat är det eftersträvansvärt att detta ska överleva och fortsätta existera. Det finns ett antal aspekter som det bör tas hänsyn till och som underlättar etableringen vilka har sammanfattats av OBIS (2011 s.34):

1. *Cykelinfrastruktur i staden* – handlar bland om plandokument och cykelstrategier men även den fysiska utformningen av cykelbanor samt hur möten med bilister och fotgängare hanteras.
2. *Användarvänlighet* – alla aspekter som berör hur enkelt det är att använda systemet, mätt både i tid och rum. Till exempel både hur lätt registreringsprocessen är, hur tätt cykelstationer är placerade och öppettiderna.
3. *Säkerhet* – vissa aspekter specifikt för lånecykelssystem (var stationerna är placerade, tillbehör till cykel som lysen med mera) och andra för allmän cykelsäkerhet (som utformningen av infrastrukturen).
4. *Cykel- och stationsdesign* – vara robusta nog för att förhindra stöld och vandalism, samtidigt som de inte blir för tunga och har en enhetlig design.
5. *Finansieringsmodell (ägande och drift)* – två grundläggande aspekter här är för hur finansiering ska ske, kommunens ambitionsnivå samt storleken på systemet i relation till stadens storlek.
6. *Integration med andra transportmedel (praktiskt och tekniskt)* – underlätta genom registrering, betalning, smarta kort med mera samt exempelvis möjligheten att med ny teknologi se snabbast resväg med en kombination av färdmedel och se var lediga cyklar finns.
7. *Omfördelning av trafik* – en konstant omfördelning av cyklar måste ske och en analys över hur cyklarna rör sig under dagen måste genomföras, vissa problem kan uppkomma som att lastbilarna har svårt att ta sig fram eller att klimatvinsten försvinner med de lastbilar som åker omkring.

Dessa sju punkter ska enligt OBIS kunna användas som indikatorer för att se hur väl systemen fungerar. Vissa av punkterna går inte att utvärdera innan systemets etablering vilket innebär att det kan vara bra att jämföra andra städer med liknande förhållanden (2011 s.34ff). Enligt Shaheen och Guzman är det viktigt att städer utvecklar övergripande cykelstrategier för lånecyklar vilka även bör innehålla säkerhetskampanjer, diskussion om den sömlösa kopplingen till kollektivtrafiken men även generella bestämmelser kring cyklar (2011 s.26).

Att integrera lånecyklar med andra färdsätt är viktigt för ett ”hela resan-perspektiv”, det har stora möjligheter att komplettera människors kollektivtrafikresor. Detta kan bland annat innebära att det finns goda parkeringsmöjligheter i närheten av kollektivtrafiken och även att lånecykelstationerna finns i anslutning. Ett annat sätt är att tillåta cykel på kollektivtrafikfordon vilket främst kan vara användbart för fritids- och turistresor. I Sverige ser reglerna olika ut för att ta med cykel på kollektivtrafikfordon och även priserna kan variera (Trivector 2014 s.33). Ett sätt att göra lånecykelsystemet mer åtråvärt kan vara att skapa en cykel som är bättre utrustad än ens privata. I Denver, USA, finns ett lånecykelsystem som kallas för B-Cycle där cyklar är utrustade med datorer som spårar antal mil, kaloriförbränning och hur mycket en har klimatkompenserat genom sin cykelresa (Botsman och Rogers 2010 s.192f).

Givetvis finns det exempel på lånecykelsystem som inte har lyckats överleva särskilt länge och ett exempel på system som inte klarade sig någon längre period är Melbourne Bike Share. Det troliga är att en lag om hjälmtvång påverkade projektet negativt eftersom det tar bort delar av spontaniteten i att använda en lånecykel. Men Melbournes bristfälliga cykelinfrastruktur är troligtvis även det en stor del av projektets utfall (Garthwaite 2011).

4.6 Världens största lånecykelsystem

Världens största lånecykelsystem idag finns i Hangzhou, Kina och bör ändå kunna klassas som ett lyckat lånecykelssystem. 84 100 cyklar är i drift fördelat på 3336 stationer (The Bike-sharing World Map 2015). Under 1970-talet var cyklingen utbredd i Kina men de följande 20 åren minskade det drastiskt. För staden Hangzhou, med sitt cykelvänliga klimat och platta topografi, i östra Kina låg andelen cykelresor 1997 på 60,78 procent för att minska till 33,5 procent 2007 (Shaheen et al. 2011 s.34). För Kina har det blivit en prioritet att satsa på stora kollektivtrafiklösningar med cyklar som komplement eftersom privatbilismen ej är hållbar i täta städer. Bussar är redan idag hårt belastade och det är positivt om vissa av dessa resor kan genomföras på cykel istället. Lånecyklar kan binda samman olika kollektivtrafikslag och därmed skapa en mer flexibel resa för trafikanten (Zhang et al. 2015 s.125).

Det var i maj 2008 som Hangzhou City Government lanserade sitt första lånecykelsystem som var teknologibaserat. Både turister och boende kan använda systemet och det är utrustat med touch-screen kioskar och smarta kort för in- och utcheckning av cyklar (Shaheen et al. 2011 s.35). Systemet är alltså initierat av den lokala regeringen och driften sköts av Hangzhou Public Bicycle Transportation Development Co, Ltd vilket är ett statligt ägt företag (Zhang et al. 2015 s.129). Systemet som finns i Hangzhou kan klassas som ett tredje generationens lånecykelsystem men har potential att gå över till fjärde generationens.

Till skillnad från andra program runt om i världen är stölderna och skadegörelsen i Hangzhou inte särskilt hög, detta tack vare en kombination av kameror vid dockningsstationerna och användandet av billiga cyklar. Detta gör att programmet också är billigare än andra liknande system (Shaeen et al. 2011 s.38). För att ett program ska vara lyckat krävs att helheten fungerar; cyklarna som används, stationerna, cykelinfrastrukturen, affärsmodellen med mera. En lokal

regering som arbetar proaktivt med rätt typ av infrastruktur samtidigt som de involverar berörda parter för att försäkra sig om att en initiering och även driften av systemet kan ske så smidigt som möjligt. Det mest effektiva hittills verkar myndighetsledd investering i kombination med höga subventioner (Zhang et el. 2015 s.131).

4.7 Lånecykelsystem i Sverige

I Sverige finns det etablerade större lånecykelsystem i tre städer för närvarande: Stockholm, Göteborg och Lund. Under två års tid pågick även pilotprojekt med lånecyklar i Uppsala, detta system var då sammankopplat med det som finns i Stockholm och drevs som ett samarbete mellan Clear Channel, SJ och Uppsala kommun (Interpellation 2015). Det finns även andra typer av initiativ som inte är organiserade storskaliga system men som ändå visar på samma typer av idéer och strömningar kring hållbara transporter och delningsekonomin där enstaka eller ett flertal cyklar finnas att tillgå. Nedan redovisas en rad exempel som visar på ett brett intresse för lånecyklar från en mängd olika typer av aktörer.

Vid Stadsbiblioteket i Mölndal pågår det ett projekt där en el-cykel finns att tillgå på biblioteket och den lånas ut precis som en vanlig biblioteksbok. Projektet startade på Stadsbiblioteket och väckte positiva reaktioner från politikerna vilket ledde till att det även finns en el-cykel på bibliotekets två filialer i kommunen som kan lånas. Som helhet är projektet ett exempel på kommunens sätt att arbeta med hållbart resande. Enligt Meta Hammarberg, enhetschef för Stadsbibliotek och bokbuss, har projektet mottagits väl av medborgarna och det är lång väntetid för att lägga vantarna på el-cykeln. Reservationskön är lång men det finns inga planer i nuläget på att utöka projektet. Möjligheterna att ha plats för cyklarna i bibliotekets lokaler när de inte används är tyvärr dåliga (2016). I Karlstad finns ett projekt som kallas Solacykeln vilket är öppet under sommarhalvåret då det går att låna en cykel från Stora torget för att sedan återlämna cykeln till samma plats. Projektet har funnits i Karlstad sedan 1997 och under denna tid har driften sköts på lite olika sätt. I början drevs projektet som en arbetsmarknadspolitisk åtgärd medan det i dagsläget finns centrumvärdar som står för uthyrningen samtidigt som de finns tillgängliga för att svara på frågor. Under sommarmånaderna är det många turister som använder sig av Solacykeln men de används även av arbetspendlare som kommer in med buss till torget och därefter byter till cykel. Det finns en vilja att integrera verksamheten bättre i kommunens strategi för ett cykelvänligt Karlstad men än så länge är detta ännu bara på diskussionsstadiet (Odalen 2016).

Även företag är intresserade av att erbjuda cyklar till låns på olika sätt. Till exempel går det att låna en lastcykel på vissa IKEA-varuhus (Fredriksson 2012). Det finns också en rad företag som erbjuder anställda att låna en cykel för kortare ärenden under arbetsdagen såsom möten eller dylikt. Vasakronan har nyligen initierat ett projekt som kallas Cykel och service vilket ska syfta till att underlätta för hyresgästerna i Vasakronans fastigheter. Här ska det erbjudas säker cykelförvaring, omklädningsrum, torkrum, cykelservice samt lånecyklar. I dagsläget finns det tre vanliga cyklar och tre el-cyklar. De två första timmarna är det gratis för att sedan kosta tio kronor per timme (Vasakronan 2016a s.2). Målet är enligt Vasakronan att öka antalet

hyresgäster som cyklar, går eller springer till och från jobbet för att minska utsläppen som transporterna förorsakar och ge möjligheter att transportera sig hållbart till deras fastigheter. Denna första Cykel och service-anläggning ligger på Mäster Samuelsgatan i Stockholm men målet är att ha ett nät av servicehubbar utspridda över stan (Vasakronan 2016b).

Det största systemet i Sverige är City Bikes som idag har cirka 140 stationer utspridda i Stockholm. Under de två teståren gällde samma kort även i Uppsala där det fanns fyra stationer. Säsongen löper från första april till sista oktober och cyklarna kan då lånas mellan 06.00 och 22.00 (Clear Channel 2016). I Lund med sitt system Lundahoj går det att låna en cykel året runt om och dygnet runt. Lunds kommun och JCDecaux samarbetar kring Lundahoj där JCDecaux sköter driften av systemet (Lunds kommun 2016). I Göteborg finns systemet Styr och ställ med sina 60 stationer och cirka 1000 cyklar. Systemet är öppet från april till december och även här är det ett samarbete mellan kommun och JCDecaux (Göteborgs stad 2016). Öppettiderna för de olika systemen beror troligtvis på väderförhållanden. Precis som alla tre exempel här är den vanligaste finansieringen av tredje generationens lånecykelsystem ett partnerskap mellan kommuner och reklambaserade företag. JCDecaux och Clear Channel är de två företagen som är störst inom detta område (Shaheen et.al. 2010 s.11). Dessa reklamkontrakt innebär att staden går miste om reklamintäkter som kommunerna hade fått om de inte satsat på lånecyklar (Trivector 2014 s.25). De stora system som finns i Sverige idag är som nämnts utformade på samma sätt med fasta cykelstationer och där driften sköts av reklambolag. Det finns risk att möjligheterna för innovationer och utveckling av systemen därmed begränsas (Trivector 2014 s.51). Ett lånecykelsystem på nationell nivå skulle enligt Trivector underlätta bruket av lånecyklar i kombination med kollektivtrafikresor. Staten har möjlighet att påverka hur fort ny teknik tas upp på marknaden, i cykelbranschen precis som det brukar ske i bilbranschen (2014 s.60). I Nederländerna finns det exempelvis ett lånecykelsystem som heter OV Fiets vilket är tillgängligt vid alla järnvägsstationer och andra målpunkter över hela landet där de som har ett kollektivtrafikkort kan låna en cykel. Detta drivs av Nederlandse Spoorwegen (NS) vilka ägs av den nederländska staten (Trivector 2014 s.41).

