



UNIVERSITY OF GOTHENBURG

SCHOOL OF BUSINESS, ECONOMICS AND LAW

Vad påverkar den ekonomiska bedömningen av medlemskap i
bilpooler hos bilpoolsmedlemmar?

-Ett critical case av bilpoolsmedlemmar

GÖTEBORGS UNIVERSITET

Institution för företagsekonomi

Examensarbete inom industriell och finansiell ekonomi

Höst: 2015

Handledare: Conny Overland

William Abrahamsson

Johan Morsten

Abstract

The study intends to provide a greater understanding of what influences the economic assessment for a car sharing membership. The study is structured through a qualitative survey, involving car sharing members' experiences. The information is gathered through the execution of eleven semi-structured telephone interviews. The authors has received contact with the respondents through cooperation with the car sharing project Wallenstam Drive.

The study's results indicate that car sharing users consider car sharing service more affordable than owning a car, but still by numbers of reasons choose to own a car.

Keywords: Sharing Economy, shared mobility, car sharing, convenience and personal finance.

Referat

Studien ämnar ge tydligare förståelse för vad som influerar den ekonomiska bedömningen vid medlemskap i bilpooler. Studien är uppbyggd via en kvalitativ undersökningsansats som berör bilpoolsmedlemmars upplevelser och erfarenheter. Informationen är hämtad genom utförandet av elva semistrukturerade telefonintervjuer. Uppsatsförfattarna har fått kontakt med respondenterna genom samarbete med bilpoolsprojektet Wallenstam Drive.

Resultaten från studien indikerar att bilpoolsanvändarna anser att bilpoolstjänsten är mer prisvärd än att äga egen bil men att man av olika anledningar föredrar att äga en egen bil.

Nyckelord: Delningsekonomi, delad mobilitet, bilpool, bekvämlighet och privatekonomi.

Förord

Som avslutningskurs på vår utbildning har vi utfört detta examensarbete. Kursen har pågått i tio veckor under hösten 2015. Vi vill rikta ett stort tack till projektgruppen Wallenstam Drive som hjälpt oss med att få tillgång till databaser som gjort det möjligt för oss att kunna kontakta deras kunder. Även ett stort tack till alla Wallenstam Drives kunder som tillåtit oss till att intervjua dem, utan er hade studien inte varit möjligt!

Vi vill även ta tillfället i akt och tacka vår handledare på handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, intuition för Industriell och finansiell ekonomi och logistik Conny Overland som under studiens gång ständigt funnits till hands med att hjälpa och vägleda oss.

Vi vill slutligen även tacka våra kurskamrater som vid det olika grupphandlednings-tillfällen gett oss nyttigt feedback på uppsatsen.

William Abrahamsson 19900201-0156

Johan Morsten 19930210-1218

2016-01-08

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Problembakgrund.....	1
1.2 Problemdiskussion.....	2
1.3 Syfte.....	7
1.4Frågeställning.....	7
2. Tidigare forskning.....	8
2.1Delningsekonomi.....	8
2.2 Kostnadsbesparing med bilpool som färdmedel.....	10
2.3 Bekvämlighet.....	12
2.4 Priser och kostnader.....	12
2.5 Sammanfattning av tidigare forskning.....	13
3. Metod.....	15
3.1 Fallföretag.....	15

3.2 Kvalitativa intervjumetoder.....	17
3.3 Urval och avgränsningar	18
3.4 Genomförandet av intervjuer.....	20
3.5 Analysmetod.....	22
3.6 Validitet och reliabilitet.....	22
3.7 Etiska principer.....	23
4. Resultat och diskussion.....	25
4.1 Val av teman.....	25
4.2 Priser.....	26
4.3 Kostnadsbesparingar.....	27
4.4 Delningsekonomi.....	29
4.5 Bekvämlighet.....	30
5. Sammanfattning och analys.....	32

5.1 Analyser och återkoppling till teori.....	32
5.2 Slutsatser och bidrag.....	35
5.3 framtida studier.....	37
Referenser.....	38
Internetkällor.....	42
Bilaga 1.....	43

1. Inledning

1.1 Problembakgrund

I dagens samhälle är bilen det färdmedel som används mest frekvent (Trafikverket, 2014). Studier och undersökningar åskådliggör att vid transport mellan olika geografiska punkter är bilen att föredra då färdmedlet rullar både fort och används smidigt (Frändberg, Thulin och Wilhelmson 2005).

Att äga bil innebär ett flertal fördelar. Det ger en ökad frihet för resande mellan olika punkter vid olika tillfällen, vilket är grunden till den ökade bilismen. I skuggan av fördelarna med bilägandet föreligger även nackdelar. Att äga en egen bil innebär att ett antal olika kostnader uppstår. Det är kostnader för bensin, bilförsäkring, fordonsskatt och även andra varianter av kringkostnader (Konsumentverket, 2013).

Städer växer och bilismen ökar (Bil Sweden, 2014) (Shaheen, 2012). I takt med den ökande bilismen, bär allt fler individer på de kostnader som bilägandet medför.

Swedbank publicerade år 2014 en undersökning baserad på Motormännens riksförbunds kostnadskalkyl för bilkostnader. Kostnadskalkylerna utfördes genom intervjuer med ett urval av bilägare. Studiens syfte var att undersöka hur höga bilkostnader som bilägarna handskas med och vilka åsikter de hade gentemot dessa typer av kostnader. Majoriteten av respondenterna ansåg att det var väldigt höga kostnader som de handskades med.

(Swedbank, 2014).

Ett alternativ till att äga en egen bil är att istället använda sig av bilpooler vid behov av bil.

Fördelen med bilpooler är att användaren slipper ett flertal kostnader som uppstått om individen istället ägt en bil. Det stora ekonomiska värdet i bilpooler ligger i att flertalet individer delar på de rådande kostnaderna. Vid användning av bilpoolens bilar betalar användaren endast för den tid bilen används och därmed hålls användaren ansvarig för bilen endast under den perioden

(Sunfleet, 2015). Trots kännedom om minskade kostnader så kvarstår en viss grad av skepticism bland individer till bilpoolsanvändning.

Walton & Sunseri (2012) menar att motivet till skepticismen beror till stor del på att individer saknar tydligare kunskap kring fenomenet bilpool. Begreppet saknar i nuläget tydligare marknadsföring. Brist på marknadsföring kring bilpools har varit grunden till att vissa individer knappt bekantat sig med begreppet (Walton & Sunseri, 2012). Även de individer som till viss grad bekantat sig med begreppet, saknas mer ingående kunskap kring bilpools, vilket har lett till att man undviker att ens försöka använda bilpoolen istället för ens egna bil (Walton & Sunseri, 2012). Med dessa påståenden i tankarna förblir det intressant att undersöka mer ingående vilka aspekter som påverkar rådande skepticism. Bortsett från tydligare marknadsföring bör det även finnas andra typer av skäl för skepticismen. Om bilanvändare fortsätter använda egna bilar istället för bilpools trots kännedomen om mindre kostnader så bör det finnas klara skäl som påverkar valet av egen bil gentemot bilpool.

1.2 Problemdiskussion

Bilpools är ett alternativ där användaren kan åtnjuta de fördelar en bil medför utan att äga bilen. Vid användning av bilpools minskar bilanvändningen till en viss grad. Undersökningar påvisar att en bilpoolsbil ersätter i snitt fem privatägda bilar (Trafikverket, 2013). En av de stora anledningar till detta mönster beror på att bilpoolsanvändaren anser att bilpools har varit mer kostnadseffektivt än att äga en egen bil, därav har det ansetts att den egna bilen varit överflödigt (Duncan, 2011). Vid övergången till en mer frekvent användning av bilpools har det dock uppstått en del obekvämligheter i form av att bilen inte alltid finns tillgänglig på parkeringen (Duncan, 2011). Det har även uppstått svårigheter i att behöva hämta/lämna bilen. Dessa svårigheter har lett till att individen väljer andra alternativ vid bilbehov.

Fenomenet bilpools faller inom konceptet delad mobilitet som i sin tur är en del av forskningsfältet delningsekonomi. Delningsekonomi handlar om att ett flertal individer delar på en resurs. Istället för att individen ska äga resursen och använda den, så kan flera individer använda sig av resursen och dela på kostnaderna (Richardson, 2015).

Ett antal bilpoolsföretag har utfört webbaserade undersökningar genom företagens respektive

medlemmar. Resultaten har påvisat att ekonomin är den avgörande faktorn vid användning av bilpool. Det har även påvisats att bilpoolens bilar endast varit mer ekonomiskt användbara vid kortare sträckor än de längre sträckorna eftersom kostnaden för bilpoolens bilar blir höga på längre sträckor. Detta beror på att bilpoolsanvändaren betalar för tiden som bilen används och därmed ökar kostnaderna ju längre tid bilen används. Även om bilen står still under en period så driver den ändå kostnader eftersom bilanvändaren betalar för tiden bilen är i dennes besittning (Lundin, 2008).

Begreppet bilpool sammankopplas med konceptet delningsekonomi, vilket är ett relativt nytt fält som snabbt expanderat (Puschmann, 2015). Delningsekonomi är ett koncept som ansetts som ett mer ekonomiskt lönsam metod än att en enskild individ äger resursen och bär kostnaderna (Richardsson, 2014). Ur ett samhällsperspektiv tyder ett mönster på att fältet delningsekonomi kommer fortsätta expandera och på lång sikt kommer allt fler individer ta del av konceptet. I dagsläget används delningsekonomi inom ett flertal olika branscher och man förutspår att begreppet i framtiden fortsätter expandera inom fler branscher som tillämpar begreppet i sina affärsidéer (Puschmann, 2015). Det beräknas bli allt vanligare för individer att använda sig av tjänster inom fälten för delningsekonomi (Puschmann, 2015). Motivet till förutsägelsen om att delningsekonomi blir allt vanligare för allmänheten beror på dess snabba framväxt och popularitet (Puschmann, 2015). I takt med expansionen av delningsekonomi så blir även begreppet bilpool allt vanligare, då bilpool utgör syftet med delningsekonomi (Puschmann, 2015). Av dessa anledningar är det av stor vikt att kunskap kring bilpooler ökar bland individer. I dagsläget innehar individer endast den allmänna förståelsen om att bilpooler är mer ekonomiskt lönsamma men mindre bekväma än att äga en egen bil. Detta är något som studien har som avsikt att diskutera och utreda. Individer som delar tolkningen om att bilpooler är ekonomiskt lönsammare än att äga egen bil, ombeds förtydliga sina åsikter angående vilka typer av faktorer som påverkar åsikterna. Vad gäller bilpoolers brist på bekvämlighet, så skall även detta fördjupas och utredas med avsikt att åtgärda dilemman. Då många bilanvändare anser att det stora nackdelen med bilpooler är dess brist på bekvämlighet, så bör tydligare information kunna erhållas kring användarnas åsikter för att exempelvis underlätta för bilpoolsföretagen att reducera dessa problem.