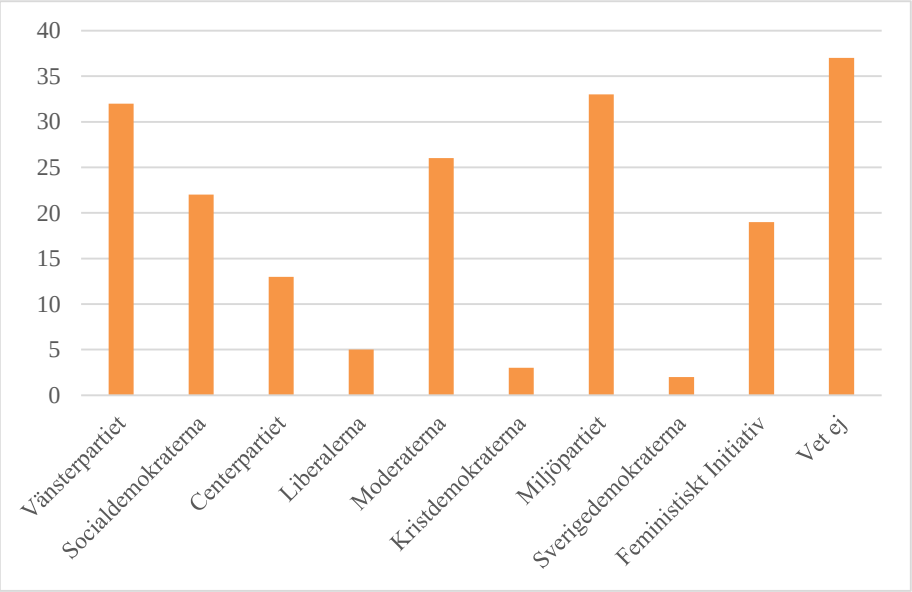
5. EMPIRI

I följande avsnitt kommer resultatet av den utförda enkäten att redovisas genom ett antal diagram. Därefter presenteras projektet BikeMeSTHLM, utvecklingen och processen samt hur reaktionerna på projektet. Sist redovisas resultaten från textanalysen av plandokumenten.

5.1 Resultat enkäten

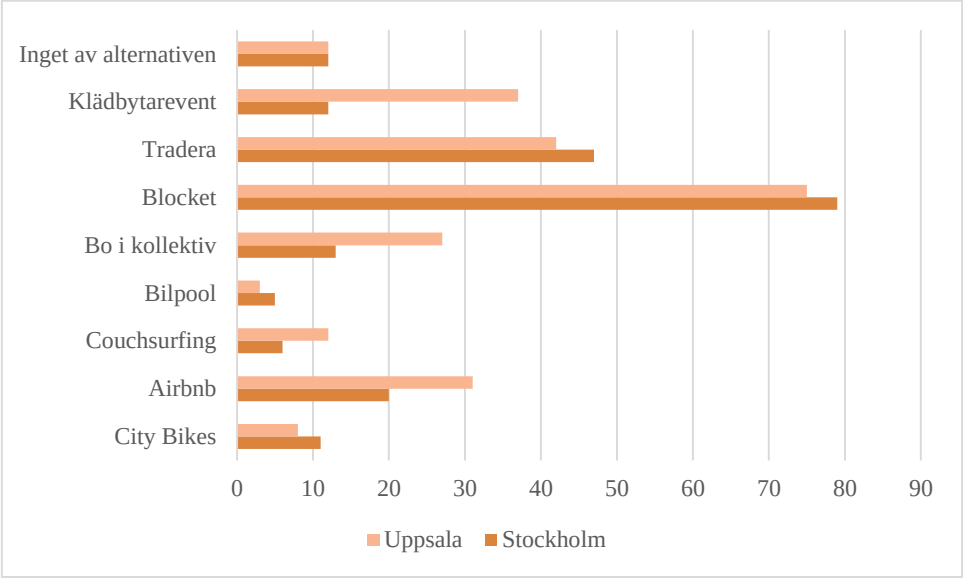
Nedan följer en sammanställning av de 200 enkäterna gjorda med studenter vid Stockholms universitet och Uppsala universitet. Först kommer en kort redovisning av bakgrundsvariablerna och resultaten för de personer som besvarade enkäten. Därefter redovisas de framtagna diagrammen.

68 procent av de som besvarade enkäten var kvinnor och 31 procent män, 1 procent uppgav svarsalternativet ”Annat/Vill ej uppge”. Åldersfördelning var som följer; 59 procent var mellan 18-24, 36 procent mellan 25-31 och endast fem procent var över 31. De flesta som tillfrågades studerade naturvetenskap, 34 procent, medan 29 procent pluggade samhällsvetenskap. 19 procent studerade humaniora och 14 procent juridik. Endast fyra procent fyllde i alternativet ”Annat/ vet ej”.



Figur 1. Vilket politiskt parti ligger närmast dina sympatier idag?

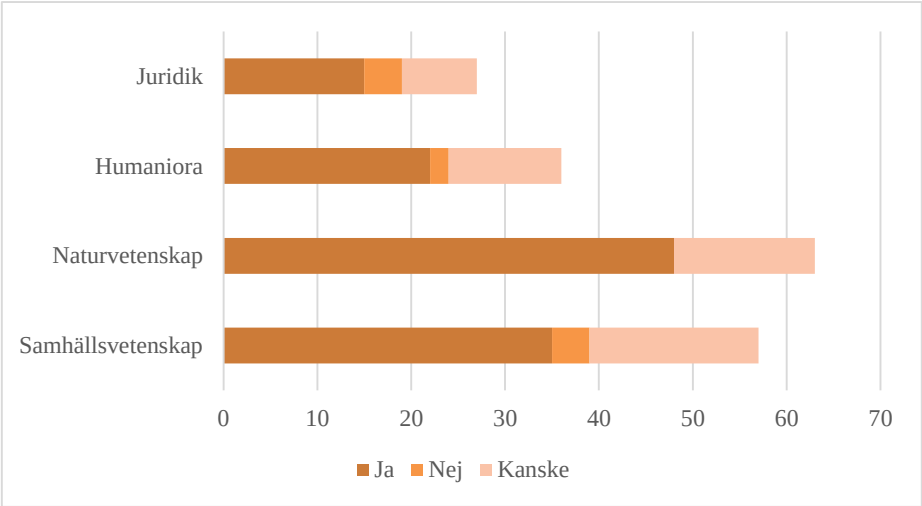
Flest av de tillfrågade svarade att inte visste vilket politiskt parti som låg närmast deras politiska sympatier för närvarande. Efter det var miljöpartiet det största partiet följt av vänsterpartiet och moderaterna. Lägst stöd i denna enkät fick sverigedemokraterna tätt följt av kristdemokraterna.



Figur 2. Antal studenter som testat olika tjänster inom delningsekonomin.

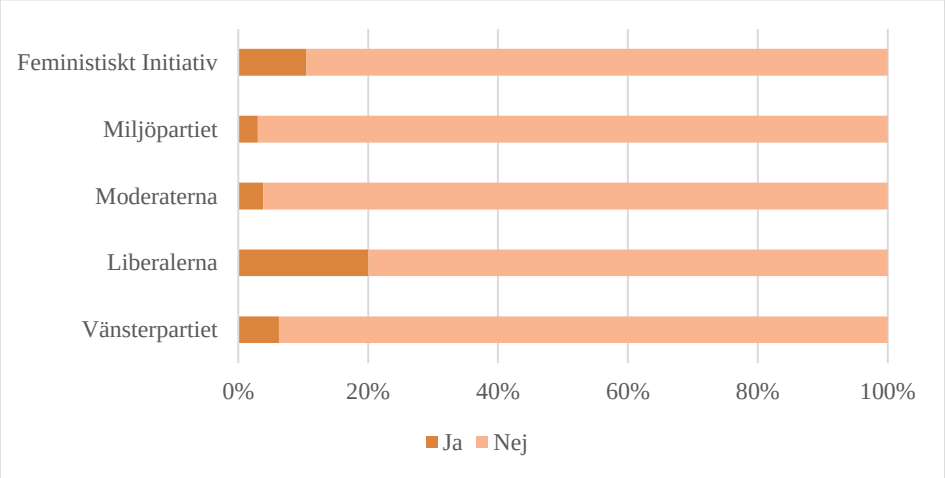
För studenterna vid Stockholms universitet var det 88 procent som någon gång hade testat minst en de av föreslagna tjänsterna inom delningsekonomin, och den främsta användningen hade skett på köp- och säljsajten Blocket som 79 procent hade använt någon gång vilket kan jämföras med Uppsalastudenternas 75 procent.

63 procent uppgav att de i framtiden kan tänka sig att prova på eller använda sig mer av olika tjänster inom delningsekonomin medan endast fem procent svarar nej. 30 procent uppgav att de kanske kan tänka sig att använda fler tjänster och två procent vet ej. Generellt är de tillfrågade positiva till att använda mer tjänster inom delningsekonomin.



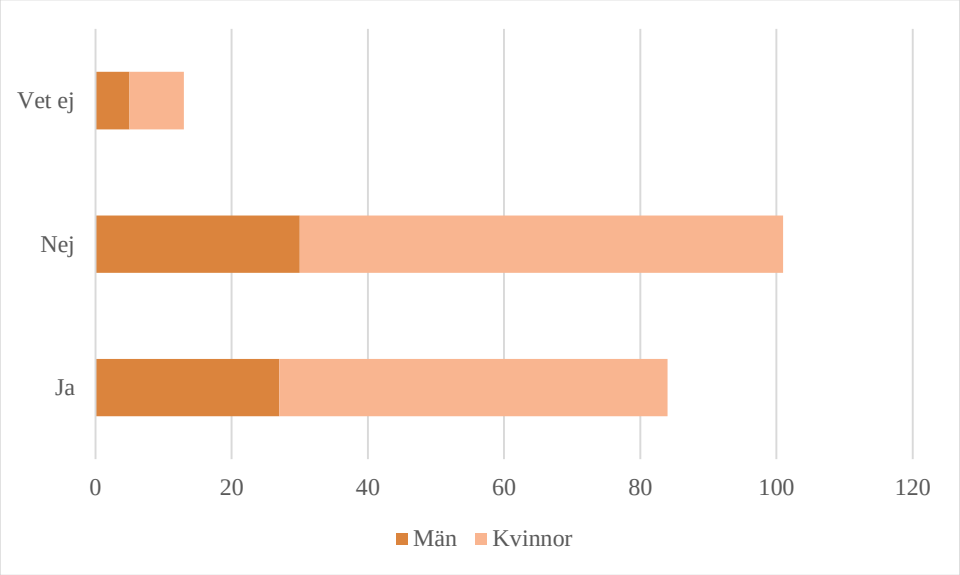
Figur 3. Antal studenter som i framtiden vill testa på fler tjänster inom delningsekonomin.

Sett utifrån utbildningsvariabeln är naturvetarna mest positiva till att i framtiden använda mer tjänster inom delningsekonomin där ingen har svarat nej på frågan. Men majoriteten inom varje inriktning är dock positiva och väldigt få svarade nej på att använda fler tjänster.



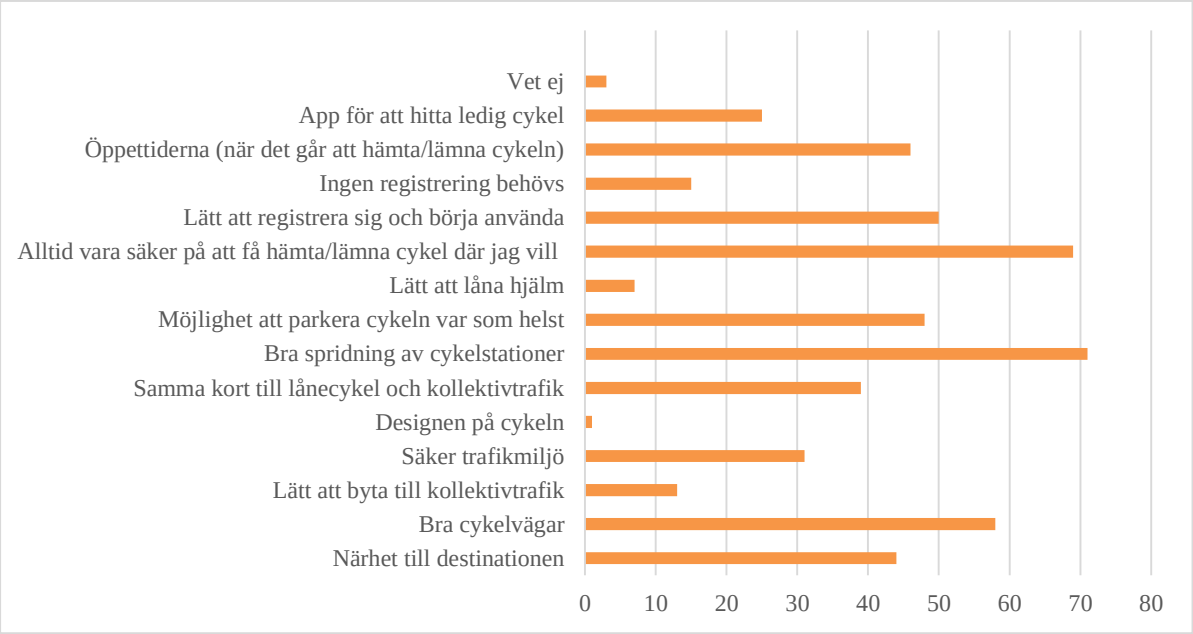
Figur 4. Andel studenter som använt en lånecykel i Sverige de senaste tolv månaderna..

Totalt sett av de tillfrågade var det endast 4 procent som någon gång under de senaste tolv månaderna som hade använt en lånecykel i Sverige och ingen märkbar skillnad fanns mellan studenterna i Stockholm och Uppsala. De som använt en lånecykel de senaste tolv månaderna var fördelade över följande partier: feministiskt initiativ, vänsterpartiet, miljöpartiet, liberalerna samt moderaterna. Procentuellt sett var liberalerna det parti där användningen av lånecyklar var störst. Dock var användningen generellt väldigt låg.



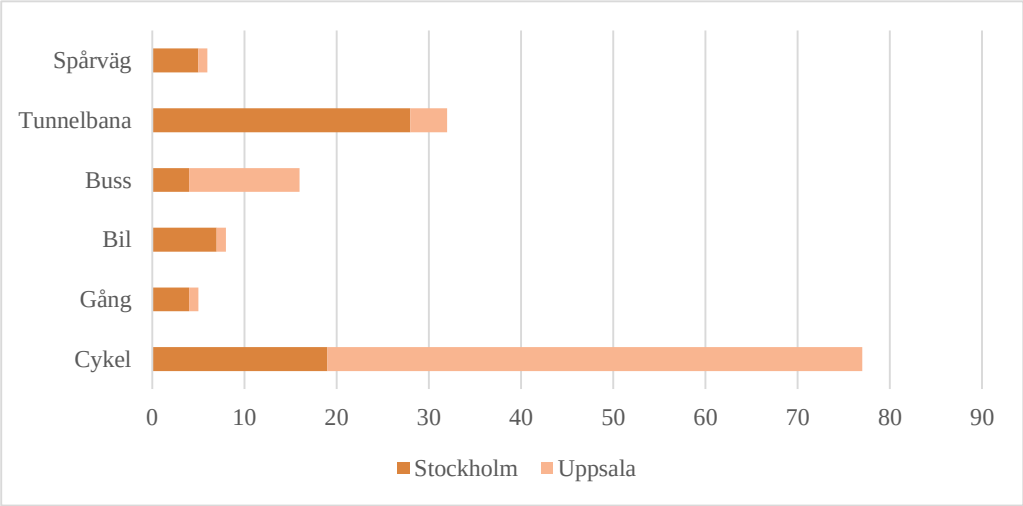
Figur 5. Antal studenter som hört talas om lånecykelsystemet City Bikes.

Bland männen var det ungefär hälften som hade hört talas om lånecyklarna City Bikes. Bland kvinnorna var det något fler som ej kände till lånecykelsystemet. Men klart är att fler kände till lånecyklarna City Bikes än antalet som faktiskt hade använt någon typ av lånecykel. Majoritet av studenterna har dock inte hört talas om City Bikes, 51 procent vilket kan jämföras med 42 procent svarade att de hört talas om City Bikes.



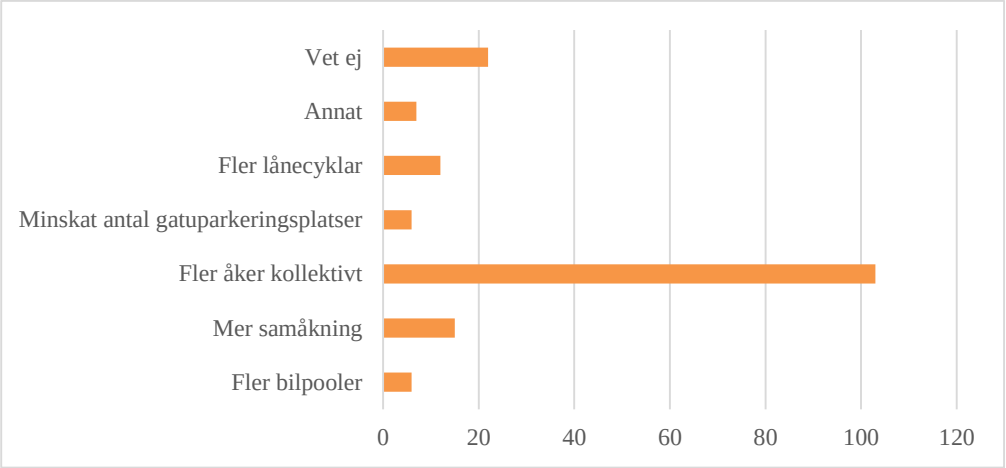
Figur 6. De viktigaste faktorerna för att använda en lånecykel enligt studenter.

Bra spridning av cykelstationer och alltid vara säker på att få hämta/lämna cykel där en vill är de två viktigaste faktorerna enligt denna undersökning. Även lätt att registrera sig och börja använda samt öppettiderna för att kunna låna eller lämna en cykel ligger i topp. Hur designen på cykeln ser är och hur lätt det är att låna hjälm är de två faktorerna som har minst betydelse enligt de tillfrågade.



Figur 7. Färdmedel som bör prioriteras inom trafikplaneringen enligt studenter.

En viss skillnad kan skönjas mellan studenter från Stockholm och Uppsala i svaren kring vilket färdmedel som bör prioriteras inom trafikplaneringen. En majoritet av Uppsalastudenterna anser att cykel är det färdmedel där satsningarna bör hamna medan Stockholmsstudenter anser att tunnelbana bör prioriteras och därefter cykel. Totalt bland alla studenter är andelen som anser att cykel bör prioriteras 51 procent vilket kan jämföras med fem procent som anser att bilen bör prioriteras.



Figur 8. Sätt att effektivisera användningen av gatuutrymmet enligt studenter.

När det kommer till frågan om hur gatuutrymmet kan användas mer effektivt än idag är det alternativet ”fler åker kollektivt” som är i klar majoritet med 60 procent. 13 procent uppger att de inte vet. En ökad samåkning är nio procent för och sju procent tror att fler lånecyklar skulle vara en bra lösning. Fyra procent anser att minskat antal gatuparkeringsplatser är en effektiv lösning, fyra procent har även uppgett alternativet annat. Endast tre procent tycker att fler bilpooler skulle vara det bästa alternativet.

5.2 Pilotprojektet BikeMeSTHLM

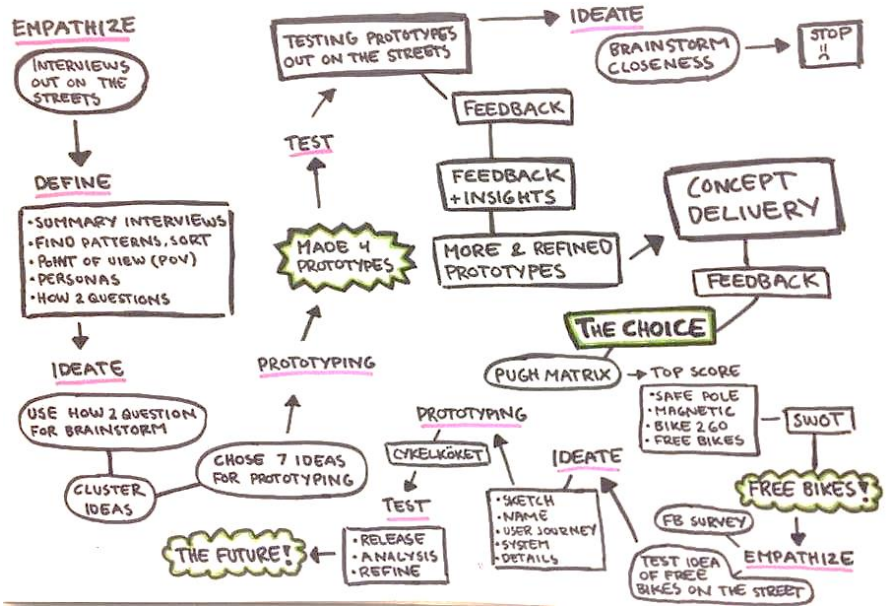
Under slutet av 2015 testades ett lånecykelprojekt med gratis lånecyklar av en grupp studenter som kom från de fyra universiteten i Stockholm: Kungliga tekniska högskolan, Södertörns högskola, Stockholms universitet samt Karolinska institutet. Projektet utvecklades inom ramarna för masterkursen Utmaningar för den växande staden men det var Stockholms stad och Trafikkontoret som gav uppgiften. Uppgiften att fundera över var hur de stillastående cyklarna kunde tas om hand i ett Stockholm där cyklingen fortsätter att öka, antingen genom att undersöka parkeringslösningar eller helt enkelt genom att få cyklar att stå stilla mindre av tiden.