Sammanfattningsvis förväntas studien bidra till att bilpoolsbranchen erhåller kännedom om vilka tolkningar individer besitter vad gäller bilpooler. Studien skall bringa en tydligare förståelse beträffande de influenser som ligger till grund vid val av bilpool i kontrast till egen bil.

Ändamålet är att vid den tidpunkt då tydligt förståelse för hur individer resonerar erhållits, så kan exempelvis bilpoolsföretag kunna anpassa sina verksamheter till kunder på ett mer effektivt sätt. När kännedom erhålls kring hur individer resonerar och vilka faktorer som påverkar dessa resonemanger, blir det mer underlättande att anpassa sig till dessa.

Vad gäller konceptet delning av resurser så utfördes en studie där det undersöktes vilka grupper som generellt drar sig till att dela på resurser (Blumenberg & Smart, 2014). Det har visats att individer med sämre ekonomi som exempelvis ungdomar, studenter, arbetslösa etc. är mer villiga till delningsekonomi och användning av bilpooler. Dessa grupper visar en positiv inställning till delade resurser även i andra sammanhang än nödvändigtvis endast i bildelning. I studien bekräftades även att individer som inte attraherades av bilpooler och delningsekonomi mestadels var individer med stabila inkomster och barnfamiljer (Litman, 2009). Man hävdar att det beror på att individer med stabila inkomster inte varit i behov av delning av resurser då man inte har ansetts sig vara lika bunden av ekonomiska begränsningar. Vad gäller barnfamiljer menar studier att bekvämligheten i att äga resurser när man har barn väger tungt. Ägandet av resurs innebär en viss trygghet och bekvämlighet. Av dessa anledningar har dessa grupper inte lagt större vikt vid de högre kostnader som bilägandet medfört (Litman, 2009).

Inom ekonomiska aspekter har det utförts studier som undersökt vilka faktorer som bilpoolsmedlemmar anser indikerat till en bättre ekonomi vid användning av bilpool i kontrast till den egna bilen. Rapporten från en studie visar att bilpoolsmedlemmarna anser att medvetenheten av de olika kostnaderna har ökat och att resorna planeras i högre grad än det tidigare gjorts (Steininger, Vogl & Zettl, 1996). Trots det ökade ekonomiska sparandet vid användning av bilpool har det visats att bilpoolen medfört en del svårigheter. Individer har varit ovilliga till att dela på resurser med andra individer och har av den anledningen ratat bilpooler. Detta påstås vara den stora anledningen till att bilpooler inte lyckats expandera än mer (Steininger et al. 1996).

Vad gäller bekvämlighetsfaktorn anses den vara en viktig aspekt vid bedömning av bilpoolsanvändning. I allmänhet bedömer bilanvändaren huruvida användning av egen bil i kontrast till användning av bilpool skulle innebära bekvämlighetsfördelar. Människan strävar merendels efter att göra saker så enkelt och bekvämt som möjligt. Sällan är människor villiga att behöva utsätta sig för krävande arbete i onödan. Vid användning av den egna bilen förser människor sig med en mängd bekvämligheter. Det anses som väldigt enkelt och flexibelt att ta sig till parkeringsplatsen och starta bilen. Annat är det vid behov av extra arbete i form av att behöva boka en bilpoolsbil och sedan behöva hämta och lämna bilen (Walton & Sunseri, 2012). Däremot behöver bilpoolsanvändning nödvändigtvis inte endast innebära obekvämligheter.

Bilpoolsanvändningen kan även innebära vissa typer av bekvämligheter som den egna bilen inte skulle kunna förse individen med. Att äga en bil innebär en del arbete i form av kravet till att besiktiga bilen och förse bilen med nödvändig reparation vid behov. Vidare är bilen i behov av olika typer av vård i form av exempelvis städ och tvätt (Durgee och Colarelli, 1995). Dessa typer av arbete är något som bilpoolsföretagen hålls ansvariga för och därmed slipper bilanvändare detta arbete vid användning av bilpool.

Vid utförandet av studien så inledde vi författarna av uppsatsen med förstudier som berör ämnet för att tjäna som stöd till denna studie. Vi eftersökte litteratur inom delningsekonomi för att finna material som uppvisar de aspekter som influerar bedömningar inom delningsekonomi och bilpool. Vi anträffade väldigt få tidigare studier som behandlade huruvida bekvämlighet eller olika typer av kostnadsbesparingar som uppstår vid användning av bilpool kunde påverka bedömningen av delningsekonomi. Vi tillämpade lämpliga teman som vi ansåg skulle vara av vikt vid bedömningar inom bilpool och delningsekonomi. De teman som vi främst ansåg vara av större vikt var teman som berör; bekvämlighetsfaktorer, priser inom bilpooler, och även om huruvida individen sparar pengar på att dela på resurser istället för att äga resursen. Med tanke på att det utförts väldigt få tidigare studier som sammankopplar dessa teman med bilpooler och delningsekonomin, såg vi vår chans till att bidra med tydligt och färskt information inom forskningen. Studien skall förtydliga hur dessa teman hänger ihop med delningsekonomi och hur detta påverkar individen till att använda sig av tjänster inom delning av resurser. I nuläget är det oklart om bekvämlighet är en faktor som påverkar val av att använda egen resurs i kontrast mot

att dela resursen med flera individer. Det är för många individer en självklarhet att det sparas pengar vid delning av resurser i kontrast till att äga resursen och att behöva stå för alla kostnader. Det som däremot är oklart är om detta påverkar individen vid val av att äga resurser eller att dela resurser. Även om individer anser att delningsekonomier leder till kostnadsbesparingar för den egna privatekonomin, så behöver detta inte påverka individen till att använda sig av delningsekonomi. Med dessa formuleringar i tankarna skall vår studie utreda vilka resonemang som cirkulerar kring individerna.

Det som motiverar studien är att det i dagsläget råder brist på ordentlig forskning kring bilpooler utifrån användarnas perspektiv (Trafikverket, 2012). Med tanke på begreppets ökade popularitet så ökas säkerligen forskning inom fältet successivt. I dagsläget är det dock alltjämt bristfällig forskning. Med tanke på att Trafikverket år 2012 ansåg att forskningen brister så behöver det nödvändigtvis inte överrensstämma vid den tidpunkten då vi utför denna studie d.v.s. år 2015. Av denna anledning har vi utfört omfattande eftersökningar för att finna lämpligt material inom ämnet. Detta har dock utförts utan större framgång, vilket tyder på att påståendet om att forskningen ännu är bristfällig inom fältet stämmer.

Det som vi tillför den befintliga forskningen är att förminska bristerna och tillföra nytt material. Ur användarnas perspektiv inom bilpooler hade vi svårigheter att finna någon kvalificerad forskning, och det vi fann om bilpooler berörde mestadels generella och ytliga åsikter som exempel att bilpoolsanvändare anser att bilpool är kostnadseffektivt. Mer ingående information om vad kostnadseffektiviteten beror på och hur detta kan påverka bilpoolsmedlemskap, framgår ej. Andra typer av brister som råder i den befintliga forskningen är huruvida bekvämlighet kan komma att påverka vid val av användning av delningsekonomier. Vi skall av dessa anledningar bidra med ökad forskning inom området för att täppa igen bristerna.

1.3 Syfte

Med ovan presenterad bakgrund och diskussion kan det dras slutsatser av att individer i allmänhet delar tolkningen om att anse att bilägandet medför stora kostnader. Vid val av användning av bilpooler i kontrast till användning av en egen bil utförs det ett antal bedömningar hos individer. En bedömning av stor vikt gäller de ekonomiska bedömningar där individen utför en uppskattning av vilket av valen som skulle innebära högst ekonomisk lönsamhet. I takt med den ekonomiska lönsamheten infaller bekvämlighetsfaktorer som leder till att valen kan komma att påverkas. Kort sagt kan bilanvändare välja att äga en egen bil trots kännedom om mindre ekonomisk lönsamhet, så länge individen anser att den egna bilen är ett mer bekvämt alternativ.

Syftet med studien är att erhålla en djupare förståelse för vilka upplevelser och åsikter som påverkar den ekonomiska bedömningen hos bilpoolsanvändare vid medlemskap i bilpool. Sammanfattningsvis kan det anföras att ändamålet är att erhålla en tydligare förståelse för vilka skäl och anledningar bilpoolsanvändare besitter vid val av bilpool gentemot ägande av egen bil.

1.4 Frågeställning

Med ovan bakgrund har följande frågeställning formulerats. Avsikten är att uppnå presenterat syfte.

Vad påverkar den ekonomiska bedömningen av medlemskap i bilpooler hos bilpoolsmedlemmar?

2. Tidigare forskning

För att erhålla tydligare förståelse kring faktorer som skulle kunna påverka en individs bedömning vad gäller ekonomiska aspekter vid medlemskap i bilpool, så har tidigare forskning som berör ämnet studerats. Då bilpooler handlar om delning av resurser är bilpooler en del av konceptet delningsekonomi. Studien har därför utgått från tidigare forskning inom forskningsfältet delningsekonomi. Då studien ämnar studera hur den ekonomiska bedömningen för bilpool i förhållande till att äga bil påverkas, har det även studerats; kostnader vid ägande av bil, priser inom bilpooler, och bekvämlighetsfaktorer vid användning av egen bil i kontrast mot användning av bilpooler.