Design thinking var den metod som användes under projektets gång vilket innebär en iterativ arbetsprocess. Metoden syftar till att skapa innovation och att uppmuntra till att testa sina idéer och inte stanna upp i för mycket diskussioner. Inom metoden design thinking är processen uppdelad på fem steg: empathize, define, ideate, prototype och test. Dessa steg kan med fördel gås igenom flera gånger för att därmed kunna få så många nya lärdomar och insikter som möjligt som sedan kan läggas till i nästa iterativa-loop (BikeMeSTHLM 2016 s.13). Detta går

väl ihop med aktionsforskning och den reflekterande cykeln där insamlad data leder till nästa handling (Baum et al. 2006 s.856).

För steget empathize är huvudmålet att förstå användarnas behov och beteende. Det finns ett antal olika sätt att göra detta på som exempelvis observationer, interaktion med användare och att själva försöka uppleva hur användarna har det. Define handlar om att syntetisera det som framkommit under den tidigare empathize-fasen och därmed även formulera användarnas behov och explicit uttrycka det i en så kallad POV (point of view) (d.School 2010 s.1f). I ideate-fasen är det viktigt att öppna upp för nya idéer och utforska innovativa lösningar, kvantiteten av idéer är det centrala i detta stadie. Prototype innebär att idéerna ska ta fysisk form vilket kan ske på en rad olika sätt. Att göra en prototyp kan underlätta interaktionen med användarna och vara ett sätt att skapa diskussion på för att skapa en djupare förståelse. I det sista steget test ligger fokus på att ta med sig prototypen från föregående steg och låta användarna ta del av lösningen, där de har chansen att kommentera och ge åsikter kring lösningen så att justeringar kan göras (d.School 2010 s.3ff). Att komma närmare användaren och att sudda ut gränserna mellan forskare och forskningsobjekt samt att låta riktningen för forskningen ge med sig allt eftersom är också gemensamt för aktionsforskning och design thinking.

Som nämnts tidigare är det eftersträvansvärt att gå igenom stegen inom design thinking ett flertal gånger för att få en så pass raffinerad lösning till problematiken som möjligt och att verkligen förstå användarnas behov. Den övergripande processen för BikeMeSTHLM såg ut som följande:



Figur 9. Arbetsprocessen enligt design thinking. Källa: BikeMeSTHLM

Alla steg utfördes alltså flera gånger och ledde oss i vissa riktningar som inte kunde förutses från första början. Steget empathize utfördes på olika sätt och i flera omgångar under projektet. Till att börja med gjordes intervjuer med Stockholmare ute på gatan för att utröna vad som var

viktigast för dem när det gällde cykelparkeringssituationen i staden, hur bra en bra parkering bör se ut och hur det nuvarande lånecykelssystemet City Bikes fungerade. Personerna som då intervjuades var både vana cyklister och personer som mer sällan cyklade. Resultaten av intervjuerna kan sammanfattas i följande punkter (BikeMeSTHLM 2016 s.13f):

- Ej ett problem att hitta parkering för sin cykel
- Cykelsäkerhet och personlig säkerhet
- Att komma så nära som möjligt till sin destination
- Spontant behov att använda cykel
- Innovativ miljö
- City Bikes är för komplicerade att använda
- Stationerna för City Bikes är inte tillräckligt flexibla

Cykelparkering sågs generellt inte som ett problem eftersom att det ansågs okej att parkera nästan var som helst. Intervjuerna kompletterades med visning av prototyper på olika parkerings- och lånecykellösningar för att användare att kommentera. Efter den första omgången av intervjuer verkade säkerhet vara den viktigaste frågan men efter att ha visat prototyperna framkom det att det överlägset viktigaste var att kunna parkera så nära ens destination som möjligt. Men behoven varierar även till viss del beroende på vilken typ av resa som en ska göra, hur lång tid den varar och vilken typ av cykel som används. Detta innebär även att det inte går att hitta en lösning som passar alla cyklister (BikeMeSTHLM 2016 s.21). De intervjuer som gjordes sammanställdes sedan och syntetiserades vilket resulterade i utveckling av fyra stycken olika persona som ansågs representera användarnas behov.

Superbiker – cyklar överallt, cykel som livsstil
Mama Marie – säkerhet viktigt
Designern – vill ha en innovativ och attraktiv stad
Studenten – ingen egen cykel, spontant behov

Detta gjordes för att försöka skapa en bild av vem vi skulle hitta en lösning åt. Därefter var målet att hitta idéer som motsvarade deras olika behov. Denna tankeprocess resulterade i åtta olika koncept (bike tower, convertible parking, safe pole, waterfront parking, bike-2-go, magnetic bike parking, bike wall parking och free bikes) vilka motsvarade våra fyra personas i olika hög utsträckning (BikemeSTHLM 2016 s.17ff). Valet föll på att fortsätta jobba med konceptet ”free bikes” efter en process där vi kom vi fram till att det viktigaste var närhet till destination och så få trösklar till att börja använda systemet som möjligt (BikeMeSTHLM 2016 s.22f). Konceptet ”free bikes” går i korthet ut på att alla i Stockholm skulle kunna använda en av de cyklar som erbjuds, de skulle vara olåsta, vara i en utmärkande färg, ha en kort informationsskylt samt vara utrustade med GPS (BikeMeSTHLM 2016 s.20). Inspiration till konceptet beskrivs så här:

> The prototype Free Bikes was developed on the utopian idea that bikes would not be stolen even though they are unlocked. Part of this idea is that bikes become a *free good* just like a park bench or street light. We were inspired by library rental system of books in the development of this prototype (BikeMeSTHLM 2016 s.20).

Detta resulterade i projektet BikeMeSTHLM, ett gratis lånecykelsystem där det skulle vara så enkelt som möjligt att använda cyklarna. Därför var cyklarna utan lås och målade i en utmärkande färg (orange) i stil med den första generationens lånecyklar och det krävdes ingen registrering. En informationsskylt på cykeln med förklarande text om användning skulle också finnas på varje cykel. För detta pilotprojekt var det inte möjligt att utrusta cyklarna med GPS som kan underlätta att rapportera trasiga cyklar men även lokalisering av cyklar som är redo att användas, det var dock tänkt att vara en del av utrustning i en möjlig vidareutveckling av projektet (BikeMeSTHLM 2016 s.20f). I detta pilotprojekt var det endast fem cyklar som sattes ut i staden men trots detta väckte projektet mycket uppmärksamhet, både hos privatpersoner och i media.

Projektet var ett samarbete mellan studentprojektgruppen och organisationen Cykelköket Solna. De bistod med cyklar som vi fick vara med och göra kördugliga under några intensiva dagar. Cykelköket Solna är en icke-vinstdrivande organisation, en gör-det-själv verkstad dit människor kan vända sig för att meka med sin cykel och få hjälp med detta, antingen bygga en cykel från grunden eller meka med den cykel en har. Oavsett ens kunskapsnivå är en välkommen dit och kollektivt lärande är centralt för verksamheten. De vill höja cykelns status och främja cyklande i allmänhet. Kasserade och övergivna cyklar samt cykeldelar tas gärna emot av Cykelköket och de strävar efter samarbeten med hyresvärdar, återvinningscentraler och privata aktörer för att samla in cyklar och cykeldelar (Cykelköket Solna 2016). Cykelköket Solna kan ses som en del av delningsekonomin då deras verksamhet bygger på att ta tillvara på gamla cyklar, dela med sig av kunskap och skapa sociala möten.

Största skillnaden från den första generationens lånecyklar är kopplingen till sociala medier. Om en person ser eller använder en av de orangea cyklarna ska detta alltså rapporteras på sociala medier för att underlätta för andra användare att hitta en cykel, men också för att se hur cykeln används och var den hamnar. Paralleller kan också dras till kommande fjärde generationens lånecykelsystem med GPS-lösningar.

Det kom in ett antal rapporter till BikeMeSTHLM (16 stycken 2016-06-07) som berättade var cyklarna hade setts till. Av de fem cyklarna som sattes ut på stan har alla setts till minst en gång, den senaste rapporteringen skedde 29 maj 2016. Utöver de rapporter om BikeMeSTHLM:s orangea cyklar berättade personer även om andra orangea cyklar som de sett och undrade om de tillhörde projektet. Detta var intressant med tanke på att människor kopplade samman just orangea cyklar med det här specifika projektet (BikeMeSTHLM Facebook-sida 2016).

Figur 10. De orangea cyklarna utanför Cykelköket Solna. Källa: BikeMeSTHLM

Projektet väckte mycket uppmärksamhet, särskilt med tanke på att det som nämnts tidigare var ett studentprojekt och att det i lånecykelsystemet endast fanns fem cyklar att tillgå. Lokaltidningen Stockholm Direkt och SVT Stockholm rapporterade om lanseringen av cyklarna. BikeMeSTHLM presenterades som ett nytt lånecykelsystem, ”En radikalare variant av det lånecykelsystem som redan finns i Stockholm alltså”(Jennische 2015a). Detta var den första artikeln som skrevs. Stockholm Direkt skrev totalt fyra artiklar om projektet samt gjorde en kort video om när de lånade en cykel vid lanseringen. Artiklarna förekommer med viss variation i formuleringar beroende på var de publicerades då ett antal lokaltidningar är bundna till Stockholm Direkt såsom till exempel Vårt Kungsholmen och Södermalmsnytt.

Artikel två fokuserade på hur en reporter testade en av de orangea cyklarna och sammanfattade kort bakgrunden till projektet (Jennische och Hedenvind 2015). Därefter kom artikel tre vilken basunerade ut hur alla cyklar var stulna: *“De skulle bli Stockholms nya lånecyklar. Helt gratis och utan lås för alla att använda. Men på bara några dagar var de borta*” (Hedenvind 2015). Men inte långt därefter hade cyklarna dykt upp igen vilket ledde till en ny artikel: *“Den gångna helgen nåddes vi av det ödesmättade beskedet att alla gratis lånecyklar hade stulits, endast en vecka efter premiären. Men nu har cyklarna dykt upp igen.”* (Jennische 2015). Så går det alltså att läsa i artikel nummer fyra där cyklarna återkomst beskrivs som ett ”julmirakel” efter att i tidigare artikel ha blivit uträknade totalt. Av vissa artiklar finns det lite variationer beroende om de publicerats i en av de papperstidningar som tillhör Stockholm Direkt eller om det är en

publicering på webben. ”Julmiraklet” nämns i en artikel publicerad i minst en papperstidning, Vårt Kungsholmen.

På SVT Stockholms sida beskrivs lanseringen av cyklarna kortfattat, att det är fem cyklar som lämnas på Medborgarplatsen för att sedan vara fria att använda av vem som helst. Det lämnas öppet för om cyklarna kommer att finnas kvar på gatorna eller om de så sakteliga kommer att försvinna (Langert 2015). På denna sida finns ingen möjlighet att kommentera på videoklippet eller nyhetstexten. På sociala medier var det blandade positiva och negativa reaktioner. De negativa reaktioner var inget som förmedlades direkt till BikeMe-STHLM:s olika sociala medier utan upptäcktes istället genom internetsökningar efter BikeMeSTHLM och granskning av tidningsartiklarnas kommentarsfält. I kommentarsfälten till de olika tidningsartiklarna var kommentarerna överhängande negativa. Till artikel ett som berör lanseringen finns det fem kommentarer varav fyra av fem är negativt inställda till projektet. Till artikel tre där det meddelades att alla cyklar var stulna fanns det tolv kommentarer varav åtta är negativt inställda till exempel: ”Idiotiskt, naivt och dödsdömt”.