2.1 Delningsekonomi

Delningsekonomi som tidigare nämnts handlar om att ett flertal individer delar på produkter eller tjänster (Richardson, 2015). Konsumtionen i delningsekonomin förknippas med begreppet tillgångskonsumtion och definieras som varor och tjänster som förmedlas utan att ägandet ändras (Bardhi och Eckhart, 2012). Fördelarna med delningsekonomi är att varor och tjänster som lämnats underutnyttjad kan användas i större utsträckning (Richardson, 2015). Detta kan leda till att behovet av att äga föremål minskar (Richardson, 2015). Delningsekonomi samordnas oftast av IT-plattformar och en viktig anledning till att delningsekonomi växt de senaste åren påstås vara att IT utvecklats, expanderats och blivit allt mer tillgänglig (Cohen och Kietzmann, 2014).

En annan faktor av stor vikt för delningsekonomin framväxt är en ändrad attityd hos konsumenter (Cheng, 2008). Konsumenter lägger inte lika stor vikt vid ägande av resurs som de tidigare gjort. Traditionellt har konsumenter föredragit att äga föremål. På senare tid har dock konsumenters behov av att äga resurser minskat och konsumenten nöjer sig med att endast ha tillgång till varan (Cheng, 2008).

Anledningar till att individer kan vara ovilliga till att dela på resurser kopplas samman med bekvämlighetsfaktorer (Walton & Sunseri, 2012). Bekvämlighet är ett vida undersökt ämne inom framför allt psykologi och kommunikationsvetenskap (Spake, Beatty, Brockman & Crutchfield, 2003). Bekvämlighet betraktas som ett mänskligt grundbehov (Spake et al, 2003). Begreppet

handlar om att enklare val oftast föredras framför svårare val. Känslan av bekvämlighet kan komma att påverka en konsuments val av produkter (Spake et al, 2003). Individer kan anse att det är mer bekvämt att äga sin egen produkt än att dela den med flera (Walton & Sunseri, 2012).

Anledningar till att konsumenter väljer att endast använda en produkt istället för att äga den är att vissa individer inte ser ägandet som en statussymbol (Durgee och Colarelli, 1995). De individer som inte väljer att äga produkter värderar istället andra typer av faktorer högt. Det kan röra sig om faktorer som innebär att slippa hållas ansvarig för en produkt eller att individer inte är tvungna att upprätthålla en viss tillgång som exempelvis en bil. Platsbrist kan vara en ytterligare anledning till att individer väljer att inte äga produkten. Individer kan även ha ekonomiska skäl till avståndstagandet till ägandet. (Durgee och Colarelli, 1995)

Det finns även nackdelar med delningsekonomi. Det kan finnas individer som inte uppskattar att dela resurser med andra (Walton & Sunseri, 2012). Det kan vara så att resurser slits ut snabbare vid användning av flera personer. Studier visar att individer inte är lika försiktiga med en produkt som de själva inte äger (Durgee och Colarelli, 1995).

Konceptet delningsekonomi omfattar idag en uppsjö av varor och tjänster. Det rör sig exempelvis om filmdelningstjänster, musikdelning, kläddelning och smycken (Bardhi och Eckhart, 2012). En gren inom delningsekonomi är delad mobilitet. Grenen delas in i cykeldelning, samåkningstjänster och bilpool (Cohen och Kietzmann, 2014). I dagsläget är delningsekonomi ett relativt nytt begrepp inom forskarvärlden, vilket för första gången myntades så sent som år 2008 (Puschman, 2015). Då forskningsfältet är relativt nytt, så har fältet inte noggrannare genomforskats. Vid en förstudie till denna studie hittades inga tidigare studier som behandlar användares ekonomiska bedömning av delningsekonomi, vilket gör det intressant att studera djupare.

2.2 Kostnadsbesparing med bilpool som färdmedel

Bilpooler är ett koncept där tanken är att istället för att enskilt äga en bil, så delar ett antal medlemmar på en eller flera bilar. Genom att dela på bilarna minskar den enskilda medlemmens ekonomiska börda (Trafikverket, 2013). Medlemmarna i en bilpoolstjänst har oftast tillgång till bilpoolsbilarna 24 timmar om dygnet och får oftast tillgång till bilarna genom en webbportal där de även har tillgång till en medlemsnyckel som används till upplåsning av bilarna (Trafikverket, 2013). Bilpoolsbilarna står utspridda på speciella parkeringsplatser som kallas bilpoolsstationer. (Sioui, Morency och Trépanier, 2013)

Studier påvisar att bilägandet påverkas av individers privata ekonomi (Toasin Md Oakil, Ettema, Arentze, och Timmermans, 2014). Det råder en stark koppling mellan inkomst och benägenhet att äga bil. Studier påvisar att en förbättrad inkomst leder till ökat bilinnehav (Toasin Md Oakil et al., 2014). Begränsningar i inkomster däremot leder till att vissa grupper äger bil i mindre utsträckning än andra (Blumenberg och Smart, 2014). En förlorad anställning kan innebära att individer tvingas lämna ifrån sig sina bilar (Toasin Md Oakil, et. al., 2014).

Att äga bil innebär flera fasta kostnader som uppstår även om bilen inte används (Duncan, 2011). Dessa kostnader är den värdeminskningen som bilen utsätts för. Försäkringskostnader är ett annat exempel på fasta kostnader, i Sverige är det även lagstadgat att för att få använda en bil i trafiken måste ägaren betala trafikförsäkring (Transportstyrelsen, 2015).

En fördel med bilpool anses vara att bilpoolsbilar minskar antalet bilar på vägen (Martin, Shaheen, och Lidicker, J, 2010). Bilarna på vägen minskas genom den enskilda bilpoolsmedlemmens ökade benägenhet till att planera sina resor (Duncan, 2011). Då bilarna inte alltid är tillgängliga i form av att bilen står tillgänglig på parkeringen, så minskar de impulsiva resorna alltmer (Duncan, 2011).

Fördelar som individen avnjuter av bilpool, i förhållande till att äga bil är att användning av bil kan minska med bilpool (TCRP, 2005). Detta kan leda till väsentliga fördelar för individens privata ekonomi (Duncan, 2011). Med tanke på att kostnaderna för bilpoolstjänster oftast är

rörliga får bilpoolsanvändarna oftast bättre översikt över vad bilanvändningen kostar och kan därigenom minska sin användning i förhållande till att äga bil (Duncan, 2011). Andra incitament till att anslutning till en bilpool är miljöfördelar (Burkhardt och Millard-Ball, 2006).

Bilpoolstjänster behöver dock inte alltid leda till att bilanvändningen minskar, vissa forskare menar att bilpoolstjänster skulle kunna leda till att individer som tidigare inte haft tillgång till bil, får tillgång till bil genom bilpoolstjänsten och därmed ökar bilanvändningen (Cervero, Creedman, Pai & Pohan, 2002).

Forskning visar att bilpool är mest lönsamt för individer som inte använder bil frekvent (Duncan, 2011). Om en individ äger en bil och inte använder den frekvent och inte heller kör längre sträckor med bilen, blir de totala kostnaderna oproportionerligt höga då alla bilens fasta kostnader räknas in (TCRP, 2005). Om individen däremot är medlem i bilpool blir de totala kostnaderna inte lika höga då timavgiften multiplicerat med antalet använda timmar inte överstiger det pris som skulle motsvarats vid en privatägd bil (Duncan, 2011).

Medlemskap i en bilpool anses som mest lönsam när bilresandet per år ligger mellan 1000-1200 mil (Trafikverket, 2012). Trafikverket (2012) påpekar att vad gäller bilanvändning för privatpersoner är dessa inte alltid rationella, utan kan bygga på vanor och känslor som kopplats till vissa produkter.

Bilpool kan även innebära kostnadsfördelar för de individer som använder bil frekvent, då dessa personer exempelvis inte behöver belastas med parkeringsavgifter (Burkhardt och Millard-Ball 2006). Duncan (2011) menar att en övergång till bilpool skulle kunna innebära en del kostnadsbesparingar då en individs tidigare bil hade kunnat vara mindre energieffektiv än bilpoolsbilarna. Bilpoolsbilar är oftast nya (oftast inte över tre år) och de flesta bilarna är relativt små och bränsleeffektiva (Duncan, 2011).

Enligt Porter (1999) kan kostnader för bilägandet delas upp i explicita och implicita kostnader. Implicita kostnader är kostnader som inte mäts i monetära mått, detta kan exempelvis vara risk

för olycka, medans implicita kostnader är kostnader som direkt är härledda till likvida medel. Implicita kostnader kan delas upp i rörliga och fasta kostnader. Rörliga kostnader är kostnader som är beroende av hur mycket bilen används, dessa kostnader kan exempelvis vara bensinkostnader. Fasta kostnader är kostnader som inte påverkas av hur mycket bilen används, dessa kostnader kan vara försäkring och kostnader för att äga bilen (Porter, 1999).

2.3 Bekvämlighet

Bekvämlighet är möjligtvis ingen faktor som direkt förknippas med ekonomisk bedömning. Individer kan visa negativ inställning till att använda sig av produkter eller tjänster överlag så länge bekvämlighetsfaktorer inte uppfylls (Walton & Sunseri, 2012). Detta leder till att bekvämlighet blir en faktor med stor tyngd eftersom det påverkar individers val.

Om en produkt eller tjänst anses vara mer bekväm, så anses det att konsumenter blir mer angelägna till att betala extra för produkten eller tjänsten. Individer kan anse att det är mer bekvämt att äga en egen bil än att dela bilen med flera (Walton & Sunseri, 2012). Individer kan visa negativ inställning till delning av resurser eftersom man anser att det blir obekvämt att ständigt behöva hämta och lämna resursen. Ett annat problematik är att resursen skall ständigt finnas tillgängligt för att kunna användas, vilket kan vara en svårighet då en delningsresurs delas med andra individer och kan därmed vara otillgänglig under vissa perioder och omständigheter (Duncan, 2011). Det finns även fördelar med delning av resurser. Forskning visar att användning av resurser utan att äga dem innebär att användaren slipper vissa åtaganden som ägandet innebär (Durgee och Colarelli, 1995). Ur ett bilperspektiv skulle dessa åtagande vara att individen slipper; tanka bilen, reparationer av bilen, besiktiga bilen och även bekymra sig över att ha en bil som slits ut (Duncan, 2011).