I samband med artikeln om cyklarnas återkomst däremot finns det inga kommentarer överhuvudtaget. På Twitter kunde följande kommentar läsas ”Världens mest naiva projekt gick som alla trodde” med en bild från Södermalmsnytts löpsedel. På BikeMeSTHLM:s Facebook-sida lös de negativa kommentarerna med sin frånvaro och istället gick det att läsa saker som: ”Vilken bra idé! Hur många cyklar finns det? Hur stor är chansen att se dom kring Nybroplan?” och ”Genier”. Några av reaktionerna på att alla lånecyklar inte var stulna efter en vecka var ”Hurra! Då var det fel som stod i min lokaltidning…” och ”Wow! Dom finns! Dom försvinner inte!” (BikeMeSTHLM Facebook-sida 2016).

Figur 11. Tweet om Södermalmsnytts löpsedel. Källa: Egen skärmdump

5.3 Jämförelse av plandokument

Förutsättningarna och traditionerna för cykling skiljer sig åt mellan Stockholm och Uppsala. I Stockholm är kollektivtrafiken uppbyggd på ett sätt där den spårbundna trafiken går in och ut från staden och bussar och tvärbanan är till för att binda ihop på tvären (SL 2010 s. 17f). Detta leder till att bilar underlättar resor på tvären eftersom de ger större flexibilitet. När systemet är uppbyggt på det här sättet finns en stor funktion att fylla för lånecyklar som kan underlätta dessa tvärförbindelser. I Uppsala är buss basen i kollektivtrafikförsörjningen, fördelat på runt 125 stadsbussar och cirka 250 regionbussar samt 11 tåg (UL 2016). En av slutsatserna i OBIS-projektet var att så många som möjligt av aktörernas intressen måste tillgodoses för att ett lånecykelsystem ska kunna överleva. För att kunna göra det krävs att dessa intressen identifieras på förhand för att kunna avgöra om de sedan uppnås (OBIS 2011 s.33). Nedan kommer den politiska och planerarmässiga intressentgruppen att undersökas närmare genom att studera plandokument ifrån de två kommunerna Stockholm och Uppsala.

Stockholm nämner inte lånecyklar överhuvudtaget i översiktsplanen från 2010 vilket är anmärkningsvärt. Lånecykelsystemet City Bikes hade då funnits i kommunen sedan 2006. Under översiktsplanen i Stockholm ligger Framkomlighetsstrategin och där berörs lånecyklar ytligt. För att ta fram plats för lånecykelstationer gäller följande enligt Framkomlighetsstrategin:

> I områden där lämpliga platser är svåra att identifiera ska nyttjande av bilparkeringsplatser övervägas, förutsatt att trafiksäkerheten eller framkomligheten inte påverkas negativt (Stockholms stad 2012a s.60).

Det nämns att lånecykelsystemet bör utvecklas i närförorterna och på längre sikt i fler delar av ytterstaden samt att frågan om plats för lånecykelstationer bör ges större utrymme i framtida stadsutvecklingsprojekt (Trafikkontoret 2012a s.60). I ett samrådsförslag för Uppsala kommuns nya översiktsplan går följande att läsa:

> Att öka antalet cykelparkeringar i centrala och andra strategiska lägen, vid hållplatser samt vid målpunkter/besöksmål inom kvartersmark och att lånecykel system utvecklas (Uppsala kommun 2015 s.27).

Det nämns kortfattat att lånecykelsystem bör utvecklas som en bisats till frågan om cykelparkeringar men det är också allt rörande lånecyklar i det dokumentet. I en interpellation som gjorts av centerpartiets Stefan Hanna ifrågasätts att lånecyklarna City Bikes inte finns kvar i en stad så cykelvänlig stad som Uppsala. I svaret återfinns bland annat att Uppsala inte har upphandlat något hyrcykelsystem, som de kallar det. För att kommunen ska kunna ställa några krav om till exempel utformning av systemet, den tekniska utrustningen, betalsystem, utplacering av stationer krävs en upphandling (Interpellation 2015).

I Stockholms stads cykelplan från 2012 ges frågan om lånecyklar marginellt utrymme och tas endast upp på två ställen. Först beskrivs kortfattat det lånecykelsystem som infördes 2006, ett antal uppställningsplatser finns runt om i staden där cyklarna lånas och lämnas tillbaka och de kan kopplas till SL:s Accesskort. År 2011 uppgick antalet lån till 840 000 vilket var en väsentlig ökning jämfört med tidigare år (Stockholms stad 2012b s.7). Därefter kommer förslagen för utvecklingen av lånecykelsystemet som innebär att en särskild utvecklingsplan bör tas fram samt att gatuparkering föreslås tas i anspråk för att ge plats åt lånecyklar (Stockholms stad 2012b s.34). Syftet med cykelplanen i stort är följande:

> Denna cykelplan syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla. (Stockholms stad 2012b s.4)

Det är då anmärkningsvärt hur lite som nämns kring lånecyklar. Systemet hade funnits i sex år när planen gavs ut och antalet lån som ovan nämnts ökat sedan föregående år. Det finns ingen vidareutveckling kring hur lånecyklar exempelvis kan hjälpa till att öka arbetspendlingen såsom cykelplanen syftar till. En slutrapport gjordes 2010 och en utbyggnad av antalet stationer och cyklar nämns samt en etablering i närförorter. Hinder som togs upp för att genomföra projektet var främst att gatumark användes till andra saker. Målet om antalet cyklar och stationer nåddes ej men projektet sågs ändå som en succé på grund av en flitig användning av cyklarna, särskilt efter de förlängda öppettiderna under 2009 (Trafikkontoret 2010 s.8).

I Uppsalas cykelpolicy nämns inget explicit om lånecyklar men målet är att andelen cykelresor ska öka tillsammans med gång- och kollektivtrafiken. Uppsala har en särskilt stark cykelkultur (Uppsala kommun 2013 s.1) som främst är baserad på egenägda cyklar vilket skulle kunna innebära att intresset eller behovet av lånecyklar skulle vara mindre.

6. ANALYS

I följande del kopplas resultaten som presenterades i del fem samman med de teorier som tidigare har presenterats. Detta görs i tre analysdelar (enkäten, BikeMeSTHLM och plandokumenten) för att slutligen sammanfattas i en gemensam slutdiskussion.

6.1 Analys av enkäten

Män och kvinnors resvanor ser olika ut, som nämnts tidigare, där kvinnor gör fler korta resor med många stopp och män längre resor i rakare linjer (Vägverket 2009 s.20). Med detta som bakgrund skulle det då kunna vara så att lånecyklar passar kvinnors behov bättre eftersom de erbjuder en annan typ av flexibilitet än till exempel spårbunden kollektivtrafik samtidigt som lånecykeln kan användas i kombination med andra trafikslag. Det återfanns dock vid analys av enkäten ingen skillnad i användning mellan män och kvinnor. Troligen kan detta delvis härledas till att väldigt få överhuvudtaget hade använt en lånecykel de senaste tolv månaderna. Av de som hade hört talas om lånecyklarna City Bikes var det bland männen ungefär hälften medan det bland kvinnorna var något fler som inte hade hört talas om det.

Botsman och Rogers menar att tillit mellan främlingar är en grundläggande del av delningsekonomin. En slutsats av enkäten kan därför vara att tilliten är relativt hög då de allra flesta vara positivt inställda till att använda fler eller prova på olika typer av tjänster inom delningsekonomin i framtiden. Men det kan vara svårt att veta vad som kommer först, tilliten finns där och därför är en mer positivt inställd till att använda tjänster inom delningsekonomin eller om det är delningsekonomin i sig som skapar tilliten. På frågan ”Vilket politiskt parti ligger närmast Dina sympatier idag?” svarade den största andelen ”vet ej” och det kan bero på många olika saker. Frågan är om svaret kan bero på att människor inte känner tillit till olika institutioner och därmed inte känner något förtroende för de politiska partierna, alltså att det sociala kapitalet är lågt. Rothstein anser att socialt kapital kan orsakas uppifrån, alltså att tilliten till staten påverkar tilliten till andra människor och tvärtom (1998 s.168). Men skulle det innebära att gruppen ”vet ej” i partifrågan för denna undersökning därmed är mer negativt inställda till delningsekonomin? Nej, så är faktiskt inte fallet här. Ingen av de som svarade ”vet ej” på partifrågan svarade blankt nej på frågan om de i framtiden skulle vilja använda sig mer av eller prova på olika delningstjänster, 51 procent svarade kanske, 46 procent svarade ja och 3 procent vet ej. De som läste naturvetenskap var mest positiva till att i framtiden använda fler eller testa på nya typer av delningstjänster, ingen svarade direkt nej på frågan. Detta skulle kunna bero på en större kunskap om miljöfrågor och naturresurser vilket lett till en förhöjd medvetenhet kring hyperkonsumtion och utarmningen av naturen.

OBIS menar på att det är viktigt att undersöka vad användarna vill ha eftersom att det är en av intressegrupperna i frågan och de som faktiskt ska använda systemet. Dock poängteras det även att det inte går att implementera ett system på samma sätt överallt eftersom att förutsättningarna skiljer sig åt, både så kallade exogena och endogena faktorer (2011 s.17). Att det ska vara lätt att byta till kollektivtrafik lyfts ofta fram ur ett planerarperspektiv som en viktig faktor för att

skapa sömlösa resor. I enkäten var det dock inte den viktigaste aspekten för att använda en lånecykel för studenterna, istället var det bra spridning av cykelstationer och att kunna vara säker på att alltid få en cykel när en vill som var de två viktigaste aspekterna. Dessa båda visar att systemet måste vara så användarvänligt som möjligt och människors rörelsemönster måste analyseras noga för att kunna tillgodose de här behoven. För lånecykelsystemet i stort gäller en kombination av olika intressenters perspektiv för att skapa ett så robust system som möjligt och därmed integrera ett planerarperspektiv med användarnas behov.

Övriga kollektivtrafikförutsättningar utöver själva lånecykelkonceptet skiljer sig åt i Stockholm och Uppsala vilket kan påverka studenternas inställning. Stockholmsstudenterna ansåg att tunnelbana borde prioriteras i första hand medan Uppsalastudenterna ville att cykel skulle prioriteras. Detta kan härledas till de olika förutsättningarna som finns i kommunerna där Stockholm har en relativt välutbyggd kollektivtrafik medan Uppsala har en stark cykelkultur. Dock verkar det inte finnas någon skillnad i användning mellan Stockholm och Uppsala av de tillfrågade trots att systemet inte finns i Uppsala längre. Cykel eller annan kollektivtrafik har vardera en begränsad kapacitet som riskerar överbelastning om för många väljer de alternativen och en utbyggnad av systemen inte hänger med. Dock kan det vara bättre för transportsystemen i stort att fördela människor mellan olika färdmedel för att minska belastningen.