2.4 Priser och kostnader

Studien ämnar urskilja kostnader från priser. Kostnader definieras i studien som de abstrakta kostnader som uppstår vid bilägandet som försäkring, slitage, bensin osv (mer om detta i delkapitel 2.2 *Kostnadsbesparing med bilpool som färdmedel*). Priser i studien definieras som det konkreta pris som kunden betalar när den använder den delade tjänsten.

Enligt mikroekonomisk teori efterfrågar fler individer en viss vara ju lägre priset på varan ligger (Frank och Cartwright, 2013). Teorierna menar att individens efterfrågekurva påverkas av marknadens efterfrågekurva, då individer är mer benägna till att köpa en viss produkt vid ett lägre pris (Frank och Cartwright, 2013). Individer har en tendens att alltid välja det pris som bedöms som lägst (Ingenbleek och van der Lans, 2013). Då priset är en faktor som påverkar individens val så är det av stor vikt att bilpoolsanvändare anser att bilpoolsföretagens priser inte är alltför höga. Är priserna för höga så leder det till att efterfrågan av bilpooler minskar (Ingenbleek & Van der Lans, 2013). Av rådande motiv krävs det att företag som arbetar med bilpooler försöker sätta så låga priser som möjligt på sina tjänster för att locka kunder. Att sätta för lågt pris kan även innebära en del problematik för företagen eftersom att de är i behov av att generera vinst för sin tjänst och därmed inte kan sjunka under prisnivåerna man fastställt.

Priser inom delningsekonomi varierar beroende på vilken vara eller tjänst som delas. När individen ansluter sig till delningstjänster kan priset antingen vara; en fast månadsavgift, fast månadsavgift inklusive en rörlig avgift, eller en avgift för varje gång resursen används (Richardson, 2015).

Att definiera ordet pris är väldigt invecklat. För en individ kan ett pris upplevas som lågt, för en annan individ kan samma pris upplevas som högt (Grönroos, 2004). Ett skäl till denna typ av tolkning beror på inkomster. Inkomster avgör hur individer bedömer om ett pris är lågt eller högt.

2.5 Sammanfattning av tidigare forskning

Ett flertal studier visar att bilpoolstjänst är en faktor som upplevs av bilpoolsanvändare som ett mer ekonomiskt lönsamt alternativ än att äga en egen bil. Trots den generella tolkningen som råder bland bilpoolsanvändare så fortsätter individer att använda egna bilar. Olika studier visar att individers val vid medlemskap i bilpooler påverkas av många olika typer av faktorer. De faktorer som vi ansåg som mest centrala begrepp är bekvämlighetsfaktorer, priser, kostnader och delning av resurser. Dessa begrepp saknar större forskning i tidigare studier och är framför allt inte

sammankopplade till delningsekonomisfältet. Av den anledningen har dessa begrepp framhävts och använts i studien, där det utförts en fallstudie för att ge en tydligare förklaring till vilka faktorer som påverkar valen vid medlemskap i bilpooler.

3. Metod

Vår studie baseras på telefonintervjuer med 11 personer som är hyresgäster hos Wallenstam AB, och som också är medlemmar i bilpoolstjänsten Wallenstam Drive. I detta kapitlet motiverar vi val av metodansats och ger läsaren en inblick i tillvägagångssättet som vi använt oss. Läsaren erhåller även en tydligare förståelse för vilka eventuella hinder som dykt upp för oss och hur dessa åtgärdats. Det ges även förklaringar till hur hindren kommit att påverka val av metodansatserna. Vikten i kapitlet ligger på hur samarbetet med Wallenstam och respondenterna fungerat. Med samarbetet menas exempelvis hur vi kommit i kontakt med Wallenstam och utvecklingen som skett sedan den första kontakten. Vad gäller samarbetet med respondenterna skall en beskrivning ges som berör hur vårt arbete med respondenterna sett ut.

3.1 Fallföretag

Bostadsföretaget Wallenstam AB har sedan det grundades år 1944 erbjudit kvalitativt utbud av bostäder i ett antal städer i Sverige. Den första september 2014 startade Wallenstam AB ett projektarbete tillsammans med Hertz, Sunfleet och JKL. Projektet kallas för Wallenstam Drive. Syftet är att erbjuda hyresgäster möjligheten till att ansluta sig kostnadsfritt till en webbportal där hyresgästen erhåller tillgång till Sunfleets bilpoolsbilar. Medlemskap i tjänsten sker genom registrering på Hertz hemsida. Vid registrering erhåller användaren ett så kallat smartcard, vilket behövs för att kunna låsa upp bilpoolsbilarna. Under pilotperioden är det kostnadsfri månadsavgift och därmed betalar användarna endast under perioden bilarna används. Projektet omfattar Wallenstams hyresgäster i Göteborgsområdet och tjänsten har ungefär 150 medlemmar.

Vi ansåg att projektet Wallenstam Drive passade in på våra preferenser. Då vi var på jakt efter ett företag som arbetar inom bilpoolsbranschen och som var placerad i staden Göteborg där vi författare av uppsatsen befinner oss, så ansåg vi projektet som tämligen intressant. Projektet var relativt nystartat och detta innebär att kundernas upplevelser vid användning av bilpool fanns färskt i minnet, vilket leder till att vi erhåller färsk och ny information. En annan viktig detalj var att med tanke på projektets korta existens så slog oss tanken att Wallenstam AB möjligtvis ansåg att en sådan undersökning vore intressant även från företagets sida. Det som cirkulerade i våra

tankar var att det möjligtvis inte utförts någon liknande undersökning hos Wallenstam med tanke på projektets korta existens. En undersökning av denna rang skulle kunna bidra till att Wallenstam AB erhåller information om vad kunderna innehar för åsikter angående tjänsten. Informationen skulle kunna leda till att Wallenstam erhåller möjlighet till ökad kundnöjdhet genom att förbättra kvalitén på tjänsten.

Wallenstam AB menar att tjänsten skall fungera som ett alternativ till bilägandet då företaget hävdar att det är ett mer ekonomiskt lönsamt alternativ till att äga egen bil. Vid vår studie bekräftar bilpoolsanvändarna Wallenstams påstående om att bilpoolsmedlemskapet skulle vara mer lönsamt att använda än egen bil. Bilpoolsanvändarna är dock mer skeptiska till bilpoolens bekvämlighet, där man menar att ägande av egen bil är mer bekvämt och flexibelt.

3.2 Kvalitativa intervjumetoder

För möjligheten till djupare förståelse för hur bilanvändarna resonerar ansåg vi att en kvalitativ intervjuansats var att föredra. Med kvalitativa intervjuansatser ökar möjligheten till problematisering och följdfrågor. Detta är av stor vikt givet studiens syfte som bygger på individer som med erfarenheter och upplevelser delar med sig av sina respektive tankar vad gäller ekonomiska bedömningar i bilpoolssammanhang. Med ekonomisk bedömning menas de faktorer som berör ekonomi och som has i tanke vid jämförelser mellan att använda bilpool eller att använda en egen bil. Att erhålla möjligheten till följdfrågor är en faktor med stor tyngd vid kvalitativa ansatser. Vid intervjuerna erhöll vi vid flera olika tillfällen god information från intervjupersonernas svar som tillförde vår studie med viktigt material. Därav utnyttjade vi chansen till följdfrågor vid de tillfällen då vi ansåg att svaren behövde förtydligas. En annan viktig detalj med följdfrågor är att risk för missförstånd minskar eftersom möjligheter för intervjupersonen att erhålla sig chans till vidareförklaring av sitt påstående föreligger. Vid kvalitativa intervjuer ges en större inblick och förståelse då det ges förståelse utifrån intervjupersonens perspektiv (Kvale och Brinkmann 2009), vilket är till grund för vår uppsats då studien som tidigare nämnts bygger på individers upplevelser och åsikter. Målet med studien är att utgå utifrån individen och undersöka dess kunskap och förståelse för att kunna finna ett mönster på hur en bilanvändare resonerar. För att erhålla sådan tolkning, har studien riktat in sig på tolkningar i individers sociala verklighet, vilket föreligger vid användning av kvalitativ forskning. Det personliga mötet mellan intervjuaren och intervjupersonen innebär att flera detaljer tillkommer som annars skulle missats vid en kvantitativ undersökning (Bryman och Bell, 2011).

En intervjuguide strukturerades som innebar att vi använde oss av en lista över teman som behandlades (Bryman och Bell, 2011). Vi erhöll lämpliga teman i form av *bekvämlighet, priser, kostnadsbesparingar och delningsekonomi*. Dessa teman ansågs av oss som lämpliga då vi efter en period av funderande över val av teman ansåg att dessa teman vore mest inbringande givet besvarandet av studiens syfte. Vid studien genomfördes semistrukturerade intervjuer. Motivet till att semistrukturerade intervjuer med anpassning av vår intervjuguide brukades var av motivet att i intervjuguiden är frågorna väldigt öppna vilket leder till att utrymme öppnas för vidare diskussioner som leder till att intervjupersonen kan utveckla sitt svar. Fördelen vi erhåller är att

det innebär större förståelse för oss att få en tolkning av vad intervjupersonen försöker förmedla. Möjligheten för vidare diskussioner var en faktor som kom att spela stor roll för oss vid tolkning av svaren. Vid en del tillfällen var intervjupersonernas svar av den karaktären att det krävdes en vidare diskussion för att erhålla tillräckligt bra svar för att bygga vidare resultatet på. Ett exempel på när vidare diskussion var brukbart var vid ett tillfälle då intervjupersonens svar var till en viss grad otydligt. Det var vid en situation då intervjupersonen påstod att bilpoolsanvändning endast sker vid de tillfällen då det vore olämpligt att använda ens egna bil. Detta var ett svar som gav oss flera frågetecken i tankarna, därav ansåg vi att det vore intressant att ställa följdfrågor och öppna uttrymme för vidare diskussion för att erhålla en tydligare förståelse för intervjupersonens påstående.

Vid utformandet av intervjuguiden (Bilaga1) ansåg vi att det vore lämpligt att inleda intervjuerna med en kortare övergripandedel som innebär korta allmänna frågor med korta svar för att intervjupersonerna skall erhålla möjlighet till att skapa sig en uppfattning om intervjun och för att vi sakta och mer förberedda arbetar oss in i intervjuens huvuddel som behandlar studiens teman (Bryman och Bell, 2011).

3.3 Urval och avgränsning

Vid urvalet nyttjade vi oss av ett bekvämlighetsurval. Med bekvämlighetsurval menar man att det väljs ut intervjupersoner som råkar finnas tillgängliga där forskarna befinner sig (Bryman och Bell, 2011). Den stora fördelen med att använda sig av bekvämlighetsurval är att det underlättar för forskarna i sitt arbete med att finna lämpliga intervjupersoner till studien. Det som underlättar är att forskarna slipper utföra eventuella resor för sökandet av intervjupersoner, vilket skulle kunna innebära en del svårigheter i form av tid och kapital (Bryman & Bell, 2011). Av detta skäl landade vårt val av geografisk position på Göteborgs stad med anledning av att vi författare av uppsatsen bor i just Göteborg. Av den anledningen avgränsades undersökningen till just den staden vi båda bor i. Med bekvämlighetsfaktorn i tankarna inledde vi vårt sökande av lämplig bilpoolsföretag endast inom Göteborgsregionen. Det råder även nackdelar med bekvämlighetsurvalet. Vid forskning är behovet stort av att arbeta med lämplig material. Med bekvämlighetsurvalet begränsas materialet i form av att lämplig material möjligtvis inte finns tillgängligt i de områden som forskarna befinner sig i (Bryman & Bell, 2011). Om det istället

utförts en studie i en mindre stad så skulle resultaten kunnat komma att bli annorlunda eftersom bilanvändandet i en mindre stad jämfört med i en större stad kan variera. I en mindre stad kan det vara brist på bilpooler, vilket leder till att det råder brist på individer som använder bilpooler och av den anledningen kan det innebära en del svårigheter till att hitta eventuella respondenter. Brist på respondenter leder till att resultat byggs på begränsat material, vilket kan leda till missvisande resultat. I studiens fall har vi dock varit placerade i en storstad med stor tillgång till lämpligt material i form av ett stort utbud av bilpoolsföretag och bilpoolsanvändare. Därmed har vi inte haft något form av begränsat material att arbeta med och av den anledningen bör vår studie utgiva trovärdigt resultat utan de typer av begränsningar som skulle kunnat medföras ifall studien utförts i en mindre stad.

I Göteborgs stad finns flera olika företag vars syfte är att erbjuda bilpooler. Efter en intensiv sökning efter bilpooler föll valet på bostadsföretaget Wallenstam AB. Wallenstam AB kontaktades och vi presenterade förslag till studie. Detta var något som Wallenstam AB fann som tämligen intressant. Då projektet var nystartat så var en sådan studie intresseväckande att utföra. Vi erhöll databaser av Wallenstam AB där vi gavs tillgång till information om de hyresgäster som ingått ett medlemskap i projektet. Informationen bestod bland annat av namn, ålder, kön, adress och telefonnummer. Vid urval av intervjupersoner var målet att erhålla en allmän bild av hur en bilanvändare med stora möjligheter till en bilpool besitter för kunskap och åsikter. Med tanke på att det var den allmänna bilden vi utgick från avgränsade vi oss inte på ålder, kön eller geografisk position på intervjupersonerna. Vi valde slumpmässigt elva personer som geografiskt bodde inom Göteborgsområdet. Motivet till att endast intervjua elva personer beror på tidsbrist som ledde till begränsad möjlighet till att intervjua flera personer. Vi anser att givet studiens syfte räckte elva intervjuer då ett mönster skapades av att intervjupersonernas svar var någorlunda snarlika. Studien avgränsades till att endast intervjua de personer som förutom att vara medlemmar i bilpoolen, även har använt tjänsten. Detta med anledning till att studien bygger på att man bör vara en bilanvändare som förutom att äga eller ägt en bil, även använt sig av en bilpool för att kunna dela med sig av kunskap och åsikter.

Vid val av individuella respondenter valde vi ut ett antal personer från databasen som vi fått tillgång till. Vi gavs tillgång till en lista på runt 100 personer och listan delades in i två delar. Ena av oss författarna fick slumpmässigt plocka ut ett antal personer från nummer 1-50 som författaren ringer upp. Den andra författaren fick slumpmässigt plocka ut personer från andra delen av listan från nummer 51-100. Syftet med studien var som tidigare nämnts att få en allmän bild av hur bilanvändare resonerar, av den anledningen var det utan betydelse vilket kön och ålder respondenterna hade vid det slumpmässiga urvalet.

3.5 Genomförandet av intervjuer

Över lag anser vi att intervjuansatser är en bra metod vid dessa typer av studier. Då vår studie bygger på upplevelser och erfarenheter är vi i behov av mer detaljerat svar från intervjupersonerna för att enklare utföra analyser av svaren. Detaljerade svar erhålls i större grad vid intervjuer än vid exempelvis enkätundersökningar. Nackdelen med enkäter är att behovet av ett stort urval av testpersoner är hög och risken är stor att de som besvarar enkäterna inte lägger så stor vikt vid att vara ärliga vid sina svar. I jämförelse med intervjuer så försätter intervjupersonerna sig i situationer där det krävs tydligare och ärligare svar (Bryman & Bell, 2011). Anledningen till att svaren blir tydligare och ärligare är på grund av att intervjuare har vid intervjuer stor chans till att be intervjupersonen till utveckling och fördjupning av svar. Att använda oss av enkätundersökning var ett alternativ som vi till en början övervägde. Vid kontakt med Wallenstam AB frågade vi om möjligheter till en enkätundersökning skulle vara ett alternativ. Med tanke på tidsbristen så angav vi att enkäten bör finnas tillgängligt för kunderna i en två veckors period. Förfrågnings nekades av Wallenstam AB med anledning av att ifall en undersökning publiceras på Wallenstams webbsida så bör den finnas tillgängligt för kunderna i minst en månad. Av den anledningen ändrade vi planeringen och istället använde oss av telefonintervjuer, vilket var flexibelt och mindre tidskrävande att utföra.

Genomförandet av intervjuerna utfördes via telefonintervjuer då vi ansåg att telefonintervjuer uppvisar en del fördelar i kontrast med direkta intervjuer. Fördelen är att det är mer ekonomiskt och smidigare att få tag på intervjupersoner (Bryman och Bell, 2011). En annan fördel med telefonintervjuer är att intervjupersonerna erhåller en viss trygghet till att kunna besvara frågor

som eventuellt skulle kunna anses vara känsliga. Skälet är att vid direkta intervjuer kan det kännas mer personligt och av den anledningen känner intervjupersonerna viss svårighet till att vara helt ärliga i sina svar (Bryman och Bell, 2011). Det råder även en del nackdelar med telefonintervjuer. En nackdel är att man exempelvis missar miner och gester som inte skulle missats vid ett personligt möte. Missandet av miner och gester kan försvåra analysen av intervjun och på grund av missförstånd skulle det därmed resultera i ett felaktigt resultat (Bryman & Bell, 2011).

Vi valde ut ett antal påföljande dagar där vi ringde upp eventuella intervjupersoner. Vi började med en presentation av oss själva och studien. Sedan tillfrågades personerna om de var villiga att ställa upp i en frivillig intervju för utförandet av studien. De personer som ställde upp på intervjun fick delta. Intervjuerna utfördes med inspelningsbara telefoner för att vi skulle kunna fokusera på intervjun istället för att skriva anteckningar, då risk för missad information är hög. Innan intervjuerna startade frågade vi intervjupersonerna om samtalet fick spelas in, samtliga intervjupersoner gav sitt medgivande. Intervjuerna pågick i ungefär femton till tjugo minuter per intervjuperson och totalt blev det elva stycken intervjuer. Vi valde att ringa de tider som passade oss själva men tog hänsyn till att helst ringa senare på eftermiddagen då individer oftast slutar arbeten och dylikt. Vid våra försök till kontakt förekom det att personer som vi ringde upp inte svarade, då fortsatte vi med att ringa upp nästa person tills vi fick svar. Vid de tillfällen vi erhöll svar bemöttes vi även av ett trevligt bemötande och personerna var till en hög grad villiga till att ställa upp på intervjuerna. Vid något enstaka tillfälle förekom det att personen var upptagen och avböjde till att ställa upp på en intervju. Det förekom vid ett antal tillfällen att personen inte svarade alls när vi ringde. Vid behov av kompletterande frågor, ringdes intervjupersonerna upp igen. Exempel på detta var vid några enstaka tillfällen att vi hade missat en fråga när vi intervjuat. Det kunde bli stressigt och rörigt då man både skulle hålla ordning på alla frågor och intervjuas på samma gång. Anledningen till att det blev stressigt och rörigt var för att vi ringde intervjupersonerna enskilt, detta på grund av tidsbrist och svårigheter till att vi författare träffas och utför intervjuerna tillsammans. Hade tiden och möjligheten funnits till att utföra intervjuerna tillsammans så hade det troligtvis inte blivit lika stressigt och rörigt.

3.6 Analysmetod

Analysen påbörjades genom att vi ett antal gånger lyssnade på materialet för att erhålla en större förståelse för hur intervjupersonerna besvarar respektive fråga. Efter lyssnandet av materialet påbörjades en sammanfattning av materialet i ett textdokument i datorn för att fortsätta analysera och hitta olika tankemönster hos intervjupersonerna. Dessa analyser kopplades till tidigare forskning inom ämnet. Efter sammanfattningen delade vi in materialet i olika teman som vi analyserat fram från den teoretiska delen. Från den teoretiska delen hade vi format ett antal teman som vi ansåg vara lämpliga för utförandet av studien. Vi valde fyra olika teman som berörde studiens huvudämne ekonomi och av den anledningen ansåg vi att studiens syfte skulle kunna besvaras med dessa teman. Vid analys av materialet brukade vi oss av en tematisk analysstrategi. Med tematisk analysstrategi innebär det att man delar in sin analys i olika teman så att resultaten kan analyseras och redovisas tydligare (Bryman och Bell, 2011).