Det var en majoritet (51 procent) som inte hade hört talas om lånecyklarna City Bikes och det kan bero på flera olika saker. I Uppsala fanns det väldigt få stationer under en begränsad tid vilket helt enkelt innebar att de var mindre synliga i staden som helhet. Många associerar cyklarna till de olika reklamsatsningarna som prytt cyklarna olika säsonger. Namnet på cyklarna har då inte framgått särskilt tydligt utan de har kallats till exempel ”Alvedon-cyklarna” eller ”SVD-cyklarna”. Dock är det 42 procent som hört talas om cyklarna, trots att det endast är 4 procent som använt en de senaste tolv månaderna. Detta kan bero på att stationerna är utspridda över staden, i synnerhet i Stockholm. I Uppsala fanns under projektet endast fyra stationer men Uppsalastudenter kan likväl ha hört talas om projektet i Stockholm eftersom regionen är relativt rörlig. Cyklarna är inte än ett självklart inslag i staden såsom buss eller bil. Det behöver vidare undersökas varför studenter inte använt sig av lånecyklar trots att de hört talas om det för att kunna förändra saker till mer användarvänliga system.

Angående frågan som handlade om att utnyttja det begränsade gatuutrymmet på ett mer effektivt sätt var det flest som trodde på en ökad samåkning (nio procent) efter alternativet fler åker kollektivt (60 procent). Samåkning är en aktivitet som kan klassas som en del av delningsekonomin. Den kan organiseras på olika sätt och på olika nivåer såsom för kvarteret, idrottslaget eller stadsdelen. Den kan också ske med antingen folk som en känner eller främlingar. Men den kräver en viss organisering på individnivå och är något mer komplicerat än att till exempel använda sig av kollektivtrafiken eftersom att det som nämnts kräver ett visst engagemang. Åtminstone till en början för att antingen organisera något själv eller hitta någon att kunna samåka med. Att nio procent ansåg att samåkning var det bästa alternativet tyder på att de är positiva till delningsekonomin och även att de hyser tillit till sina medmänniskor.

Kollektivtrafik är också ett sätt att försöka dela den gemensamma resurspoolens gatuutrymme på ett effektivt sätt, lånecyklar kan vara ett sätt att göra att många kan ta del av gatuutrymmet.

Kollektiva färdmedel var något som 60 procent av studenterna tyckte det var viktigt att satsa på och det kan hävdas att lånecyklar kan vara en del av det kollektiva systemet. Men om människor ska använda det så krävs att det är ordentligt integrerat med övrig kollektivtrafik och tillgängligt i lika hög utsträckning som den. Där har planeringen en viktig roll att spela, genom att upplåta mark och att se till tanken om lånecykelsystem finns med i nya projekt. En utbredning eller implementering av lånecyklar kan hjälpa till att göra cyklar till en mer integrerad del av staden och kollektivtrafiksystemet, både inom kommunen och på en regional nivå. Lånecykelns synlighet kan spela roll för hur mycket de används och hur människor ser på dem.

6.2 Analys av BikeMeSTHLM

Den springande punkten som väckte folks engagemang var att detta var något som skulle vara gratis och olåst. Tilliten till människor var inte särskilt stor och kommentarer om att projektet var naivt och blåögt förekom. De ansåg att människor skulle sätta sitt eget intresse i första rummet eftersom det skulle ge dem mest vinning, åtminstone utifrån ett mer kortsiktigt perspektiv. Denna oro återfanns även bland folk vi pratade med och bland vad folk skrev på sociala medier. Men det som BikeMeSTHLM ville var att faktiskt testa och inte bara anta att folk skulle stjäla cyklarna direkt. Ytligt sett verkar då det sociala kapitalet vara lågt eftersom det fanns en brist på tillit till medmänniskorna, att andra faktiskt skulle använda cyklarna på det sättet som var tänkt.

Cyklarna som användes i projektet var ihopplockade och iordningsställda utifrån cykeldelar och halvtrasiga cyklar som blivit skänkta till Cykelköket Solna. Helt klart ett sätt att försöka utnyttja produkters vilande kapacitet och ett sätt att återanvända delar som fungerar. De som arbetar på Cykelköket Solna delade också med sig av sin tid och kunskap, vilket är en väsentlig del av deras verksamhet i övrigt.

Samtidigt som en brist på tillit uttrycktes i ord återfanns en viss tillit i handling istället eftersom cyklarna faktiskt inte försvann med en gång utan en viss rapportering skedde. Men det behöver inte vara direkt relaterat till frågan om tilliten utan kan istället handla om tillgången som Botsman och Rogers lägger stor vikt vid. För att en tjänst inom delningsekonomin ska kunna fungera, gäller det att komma upp till den kritiska massan så att tillgången är tillräckligt stor. Cyklar stjäls varje dag i Stockholm trots att de är låsta. En av tankarna bakom gratis cyklar och BikeMeSTHLM var att cyklarna skulle ses som kollektiva resurser, helt i stil med Ostroms idéer om gemensamma resurspooler och att dessa inte nödvändigtvis är naturresurser utan kan vara människoskapade.

En av Ostroms designprinciper för robusta CPR-institutioner är att den gemensamma resursen ska ha väl definierade gränser, både när det kommer till själva resursen och till användarna. Frågan är om BikeMeSTHLM:s gränser är tillräckligt väldefinierade för att kunna vara ett robust system. Både användningsområdet och användarna är stort respektive en stor grupp vilket kan göra det svårt att överblicka och bestämma ansvarsområden. Det blir då svårt att bestämma saker tillsammans även om sociala medier skulle kunna fungera som en plattform. Problem uppkommer även vid regelöverträdelser eftersom det förmodligen inte finns något sätt identifiera individen på, i alla fall inte i projektets nuvarande utformning och utbredning.

Det hör inte till vanligheten att ett studentprojekt får den här typen av medial uppmärksamhet och i den omfattning som det skedde. Vad var det egentligen som fick människor intresserade av det hela? En av anledningarna som kan ha haft en betydande roll i det hela är det grundläggande fenomenet tillit till andra människor. Människor blir provocerade av att folk kanske inte är så hemska som en gärna vill anta. Folk oroade sig över att vi var naiva och inte förstod att cyklarna skulle bli stulna. Men givetvis hade vi tänkt på att det fanns en risk att cyklarna kunde bli stulna men vi ville testa ändå och se vad som faktiskt hände istället för att bara anta hur människor skulle bete sig. Att cyklar försvunnit och därmed skulle vara stulna går inte att avgöra säkert eftersom att det skulle kunna vara så att de inte rapporterats om men är i användning. De skulle givetvis även kunna vara stulna men det innebär inte att nödvändigtvis att människor skulle vara särskilt stöldbenägna och opålitliga utan istället snarare bero på att fem cyklar är långt ifrån den kritiska massa som skulle behöva uppnås för att tillgodose stockholmarnas behov. Cyklar blir stulna varje dag trots att de är låsta. Just angående stöld kan det finnas många anledningar till varför stölden sker överhuvudtaget. Den här typen av lånecykelsystem kan ta bort den form av stöld vilken syftar till att uppfylla ett direkt behov, den impulsiva stölden, en användning som ska ske meddetsamma. Om resursen, cyklarna, är våra tillsammans och de är tillåtna att ta dit du vill så länge de inte blir fastlåsta eller instängda är det helt okej att göra det.

Då GPS:erna i det här första testet av BikeMeSTHLM inte var en del av utrustningen innebar det att människor som använde eller såg cyklarna skulle rapportera om detta på sociala medier. I synnerhet Facebook, som var det sociala mediet som fick störst spridning för BikeMe:s del, skapade ett rum för interaktion. Frågan är då hur detta skulle kunna påverka det sociala kapitalet, har BikeMeSTHLM en möjlighet att fungera som en plattform som kan bidra till att öka socialt kapital? Botsman och Rogers menar på att interaktionerna som delningsekonomins plattformar kan skapa är en bidragande faktor till ett ökat socialt kapital (2011 s.130). Det är någon typ av offentligt samtal över sociala medier men är det tillräckligt engagemang för Putnam till exempel? Det är ett sätt att få människor att närma sig varandra men å andra sidan är det inte något organisationsväsende på det sättet som Putnam exemplifierar i Bowling alone. Där beskriver han hur människor inte träffas på möten i lika hög utsträckning som tidigare och att människor inte interagerar på samma sätt som innan (2011 s.137f). Något som är en fysisk plats för möten däremot är Cykelköket Solna vilka är baserade i sitt område med mycket lokal

anknytning och fungerar som en mötesplats, så själva tillverkningen av cyklarna fungerande som en plats för interaktion och därmed generering av socialt kapital.

I OBIS identifiering av olika aktörers intressen, som är viktiga att sammanfoga och ta hänsyn till för att skapa ett robust system, fanns fyra grupper varav en av grupperna var användarna. Användarnas perspektiv var i fokus i BikeMeSTHLM-projektet. Slutsatserna som drogs utifrån intervjuerna var att det viktigaste för användarna var att ha så nära som möjligt till sin destination och kunna cykla i en trafiksäker miljö, en av punkterna i OBIS-utredningen för att bibehålla ett lånecykelsystem handlade om användarvänlighet. Detta var en av grundpelarna i utvecklingen av BikeMeSTHLM. Det skulle vara lättillgängligt och användarvänligt. Ett sätt att skapa detta var att det inte krävdes någon registrering samt möjligheten att lämna av cykeln var som helst och inte vara bunden till dockningsstationer. Å andra sidan skulle detta kunna skapa problem för en annan aktörsgrupp, till exempel planerarna vilka gärna ser att cyklar är prydligt parkerade i cykelställ.

Artikelförfattarna hos Stockholm Direkt skapar i miniformat historien om BikeMeSTHLM, från framgångssagan till det stora nederlaget för att sedan avsluta med återkomsten. Detta följer en klassisk medielogik genom att först vara med och bygga upp för att sedan rapportera om nederlaget, i detta fall blev det ju även en återkomst i form av ”julmiraklet”. Det är intressant vilka artiklar som fick mest uppmärksamhet och respons i form av kommentarer, hur de överhängande var negativa och till exempel att den sista artikeln om cyklarnas återkomst fick noll kommentarer. Detta visar hur människor är mer intresserade av att fokusera på det negativa som bekräftar deras bild av verkligheten, åtminstone de kommentarer som finns att tillgå via internet här.

6.3 Analys plandokumenten

I nuläget ser situationen kring lånecyklar olika ut för de två kommunerna, i Stockholm finns det runt 140 stationer och i Uppsala för tillfället noll. Trots detta visar Uppsala ett intresse för lånecykelsystem då de skriver i samrådsförslaget till den nya översiktsplanen att lånecykelsystem bör utvecklas trots att det som fanns, om än i liten skala, nu har avvecklats. Värt att notera är att lånecykelsystem står i obestämd form vilket innebär att de inte nödvändigtvis är City Bikes som är det systemet som bör fortsätta eller implementeras. Vad som skulle vara den bästa utvecklingen är svårt att säga, i en rapport från Trivector tas det upp hur den vanligaste typen av samarbete mellan kommun och reklambolag riskerar att hämma nya kreativa lösningar och sätt att organisera lånecykelsystem (2014 s.51). Zhang et al. menar att en lokal regering som för ett proaktivt arbete, har rätt typ av infrastruktur samt involverar berörda parter är essentiellt för att initiering och drift ska kunna ske så smidigt som möjligt. Hitintills har det mest effektiva sättet varit en myndighetsledd investering i kombination med höga subventioner (2015 s.131). I Stockholms översiktsplan togs inte lånecyklar upp överhuvudtaget och det kan bero på att det sågs som ett sidoprojekt och mer som en turistnäring snarare än ett komplement till kollektivtrafiken och som ett primärt transportsätt. En

översiktsplan är också ett dokument som ska innehålla väldigt mycket och där lånecyklar helt enkelt inte ansågs betydelsefulla nog för att få vara en del i den. Dock ska Stockholm 2016 påbörja arbetet med att ta fram en ny översiktsplan och det ska bli intressant att se vad som händer med lånecyklarna i den.