3.7 Validitet och reabilitet

De två centrala begreppen inom forskning är reabilitet och validitet, begreppen gör forskningen mer trovärdigt och möjliggör forskningen till att kunna bli styrkt och konfirmerad (Bryman och Bell, 2011).

Begreppet validitet innebär att kunna visa och tydliggöra forskningens trovärdighet. Det är av stor vikt att forskaren tydligt visar att man följt riktlinjerna för kvalitativ forskning genom att forskaren redovisar och redogör tydligt för sin datainsamling, urval och analyser. Styrkan i kvalitativa forskningar är att validiteten går enklare att belysa då den långvariga närvaron ökar möjligheten för forskaren att säkerställa överensstämmelsen mellan observation och begrepp (LeCompte och Goetz, 2011). Vi har i vår studie tydligt klargjort för vår datainsamling, urval och analyser i de olika delarna av uppsatsen.

Begreppet reabilitet handlar om att en senare undersökning av samma ämne skulle kunna generera samma resultat eller om tillfälliga betingelser kan påverka resultatet (Bryman och Bell,

2011). Det kan vara svårt att uppfylla detta kriterium i kvalitativa studier, dock kan användandet av olika strategier minska avvikelser i resultatet genom att den som utför en senare undersökning inom samma område använder sig av samma förutsättningar som den tidigare forskaren gjort. Helst skall man ta hänsyn till den rådande miljön den tidigare forskaren varit i och även anpassa sin tolkning efter detta (Bryman och Bell, 2011). Studien har hög grad av reabilitet, Anledningen är att forskningsområde handlar om vad bilanvändare har för kunskap om bilanvändnings påverkan på egna ekonomin. Forskningsområdet berör en väldigt stor målgrupp och efter elva intervjuer kunde vi se ett mönster där alla respondenter hade ett ungefärligt liknande åsikter och kunskap. Vi utesluter inte att om en liknande forskning utförs vid något tillfälle flera år framåt kan resultatet avvika från vårt resultat då teknologin och kunskapen bland människor ständigt ökar och utvecklas.

3.8 Etiska principer

Innan påbörjandet av intervjuerna läste vi tydligt igenom etikdelen i kurslitteraturen "Företagsekonomiska forskningsmetoder", (Bryman och Bell, 2011). Vi har under hela intervjuprocessen haft etikprinciperna i åtanke och intervjuat respondenterna efter principerna.

Informationskravet handlar om att forskaren skall informera de berörda om syftet med undersökningen. Vid uppringning av eventuella respondenter förklarades tydligt att det utförs en studie som ingår i vår kandidatuppsats, sedan frågades om de kunde tänka sig att ställa upp i denna frivilliga intervju som går att avbryta om de så önskar, vilket berör begreppet *Samtyckeskravet* som uppfylls då det förklaras att intervjun är frivilligt.

Konfidentialitets och anonymitetskravet handlar om att uppgifter om personer som ingår i undersökningen skall behandlas på ett sätt som leder till att obehöriga inte bör erhålla tillträde till dessa. Detta är något som lagts stor vikt på, med tanke på att vi är två författare och att båda använt sina egna privata mobiltelefoner så har endast vi haft tillgång till ljudinspelningarna från intervjuerna. Vi har sedan sammanfattat intervjuerna. Materialet finns lagrade i våra privata datorer som endast vi har tillgång till. Databaserna som vi fått tillgång till av Wallenstam AB, där vi erhöll uppgifter om deras kunder har även dessa förvarats tryggt och säkert utan att obehöriga

skall äga tillträde till dessa. Detta var något som även utlovades till Wallenstam AB att vi förvarar uppgifterna säkert.

Vi har under intervjun endast förhållit oss till att fråga och prata om aspekter som ingår i vårt område. Intervjufrågorna har varit formulerade för att endast behandla studiens huvudämne. Övriga detaljerade personliga uppgifter har undvikits. Frågeställningarna har haft fokus på individens upplevelser och kunskap. Under intervjun höll vi oss neutrala till alla typer av svar som vi fick, detta på grund av att vi känner till vår roll under intervjun och bör av den anledningen inte ha åsikter om respondenternas svarande.

4. Resultat och diskussion

4.1 Val av teman

Studien fokuserar på begreppet ekonomi i bilpoolskontext. Med hänsyn till studiens syfte och dess teori har teman som behandlar priser, kostnadsbesparingar, delningsekonomi och bekvämlighet som tidigare nämnts valts ut. Det som motiverar val av teman är att priset är det som i hög grad lockar kund till produkt/tjänst. Vid lågt pris ökar attraktionskraften och efterfrågan för produkter och tjänster samtidigt som ett högt pris medför motsatt effekt (Frank och Cartwright, 2013). Pris utgör därmed en viktig faktor vid bedömning av olika beslut, i studiens fall bedömning av bilpoolmedlemskap. Med låga priser uppstår nästa viktiga tema, vilket berör begreppet kostnadsbesparingar. Visserligen sparas det pengar vid konsumtion av produkter med låga priser, men minst lika viktigt är det att val av beslut skall leda till kostnadsbesparing. Därav kopplas begreppet kostnadsbesparingar till teorin som konstaterar att vid val av bilpooler sparas det pengar i kontrast till ägandet av bil då ett flertal olika kostnader som bilägande medför undviks (Duncan, 2011). Begreppet delningsekonomi berör kostnadsbesparingar genom att vid delning av kostnader för resurser så sparas det pengar, något som stämmer väl in på bilpooler där pengar sparas då resurser och dess kostnader delas. Ett annat begrepp som stämmer in på de ekonomiska aspekter men som skiljer sig från de övriga teman är begreppet bekvämlighet. Begreppet berör inte i hög utsträckning just ekonomi men har trots detta en viktig funktion till syftet med studien. Utifrån teorin kan det konstateras att individer oftast attraheras av de val som upplevs som mest bekväma (Walton & Sunseri, 2012). Vid bedömning av medlemskap i bilpool har begreppet stor påverkan, individer önskar oftast inte behöva utföra det extra arbete som tillkommer vid användning av bilpool i kontrast till användning av den egna bilen. Till följd av detta kan individer komma att betala extra, så länge det medför minimal ansträngning, varför bekvämlighet kopplas till studien.

4.2 Priser

Vid resultat från intervjuerna framgick ett mönster av att priset var en viktig faktor till ökad användning av bilpooler. Samtliga respondenter, utom en, ansåg att priset är en av de viktigaste faktorerna för ökad bilpoolsanvändning. Det ansågs att det bör vara mer kostnadseffektivt att använda sig av bilpool än att använda egen bil. Respondenterna menade att dessa var väldigt nöjda med priserna inom bilpoolen och att priserna speglar för vad de kan tänkas betala, men att om priserna ökas så leder det troligtvis till att bilpoolerna tappar en del av sin attraktionskraft och att användare återgår till att använda sin egen bil.

En av respondenterna var tydlig med detta då den menade att bilpoolens priser bör skilja sig avsevärt med vad det kostar att använda en egen bil. Det ansågs som onödigt att dela bilen med andra om man inte tjänar på detta.

Respondent 2: Att använda sin egen bil är enklare och smidigare än att använda sig av en bilpool där man måste boka, hämta och lämna bilen. Av den anledningen anser jag att bilpoolen bör sänka sina priser ytterligare för att man skall välja bilpoolen istället för sin egen bil. Skillnaden i pris mellan att använda sin egen bil och att använda bilpoolen bör vara enorma annars tar jag hellre min egen bli även om det kan kosta mig några kronor extra.

En enstaka respondent menade att denne inte lagt stor vikt vid priserna som varit fastställda inom bilpooler vid de tillfällen då tjänsten använts eftersom priset inte varit av märkbar betydelse för respondenten. För respondenten handlade det om att behovet av egen bil varit mest väsentligt, ett behov som ledde till att respondenten självvalt väljer att använda sin egen bil istället för bilpoolens bilar av olika anledningar. För denna respondent är behovet av bilpoolens bilar endast vid enstaka tillfällen. Detta ledde till att denne inte lagt stor vikt vid priserna när behov av bilpool uppkommit. För respondenten handlade det mer om att bilpoolen användes i status och symbolsyfte. För att bilpooler skall fortsätta öka sin attraktionskraft bör de ständigt undersökas prisnivåerna och justera dessa efter det som kunderna anser vara prisvärt nog för att kunderna skall börja använda sina egna bilar i mindre utsträckning.

Respondent 5: *För min egen del spelar det ingen roll vad priset är, även om bilpooler skulle vara tokbilligt att använda så skall jag fortsätta använda min egen bil. Jag är väldigt intresserad av bilar då jag brukar när tid finns att sitta och meka med bilen, detta skulle inte vara möjligt om jag delade bilen med andra som man gör i en bilpool. Jag har dock använt mig av bilpool men då har anledningen varit att jag inte velat använda min egen bil av vissa anledningar, vid de tillfällena har jag inte lagt stor vikt till priserna. Senaste gången jag använde mig av bilpool så var det vid ett tillfälle där jag var i behov av att göra bra intryck ifrån mig. Med tanke på att min egen bil inte var i speciellt bra skick, så använde jag mig av bilpoolens bil som var mycket fräschare. Sedan ville jag inte slita ut min bil ännu mer, därav valet av att använda bilpoolensbil. Vid det tillfället lade jag ingen vikt vid priserna man har inom bilpoolen.*

4.3 Kostnadsbesparingar

Vid användning av bilpool så undviks ett flertal kostnader som bilägandet medför.

Respondenterna upplevdes som väl medvetna angående kostnadsbördan som uppstår vid bilägande, vilka till stor del kan undvikas vid bilpoolsanvändning och därmed skulle det på lång sikt innebära högre lönsamhet att sluta använda sin egen bil. Vid användning av bilpool ansågs det vara enklare att hålla reda på utgifterna då det bara var en typ av kostnad som behövde observeras. Samtliga respondenter menade att kostnader som uppstår vid ägandet av egen bil var kostnader för reparation, bensin, parkeringsavgifter, olika typer av skatter och även andra typer av kringkostnader som kan uppstå.

Vad gäller kännedomen respondenterna ägde om det olika utgifter som uppstår vid ägandet av egen bil var svaren tvetydiga. Ett flertal respondenter verkade inneha någorlunda goda kunskaper, samtidigt som ett antal andra besatt med mindre goda kunskaper och en enstaka respondent verkade inneha mycket god kunskap på utgifterna som egna bilen medför. Samtliga respondenter ansåg att vid användning av bilpool har kontroll över utgifter blivit tydligare. Respondenterna ansåg att det blivit mycket enklare att undersöka hur stora kostnader som uppstår månadsvis vid användning av bilpool i kontrast till den egna bilen. Ett verktyg som underlättar detta är att i slutet av månaden kan bilpoolens kostnader undersökas via kvitton och fakturor.

Respondent 1: Jag äger en egen bil just nu som jag använder dagligen och jag känner att jag har stenkoll på vilka och hur mycket utgifter jag har varje månad. Detta beror på att jag är en petig och noggrann person som sätter upp en budget för mina bilutgifter inför månaden och följer budgeten väldigt strikt, av den anledningen missar jag ingen utgift. Däremot hade jag sämre koll på utgifter tidigare, då kunde jag lite när som helst betala massa olika kostnader för min bil och i slutet av månaden hade jag ingen aning om hur mycket pengar som använts på bilen under månaden.

Samtliga respondenter, utom en, ansåg att hushållets privata ekonomi förbättras vid mer användning av bilpooler då det ansågs att det på sikt är en väldigt kostnadseffektiv faktor.

Respondent 3 ansåg tvärtom de resterande av respondenterna. Respondenten ansåg att bilpoolen skulle innebära ekonomisk lönsamhet endast för individer som kör mycket bil, men att det inte skulle ske någon ekonomisk lönsamhet för den som kör lite eller ingenting alls. I hennes fall var hon i behov av att transportera sig ett flertal gånger dagligen och då var det mycket billigare att köpa ett månadskort för att använda sig av kollektivtrafiken istället för att dagligen använda bilpoolen.

Respondent 3: Jag är mycket väl medveten om att det på lång sikt är lönsamt att använda sig av bilpool än att använda sin egen bil. Men i mitt fall så använder jag nästan aldrig egen bil, faktum är att jag faktiskt sålt min egen bil, då jag anser att kollektivtrafiken är väldigt god och användbar. I mitt fall så har jag bilpoolen och kollektivtrafiken att välja mellan och då är kollektivtrafiken ett mycket billigare alternativ.

Samtliga respondenter, förutom två, var eniga om att med möjligheten till bilpool har deras bilanvändning minskat. Det ansågs att nu när Wallenstam Drive infört möjligheten till bilpool så har behovet av eget bil minskat rejält och flera av respondenterna hade sålt eller planerat att sälja sina respektive bilar. De respondenter som sålt sina bilar ansåg att det varit tydligt att deras bilanvändning minskat. Med begränsad tillgång till egen bil, förekom det att man förutom att använda sig av bilpooler, även börjat använda kollektivtrafiken mer frekvent och man har börjat promenera oftare, vilket ledde till att den privata ekonomin förbättrades.

Respondent 7: *Jag är väldigt nöjd med tillgången till bilpool, i början var jag skeptisk till att använda bilpool men jag kan erkänna att min uppfattning ändrats rejält. Efter att jag använt tjänsten en period såg jag ingen anledning till att ha kvar min egen bil så jag sålde den. Jag känner tydligt av att mina utgifter minskar varje månad, nu känns det som att jag promenerar allt oftare och använder bilpoolen endast vid de tillfällen jag verkligen är i behov av bil. Däremot har bilpoolen även sin negativa sida. Det var en helg då jag åkte på besök till mina föräldrar och då använde jag mig av en bil från bilpoolen. Kostnaden för bilen blev väldigt hög eftersom jag hade bilen i min besittning i tre hela dagar, även fast bilen bara användes i ett fåtal timmar och resten av tiden endast stod still. Vid de tillfället ångrade jag lite att jag sålt min egen bil.*

Två av respondenterna var inte eniga med resterande respondenter om att bilanvändningen har minskat med hjälp av bilpoolen, dessa två respondenter ansåg att bilanvändningen var lika hög som tidigare men att det berodde på att behovet av bil var hög.

Respondent 4: Jag anser inte att min bilanvändning har minskat nu när Wallenstam infört möjligheten till bilpool. Detta beror på att jag är i stort behov av bil dagligen då jag arbetar på en plats med väldigt dåliga kollektiva förbindelser. Jag använder min egen bil när jag åker till jobbet, men det har förekommit vid ett flertal tillfällen att min bil har varit på reparation och då har jag använt mig av bilpoolen, men sammanfattningsvis är att jag inte har minskat min bilanvändning. Bil används mer eller mindre varje dag.

4.4 Delningsekonomi

Samtliga respondenter, förutom två, ansåg att en viktig fördel med bilpoolsmedlemskap var att bilarna delades med andra. De ansåg att bildelning var något positivt för att bilarna användes mer och inte lämnades underutnyttjade.

Respondent 10: *Jag tycker att det är bra att bilarna delas med flera. Det blir bland annat mindre bilar på vägarna och färre bilar på parkeringsplatserna. Det är också bra när man delar på*

kostnaderna så att man slipper lägga ut massor av pengar på att köpa en egen bil och det är bra att bilen inte står och samlar damm. När jag ägde bil stod den mest still och när bilen hade stått stilla under en längre period var det svårt att starta bilen.

De två respondenter som inte ansåg att bildelning var en fördel med bilpooler angav andra åsikter. Dessa två respondenter markerade tydligt att bildelning inte varit av intresse. En av dessa respondenter var respondent 11. Respondenten föredrog att alltid ha tillgång till en egen bil och inte behöva dela bilen med andra.

Respondent 11: Jag blev medlem i tjänsten för att jag ansåg att det var mer ekonomiskt. Att det var billigare att använda bilpool jämfört med att använda en egen bil, men i slutändan har jag inget större intresse av att dela bilar med andra personer, jag tycker att det känns obekvämt att använda en bil som någon annan nyligen använt. Det som är obekvämt är att man alltid måste anpassa sig till inställningarna som ändras varje gång någon använder bilen, väldigt jobbigt att justera sätena och speglar.

4.5 Bekvämlighet

Vid första anblick kan begreppet bekvämlighet vara otydligt då det kopplas till begreppet ekonomi, men faktum är att individer oftast accepterar att betala extra för att få saker att bli mer bekvämt.

En ökad användning av bilpool skulle även innebära en del svårigheter. Vid användning av bilpool skiljer sig bekvämligheten och smidigheten en del gentemot vid användning av egen bil. Det krävs att en bil vars egenskaper matchar ens preferenser finns tillgänglig.

Det krävs även att användaren bokar, hämtar och lämnar bilen, vilket respondenterna ansåg vara krävande.

Svårigheterna ledde till att respondenterna ansåg att deras bilanvändning minskat för att användning av bilpooler kräver mer planerade resor än tidigare, då man enkelt kunde använda sin egen bil när som helst.

Bekvämligheten som en egen bil innebär är en bidragande orsak till att individer ännu inte litar fullt ut på bilpooler. Det märks tydligt hos respondenter att trots att dessa är medvetna om att

bilpooler har ett övervägande antal fördelar gentemot den egna bilen så fortsätter dessa att använda sina egna bilar. Exempel på fördelar är miljövänligare bilar, mindre kostnader etc. Individer känner en viss typ av frihet att inte behöva dela bilen med andra individer. Det skulle kunna dras vissa slutsatser av att respondenternas attityd och tankar pekar mot att individer är bekväma av sig och betalar hellre mer pengar än att behöva anstränga sig lite extra, då människan önskar att aktiviteter skall vara enkla att utföra (Steininger et al, 1996).

En av respondenterna var väldigt tydlig med bekvämlighetsfaktorn. Respondenten påstod att den var villig att betala lite extra om Wallenstam Drive skulle införa möjligheten till att parkera en bil utanför varje bostad så att det blir enklare att hämta och lämna bilen. Om Wallenstam Drive skulle införa denna åtgärd att ställa bilar utanför bostäderna för att öka bekvämligheten för kunderna, och samtidigt höjer priserna, så blir det mindre lönsamt för kunderna att använda sig av bilpoolen än tidigare. Trots att ekonomin påverkas negativt av prishöjningen så verkar kunderna acceptera detta så länge bekvämligheten ökat.

Respondent 6: För mig är det väldigt långt att gå för att ta mig till bilpoolen, det hade underlättat väldigt mycket om man kunde parkera en eller flera bilar utanför varje bostad, då hade det varit väldigt enkelt att använda bilen. Då hade jag faktiskt kunnat tänka mig betala lite extra för bilen, bara det blir enklare och mer smidigt att hämta och lämna bilen.

Respondent 9: Bilpool har många fördelar då bilarna är väldigt miljövänliga och att det kostar mindre pengar än att äga en egen bil. Men det är väldigt jobbigt och obekvämt att ständigt behöva förhålla sig till dessa bilar. Jag tycker att det är jobbigt att hela tiden behöva gå in på webportalen och kolla om det finns bilar tillgängliga, sedan måste jag gå till hämtningsstället och efteråt måste jag lämna tillbaka den i bra skick. Dessa faktorer leder till att det är väldigt krävande att ständigt behöva göra allt detta bara för att kunna åka och exempelvis handla med bilen.

5. Sammanfattning och analys

5.1 analyser och återkoppling till teori

I dagens samhälle använder sig människor dagligen av bil för att erhålla möjlighet att färdas mellan olika platser. En generell uppfattning bland allmänheten är att bilen allt som oftast har negativ påverkan på den egna ekonomin. Ständigt klagar individer på dyra bensinkostnader, dyra skatter och försäkringar. Trots denna vetskap används bilar i hög utsträckning.

Studien har bidragit till en större förståelse för vilka ekonomiska aspekter som påverkar individens ekonomiska bedömning av bilpooler. Resultatet från studien skiljer sig en del från vad tidigare forskning uppger. Våra teman har tidigare forskats men som vi nämner i teoretiska delen så är forskningen än bristfällig. Syftet med studien var att använda våra teman i studien och undersöka om vi kan bidra med ny information till den tidigare forskning där det brister. Vi har även som syfte att undersöka om huruvida vår studie kan bekräfta det som tidigare forskning uppger.