Shaheen och Guzman menar på att det behövs övergripande cykelstrategier för lånecyklar (2011 s.26) precis som för privatcyklism. För Stockholm och Uppsala bör det finnas god potential att skapa en övergripande cykelstrategi tillsammans på grund av de goda kollektiva kommunikationerna där lånecyklar kan vara ett komplement och hjälpa till att skapa en mer sömlös och flexibel resa. Även Trivector tar upp värdet av hur ett nationellt lånecykelsystem skulle kunna underlätta sömlösa kollektivtrafikresor och ger exempel på hur detta finns i Nederländerna (2014 s.41). Rimligtvis borde då ett regionalt lånecykelsystem också vara önskvärt, särskilt i en så pass sammanflätad region som Stockholm-Uppsala. Detta för att underlätta för resenärer samtidigt som lånecykeln blir en mer naturlig del av staden och en given del av kollektivtrafiken. Eftersom att det var City Bikes som fanns i Uppsala under testperioden verkar detta ha varit en tanke som de hade, i och med att det gick att använda samma kort också. Men det verkar inte vara särskilt väl utvärderat, åtminstone finns inte någon tillgänglig utvärdering.

Enligt Botsman och Rogers är en av de viktigaste aspekterna för att få en tjänst inom delningsekonomin att fungera det som kallas för kritisk massa (2010 s.75), i detta fall alltså att det ska finns tillräckligt många lånecyklar för att kunna tillgodose efterfrågan. Att folk kan vara säkra på att få låna en cykel när de vill. Här har kommunen en viktig roll att spela eftersom att de är en aktör som kan hjälpa till att bistå med lånecyklar. Antingen som i tidigare exempel där kommunen samarbetar med reklambolag som sköter driften av lånecykelsystemet och kommunen upplåter mark till cykelstationerna. Kommunerna har möjlighet att skapa utrymme för lånecyklar, rent fysiskt utrymme men också i själva debatten om hur transporter i städer ska ske.

I Stockholms framkomlighetsstrategi poängterades att en utveckling av lånecykelsystemet bör ske i närförorter och därefter allteftersom i hela ytterstaden. Detta indikerar att lånecyklar ses som en viktig del av transportsystemet eftersom att spridningen underlättar till exempel arbetspendling och andra typer av vardagsbestyr. Det visar på en vilja att göra lånecykelsystemet mer betydelsefullt och större än idag. I respektive kommuns översiktsplan är lånecyklar en försvinnande liten del av materialet, med en enda mening i Uppsalas kommande plan. Även om en översiktsplan inte är ett juridiskt bindande dokument så är det ändå där som en kommuns inriktning ges kring utveckling och samhällsplanering. Om cykeln ska kunna vara en naturlig del av staden och transportsystemet krävs att cykeln finns med i alla delar av planeringsprocessen, så även lånecykeln. Inom delningsekonomin handlar det om att underlätta för användare så att produkters användning kan bli så stor som möjligt istället för att de ligger oanvända större delen av sin livslängd. Det skulle kunna vara ett alternativ att behandla lånecykeln som en del av kollektivtrafiken för att verkligen poängtera hur den kan komplettera

resor och göra dem mer flexibla och sömlösa. Interpellationen visar på brist i långsiktig sammanhållen planering för lånecyklar. Även i cykelplanerna ges lånecyklarna marginellt med utrymme. Det är inget av dokumenten som explicit uttalar sig om att lånecyklar kan fungera som ett primärt transportsätt, i likhet med övrig kollektivtrafik. Det behövs en tydlig riktning och engagemang i planerna.

6.4 Slutdiskussion

Det finns många tjänster som idag kategoriseras in under delningsekonomin och lånecykelsystem är en uttrycksform samtidigt som det är ett hållbart färdmedel och ett sätt att använda städers gaturum mer effektivt. För att lyckas med detta krävs en aktiv planering samt att människorna faktiskt använder lånecyklarna. Stationer måste vara tillräckligt synliga och utplacerade efter behov samtidigt som de är tillgängliga. Lånecyklar behöver uppmärksammas på politisk nivå för att nå ut och kunna utveckla i den riktning som passar medborgarna. Uppmärksamhet på en planeringsmässig nivå kan leda till att lånecykelsystemen i sig blir mer kända (erkända) överlag.

Delningsekonomin kan ha en betydelsefull roll att spela i en effektivare användning av gatuutrymmet, inte bara genom lånecykelsystem utan även genom till exempel bilpooler och samåkning. Men det är inte bara ett effektivare nyttjande av gaturummet som är en följd av delningen utan det kan också medföra nya möten eller fler interaktioner mellan människor. Det kan också vara så att om en har provat en tjänst inom delningsekonomin är en benägen att testa fler tjänster. Detta innebär olika mycket fysiska möten beroende på vilken tjänst som används och därmed olika mycket potential för att skapa socialt kapital.

Enkäten visade att studenter inte använder lånecyklar i någon större utsträckning men att de ställer sig positiva till att nyttja fler tjänster inom delningsekonomin, både sådana som de använt tidigare och sådana som de aldrig testat. BikeMeSTHLM utmanade tankar och idéer med sina fem orangea, gratis och olåsta cyklar som sattes ut i stan där frågan om tillit mot andra människor blev central, där Ostroms tankar om gemensamma resurspooler aktualiserades. Projektet är ett exempel på en form av icke-kommersiellt gräsrotsinitiativ av delningsekonomin där tanken är att använda den vilande kapaciteten hos oanvända cyklar och gamla cykeldelar där de färdiga cyklarna delas mellan människorna i Stockholm. Delandet av cyklar är i allra högsta grad baserat på tillit då cyklarna är olåsta och rapporteringen om var de finns bör ske via sociala medier av användare. Projektet mottogs med blandande reaktioner och det väckte mycket uppmärksamhet just baserat på att cyklarna skulle vara olåsta där många oroade sig för hur det skulle gå. Att dela på resurser tillsammans är möjligt enligt Ostrom men det kräver tydliga riktlinjer. Då senaste rapporten är från nionde april för en av cyklarna skulle projektet kunna klassas som lyckat, fem månader efter lanseringen. Alla cyklar försvann inte direkt så under en kortare period fungerade projektet trots en viss skepsis från allmänheten.

De undersökta plandokumenten i Uppsala och Stockholm ger inga vidare detaljer för utvecklingen av lånecykelsystem vilket kan vara ett hinder för en utbredning och utveckling av systemen. Det skulle även vara av värde att undersöka närmare möjligheterna för en regional cykelstrategi.

7. AVSLUTANDE KOMMENTAR

Genom lånecyklar kan ett mer effektivt utnyttjande av både mark och produkter ske. Denna uppsats har bidragit till att ge en fördjupad förståelse för hur lånecyklar ses i en svensk kontext genom att ha kombinerat delningsekonomin med Ostroms idéer om gemensamma resurspooler i relation till lånecykelsystem. Att använda aktionsforskning inom samhällsplanering genom lånecykelprojektet BikeMeSTHLM har bidragit med en annan nivå av förståelse i och med min egen medverkan. Detta i kombination med studenters inställning tillsammans med en kritisk analys av plandokument från Stockholm och Uppsala har gett ett brett perspektiv på frågan om lånecykelns varande.

Denna undersökning visar att nästan ingen använt lånecykel men förhållandevis många har ändå hört talas om City Bikes och studenterna är positivt inställda till delningsekonomin generellt vilket pekar på goda möjligheter för framtida lånecykelsystem. Men precis som andra färdmedel bör lånecykeln vara med på flera nivåer i planeringsprocessen för att få en chans till framtida etablering och vidareutveckling. Lånecyklar kombinerar två större tendenser i vår samtid, delningsekonomin och hållbara transportsystem. Potential finns för att göra lånecyklar till en bärande del av kollektivtrafiken och utnyttja stadens fysiska rum mer effektivt men det kräver en aktiv planering och att hänsyn tas till människors behov.

REFERENSLISTA

Anthony, D.L. och Campbell, J.L. (2011) States, social capital and cooperation: looking back on Governing the Commons. *International Journal of the Commons,* 5 (2), s.284-302.

Baum, F., MacDougall, C. och Smith, P. (2006) Participatory action research. *Journal of Epidemiology and Community Health,* 60 (2006), s.854-857.

Bergström, G. och Boréus, K. (2012) Idé- och ideologianalys. Ingår i: *Textens mening och makt metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, Bergström, G. och Boréus, K. (red), Lund: Studentlitteratur, s. 139-175.

BikeMeSTHLM (2016) *BikeMeSTHLM.* Stockholm: Openlab.

Botsman, R. och Rogers, R. (2010) *What's mine is yours The rise of collaborative consumption*. New York: Harper Business.

Bradley, K. (2010) Delandets ekonomi utmanar konsumtionssamhället. Ingår i: *Ägodela Köp mindre - få tillgång till mer*, Adervall Berglund, M. och Jacobsson, H. (red.). Stockholm: Bonnier Fakta, s.12-21.

Buehler, R. och Pucher, J. (2012) International overview. Ingår i: *City Cycling,* Pucher, J. och Buehler, R. (red.), Cambridge: MIT Press, s.9-29.

CSN (2016) *Studerandes sociala och ekonomiska situation 2015.* Sundsvall: CSN Rapport 2016:2.

Dahmström, K. (2011) *Från datainsamling till rapport – att göra en statistisk undersökning.* Lund: Studentlitteratur.

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

d.School (2010) *Bootcamp bootleg.* Stanford: Hasso Plattner Institute of Design at Stanford.

Eje Almquist, E. (2015) Gatustrid, *Svenska dagbladet,* 2015-03-01.

Ericsson, E. och Ahlström, P. (2008) Miljö. Ingår i*: Trafiken i den hållbara staden,* Hydén, C. (red.), Lund: Studentlitteratur, s.153-212.

Flyvbjerg, B. (2006) Social science that matters. *Foresight Europe*, 2 (2006), s.38-42.

Haskell, T.L. (1990) Objectivity is not Neutrality: Rhetoric vs. Practice in Peter Novick's That Noble Dream. *History and Theory* 29 (2), s.129-157.

Interpellation (2015) *Nr.71 Interpellation av Stefan Hanna (C) om hyrcyklar KSN-2015-1162.*

Jennische, A. (2015c) Julmiraklet: De stulna lånecyklarna är tillbaka. *Vårt Kungsholmen*, 2015-12-19.

Jennische, A. och Hedenvind, E. (2015) Vi testar nya lånehojarna. *Vårt Kungsholmen*, 2015-12-05.

Johnson, R.B., Onwuegbuzie, A.J. och Turner, L. A. (2007) Toward a Definition of Mixed Methods Research. *Journal of Mixed Methods Research,* 1 (2), s.112-133.

Larsson, M., Bratt, L. och Sandahl, J. (2011) *Hållbar utveckling och ekonomi inom planetens gränser*. Lund: Studentlitteratur.

Martin, C.J., Upham, P. och Budd, L. (2015) Commercial orientation in grassroots social innovation: Insights from the sharing economy. *Ecological Economics,* 118 (2015), s.240-251.

Martin, C.J. (2016) The Sharing Economy: A Pathway To Sustainability Or A Nightmarish Form Of Neoliberal Capitalism? *Ecological Economies,* 121 (2016), s.149-159.

OBIS (2011) *Optimising Bike Sharing in European Cities: A handbook.* EU-kommissionen: Intelligent Energy Europe.

Ostrom, E. (2009) *Allmänningen som samhällsinstitution.* Lund: Arkiv Förlag.

Pucher, J. och Buehler, R. (2012) Introduction: Cycling for Sustainable Transportation. Ingår i: *City Cycling,* Pucher, J. och Buehler, R. (red.), Cambridge: MIT Press, s.1-7.

Putnam, R.D. (2011) Bowling Alone: America's Declining Social Capital. Ingår i: LeGates, R.T. och Stout, F. (red.), London och New York: Routledge, s.134-142.

Richardson, L. (2015) Performing the sharing economy. *Geoforum*, 67 (2015), 121-129.

Rothstein, B. (1998) Varifrån kommer det sociala kapitalet? *Socialvetenskaplig tidskrift,* 98 (2-3), s.164-171.

Sandberg, Å. (1982) Från aktionsforskning till praxisforskning. *Sociologisk forskning,* 19 (2/3), s.80-89.

Shaheen, S., Guzman, S. och Zhang, H. (2010) Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: Past, Present and Future. *Transportation Research Record,* 2143 (2143), s.159-167.

Shaheen, S. och Guzman, S. (2011) Worldwide Bikesharing. *Access* (39), s. 22-27.

Shaheen, S., Zhang, H., Martin, E. och Guzman, S. (2011) Hangzhou Public Bicycle: Understanding early adoption and behavioral response to bikesharing in Hangzhou, China. *Transportation Research Record,* 2247 (2247), s.34-41.

Shapiro, I. (2002) Problems, Methods, and Theories in the Study of Politics, or What's Wrong With Political Science and What to Do About It. *Political Theory,* 30 (4), s.596-619.

Sheller, M. och Urry, J. (2000) The city and the car. *International journal of urban and regional research*, 24 (4), s.737-757.

SL (2010) *Trafikplan 2020.* Stockholm: AB Storstockholms lokaltrafik.

Stockholms stad (2012a) *Framkomlighetsstrategin.* Stockholm: Stockholms stad.

Stockholms stad (2012b) *Cykelplan.* Stockholm: Stockholms stad.

Sveriges kommuner och landsting (2013) *Parkering för hållbar stadsutveckling.* Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

Trafikanalys (2011) *Arbetspendling i Storstadsregioner - En nulägesanalys.* Stockholm: Trafikanalys Rapport 2011:3.

Trafikkontoret (2010) *Slutrapport för projekt inom Miljömiljarden, Stockholm stad.* Stockholm: Trafikkontoret.

Trafikverket (2016) *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen.* Borlänge: Trafikverket.

Trivector (2014) *Cykeln och cyklisten – omvärld och framtid.* Stockholm: Trivector.

Trost, J. (2007) *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.

Uppsala kommun (2013) *Cykelpolicy för Uppsala kommun.* Uppsala: Uppsala kommun.

Uppsala kommun (2015) *Översiktsplan för Uppsala kommun Samrådsförslag Del A: Huvudhandling.* Uppsala: Uppsala kommun.

Vägverket, (2009) *Jämställd samhällsplanering - förslag på metod.* Borlänge: Vägverket.

Zhang, L., Zhang, J., Duan, Z. och Bryde, D. (2015) Sustainable bike-sharing systems: Characteristics and commonalities across cases in urban China. *Journal of Cleaner Production,* 97 (2015), s.125-133.

Ödman, P-J. (2004) Hermeneutik och forskningspraktik, Ingår i: *Kunskapande metoder inom samhällsvetenskapen*, Gustavsson, B. (red.), Lund: Studentlitteratur, s.71-94.

Internetkällor

Alternativ stad (2016) http://www.alternativstad.nu/Dokument/vitacyklar.html [Hämtad 2016-02-26]

BikeMeSTHLM Facebook-sida (2016) https://www.facebook.com/BikeMeSTHLM/ [Hämtad 2016-05-02]

Clear Channel (2016) http://citybikes.se/home [Hämtad 2016-03-10]

Cykelköket Solna (2016) *Vilka är vi?* http://www.cykelkoketsolna.se/om-oss/ [Hämtad 2016-05-13]

Eckhardt, G.M. och Bardhi, F. (2015) *The sharing economy isn't about sharing at all.* https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at-all [Hämtad 2016-04-19]

Fredriksson, Y. (2012) *Ikea blir först med lånecyklar.* http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.1781653-ikea-blir-forst-med-lanecyklar [Hämtad 2016-05-16]

Garthwaite, J. (2011) *Bike-Share Schemes Shift Into High Gear.* http://news.nationalgeographic.com/news/energy/2011/06/110607-global-bike-share/ [Hämtad 2016-02-22]

Göteborgs stad (2016) https://goteborg.se/wps/portal/invanare/trafik-o-gator/cykling-och-cykelvagar/lanecyklar-%28styr-o-stall%29/!ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfIjo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffxdgoz0wwkpiAJKG-AAjgb6BbmhigAP_9Fe/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/ [Hämtad 2016-03-10]

Hammarberg, M. (2016) Mailkonversation.

Hedenvind, E. (2015) *Det tog fem dagar sen var lånecyklarna försvunna.* http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/det-tog-fem-dagar-sen-var-lanecyklarna-forsvunna/aRKolj!HMnEOGgwpvS06Qx5UuWA/ [Hämtad 2016-05-06]

Jennische, A. (2015a) *Här är Stockholms nya lånecyklar – gratis att använda och utan lås*. Stockholm Direkt. http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/har-ar-stockholms-nya-lanecyklar-gratis-att-anvanda-och-utan-las/aRKolb!Ddi2S7kfAHkt22PH2YfgNA/ [Hämtad 2016-05-06]

Jennische, A. (2015b) *De gratis lånecyklarna är tillbaka i stan.* http://www.stockholmdirekt.se/nyheter/de-gratis-lanecyklarna-ar-tillbaka-i-stan/aRKolo!uenbBkexS4VjkPdQOoAkw/ [Hämtad 2016-05-06]

Langert, D. (2015) *Gratis lånecyklar för alla.* http://www.svt.se/nyheter/lokalt/stockholm/gratis-lanecyklar [Hämtad 2016-04-24]

Lunds kommun (2016) http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Cykla-i-Lund/Lista-cykelsidor/Lanecyklar/ [Hämtad 2016-03-10]
Odalen, H.(2016) Mailkonversation.
Regeringskansliet (2016) http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/ [Hämtad 2016-04-18]
The Bike-sharing World Map (2015) https://www.google.com/maps/d/viewer?ll=43.580391%2C-42.890625&source=embed&ie=UTF8&om=1&msa=0&spn=143.80149%2C154.6875&z=1&hl=en&mid=zGPlSU9zZvZw.kmqv_ul1MfkI [Hämtad 2016-02-23]
UL (2016) http://www.ul.se/Om-UL/Om-vart-uppdrag/ [Hämtad 2016-05-16]
Vasakronan (2016a) http://vasakronan.se/wp-content/uploads/Infoblad_Cykel_och_service.pdf [Hämtad 2016-04-26]
Vasakronan (2016b) http://vasakronan.se/artikel/cykel-och-service [Hämtad 2016-04-26]

BILAGA 1

Lånecyklar och studenter

Jag heter Isa Eriksson och skriver just nu min masteruppsats i samhällsplanering vid Uppsala universitet. Där undersöker jag frågor om kollektiva färdmedel och hur vi i högre utsträckning kan dela på saker istället för att privat äga vilket är huvudtanken bakom delningsekonomin, med fokus på lånecyklar och studenters inställning till detta. Nu behöver jag Din hjälp för att besvara en kort enkät. Om Du har några funderingar går det bra att kontakta mig på isa2332@gmail.com.

Kryssa endast i ett svarsalternativ om ej annat anges

1. Ålder?

- ☐ 18-24
- ☐ 25-31
- ☐ 31 och uppåt

2. Kön?

- ☐ Man
- ☐ Kvinna
- ☐ Annat
- ☐ Vill ej uppge

3. Vilket politiskt parti ligger närmast Dina sympatier idag?

- ☐ Vänsterpartiet
- ☐ Socialdemokraterna
- ☐ Centerpartiet
- ☐ Liberalerna (tidigare Folkpartiet)
- ☐ Moderaterna
- ☐ Kristdemokraterna
- ☐ Miljöpartiet
- ☐ Sverigedemokraterna
- ☐ Feministiskt Initiativ
- ☐ Vet ej

4. Inom vilket område studerar Du just nu?

- ☐ Samhällsvetenskap
- ☐ Naturvetenskap
- ☐ Humaniora
- ☐ Juridik
- ☐ Vet ej

5. Vilka av följande har Du testat?
Kryssa i valfritt antal

- ☐ City Bikes
- ☐ Airbnb
- ☐ Couchsurfing
- ☐ Bilpool (t.ex. Sunfleet eller Car2go)
- ☐ Bo i kollektiv
- ☐ Blocket
- ☐ Tradera
- ☐ Klädbytarevent
- ☐ Inget av alternativen
- ☐ Vet ej

6. Skulle Du i framtiden vilja använda dig mer/prova på ovanstående typer av tjänster?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Kanske
- ☐ Vet ej

7. Har Du använt en lånecykel i Sverige de senaste 12 månaderna?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

8. Vad är *viktigast* för Dig om du ska använda en lånecykel? *Välj max **3** alternativ*

- ☐ Närhet till destination
- ☐ Bra cykelvägar
- ☐ Lätt att byta till kollektivtrafik
- ☐ Säker trafikmiljö
- ☐ Designen på cykeln
- ☐ Samma kort till lånecykel och kollektivtrafik
- ☐ Bra spridning av cykelstationer
- ☐ Möjlighet att parkera cykeln var som helst
- ☐ Lätt att låna hjälm
- ☐ Alltid vara säker på att få hämta/lämna cykel där jag vill
- ☐ Lätt att registrera sig och börja använda
- ☐ Ingen registrering behövs
- ☐ Öppettiderna (när det går att lämna/hämta cykeln)
- ☐ App för att hitta ledig cykel
- ☐ Annat
- ☐ Vet ej

9. Har du hört talas om lånecykelprojektet City Bikes?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Vet ej

10. Hur väl fungerar lånecykelsystemet City Bikes enligt Dig?

- ☐ Mycket bra
- ☐ Bra
- ☐ Varken bra eller dåligt
- ☐ Dåligt mycket dåligt
- ☐ Vet ej

11. Vilket färdmedel bör prioriteras inom trafikplaneringen?

- ☐ Cykel
- ☐ Gång
- ☐ Bil
- ☐ Buss
- ☐ Tunnelbana
- ☐ Spårväg
- ☐ Annat
- ☐ Vet ej

12. Gatuutrymmet i staden är begränsat, vad tror Du är ett mer effektivt sätt att dela på det än idag?

- ☐ Fler bilpooler
- ☐ Mer samåkning
- ☐ Fler åker kollektivt
- ☐ Minskat antal gatuparkeringsplatser
- ☐ Fler lånecyklar
- ☐ Annat
- ☐ Vet ej

TACK FÖR DIN MEDVERKAN!