Våra resultat går i viss mån emot tidigare forskning som uppger att bilpooler leder till mindre bilar i trafiken (Duncan, 2011), eller till och med att en bilpoolsbil ersätter i snitt fem privatägda bilar i trafiken (Trafikverket, 2013). Detta överensstämmer till viss del med våra resultat som indikerar på att bilanvändarnas resor planeras alltmer vid användning av bilpool, vilket leder till att impulsiva resor undviks i större utsträckning. Däremot indikerar våra resultat även på att bilpooler inte alltid innebär mindre bilar i trafiken eftersom en individ som tidigare inte ägt en egen bil, kan nu genom bilpooler få ökad möjlighet att köra bil. Därmed indikerar vår studie att bilpooler faktiskt kan öka bilar i trafiken i vissa fall.

När det gäller syftet med att använda sig av bilpooler så belyser tidigare forskning att det är mer lönsamt än att använda egen bil och att det är just den ekonomiska lönsamheten som påverkar individens val. Våra resultat visar dock att det inte alltid beror på den ekonomiska lönsamheten. Det råder tillfällen då individen inte lägger stor vikt vid ekonomiska lönsamheten och priset. Det är exempelvis vid tillfällen en individ inte vill slita ut sin egen bil eller att exempelvis att bilpoolsbilarna alltid finns tillgängliga i bra skick, vilket den egna bilen inte alltid gör. Däremot

överensstämmer studien med tidigare forskning vad gäller konstaterandet om att bilpoolen är som mest lönsam vid kortare sträckor (Lundin, 2008). Vår studie påvisar precis som den tidigare forskningen uppger att vid längre sträckor uppstår en del svårigheter att hålla kostnaderna låga. Exempelvis angav en respondent att den hade använt sig av bilpoolen då den skulle åka till sin familj under en helg där bilen under större delen av tiden endast kommer stå still på parkeringen. Vid det tillfället hade kostnaden blivit hög för respondenten eftersom man betalar för tiden man innehar bilen i sin besittning. Respondenten ansåg att om den använt sig av egen bil så hade kostnaderna varit lägre eftersom då bilen står still på parkeringen så uppstår inga kostnader.

När det gäller anledningar till att individer inte vågar lita fullt ut på bilpooler trots kännedom om dess ekonomiska lönsamhet, anger tidigare forskning att bristen på bekvämlighet i form av att behöva hämta och lämna bilen är det stora anledningen. Vårt resultat visar att bekvämligheten till en viss del spelar en stor roll men att en annan anledning till att inte våga lita fullt ut på bilpooler är rädslan över att en bil inte alltid finns tillgänglig. Individen fruktar att exempelvis bilpoolsbilen inte finns tillgänglig när en nödsituation dyker upp. Det kan även bero på att individer är i behov av daglig transport och av den anledningen behöver försäkra sig om att en bil alltid finns tillgänglig. Av dessa anledningar föredras det hellre att äga en egen bil trots att det är mindre ekonomiskt lönsamt.

Vad gäller delningsekonomi och fenomenet att dela på resurser så uppger tidigare forskning att det råder delade meningar bland individer. Detta är något som den här studien bekräftar. En ändrad attityd bland individer har lett till att vissa individer inte lägger större vikt vid att dela på resurser än vad som tidigare gjorts (Cheng, 2008). Medan andra individer är helt emot att dela på resurser och föredrar hellre att äga resursen (Walton & Sunseri, 2012). Vid denna studie berättade en respondent att bilpooler och konceptet att dela på resurser är något som inte föll den i smaken. Respondenten menade att vid delning av bilar uppstår en del svårigheter i att bilens inställningar i form av exempelvis sätten alltid ändras och att respondenten anser det som väldigt krävande att behöva ändra tillbaka inställningarna vid varje tillfälle. Precis som tidigare forskning uppger fanns det även individer som var positivt inställda till delning av resurs. En respondent uppger att

bilpoolskonceptet är något positivt då delning av bilar leder till att man slipper äga en bil som vid mindre frekvent användning endast kommer stå stilla på parkeringen och samla damm.

Vad gäller bekvämlighetsfaktorerna så påvisar vår studie att bekvämlighet är något som individer värderar högt. Studien överrenstämmer med forskningen som menar att individer anser att det är väldigt krävande att behöva utföra det extra arbetet som tillkommer vid användning av bilpool. Just bekvämligheten tycks inneha starkt inflytande över valet över att fortsätta använda egna bilen eller använda bilpool, varför respondenterna ansåg att Wallenstam Drive bör parkera bilar utanför kundernas parkering för ökad bekvämlighet.

Vi har därmed bidragit med empirisk data till forskningsfältet delningsekonomi, där forskning inom ekonomisk bedömning tidigare var mycket bristfällig.

5.2 Slutsatser och bidrag

Det som kan konstateras utifrån studien är att bilanvändare är medvetna om att bilägandet medför flera olika kostnader som påverkar ekonomin negativt. De är även medvetna om att bilpooler skulle vara ett bra alternativ till bilägandet, då den generella åsikten är att det på längre sikt är mer lönsamt att använda sig av bilpoolens bilar än att äga en egen bil. Däremot verkar bilanvändarna inte ha fördjupade kunskaper om exakt hur stora de ekonomiska skillnaderna är mellan att äga en egen bil och att använda sig av bilpooler.

En slutsats som kan dras från denna studie är att individer bör kunna få tydligare förståelse för vilka och hur höga kostnader som förekommer kring bilägandet. I nuläget är det oklart för bilanvändare hur mycket det skiljer sig inom ekonomiska aspekter mellan den negativa påverkan den egna bilen medför jämfört med bilpooler.

För många individer är ekonomi ett väldigt viktigt begrepp och om förståelsen ökar för hur lönsamt det skulle vara att sluta använda sig av en egen bil, och istället börja använda sig av ett alternativ till bilen så kommer ägandet av bil minska rejält. Om förståelsen inte ökar så kommer individer att fortsätta prioritera att äga sin egen bil. Om förståelsen däremot ökar och det visar sig att bilpooler är mer lönsamt att använda sig av, ökar även chansen för bilpooler att expandera och upptaga en större del i samhället.

Vid återkoppling till studiens forskningsfråga som berör de aspekter som påverkar individers ekonomiska bedömningar vid beslutet av att bli medlem i bilpooler, så konstaterar vår studie att den främsta faktorn handlar om bekvämlighetsfaktorer. Studien visar att individerna anser att bilpoolen är väldigt osmidig och obekvämt att använda jämfört med att äga en egen bil. Detta beror exempelvis på att respondenterna inte var tillfredställda med lokaliseringen av bilpoolsstationerna. Det ansågs som krävande att behöva hämta och lämna bilen på platser som ligger en bit ifrån det egna hemmet. Problematiken med bristande bekvämlighet leder till att individer fortsätter att använda sina egna bilar även om respondenterna upplever att bilpoolen är mer ekonomisk att använda.

Bilpoolsföretag bör satsa resurser på att öka bekvämligheten för kunderna genom att exempelvis placera sina bilar närmare bostäderna

En annan faktor av stor tyngd berör kostnads- och pridfaktorer. Utifrån studien går det att konstatera att individer lägger till viss del vikt vid att priserna inom bilpoolen skall skiljas avsevärt med priser som uppstår när individen äger en egen bil. Man anser att det skall vara ekonomiskt lönsamt att använda sig av bilpool i kontrast till den egna bilen och av den anledningen önskas det att bilpoolen skall erbjuda låga priser för att det skall vara billigare att använda bilpooler än en egen bil.

5.3 Framtida studier

För framtida forskning vore det intressant att fördjupa sig i forskningen och undersöka om det verkligen är mer ekonomiskt lönsamt att använda sig av bilpooler jämfört med att äga en egen bil. Denna studie baseras på hur bilpoolsanvändarna resonerar vid medlemskap i bilpooler och vad som påverkat deras bedömning vid medlemskap i bilpool. Det handlar med andra ord om bilpoolsanvändarnas generella åsikter.

För att lyckas utföra en studie som omfattar detta så skulle det exempelvis kunna genomföras en kvantitativ studie som samlar in data på hur mycket kostnader som uppstår i snitt för en bilägare och jämföra detta med hur mycket kostnader i snitt som uppstår om man istället använder bilpool.

När all nödvändig data är insamlad från företagen och från bilanvändarna kan forskare med kvantitativa metoder utföra olika jämförelser med statistiska mått där de beräknar hur stora skillnader som uppstår i kostnader mellan att äga en bil och att använda bilpool. För att utföra detta skall det beräknas vilka typer av kostnader den egna bilen medför och jämföra detta med bilpoolens kostnader som då görs via priserna man har inom bilpoolsföretagen.

Det som är viktigt med en sådan studie är att forskare får tillgång till siffror på vilket av bilägandet och bilpoolsanvändning som är mest ekonomiskt lönsamt att använda sig av. Studien ger en bekräftelse och det blir enklare för människor att ta beslut när de är i behov av bil.

Referenser

Bardhi, F. och Eckhardt, M. G. (2012) *Accaee-Based Cosumption: The case of car sharing*

Belk, R. W. och Pollay, R. W. (1985) *Image of ourselves: The good life in twentieth century advertising*

Blumenberg, E. och Smart, M. (2014) *Brother can you Spare a Ride? Carpooling in Immigrant Neighbourhoods*. 51(9) Urban Studies, 2014, Vol.51(9), pp.1871-1890 DOI: 10.1177/0042098013502825

Bryman, A. och Bell, E., (2011) *Företagsekonomisk forskningsmetod*, Liber, Malmö.

Burkhardt, J.E. och Millard-Ball, A., (2006) *Who is attracted to carsharing?* Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 1986 (1), 98–105

Canning, P.E., Hughes, S.J., Hellawell, E.E, Gatersleben, B.C.M., och Fairhead, C.J. (2010) *Reasons for participating in formal employer-led carpool schemes as perceived by their users*. Transportation Planning and Technology, 33 (8), pp. 733-745
DOI:10.1080/03081060.2010.536627

Cervero R., Creedman N, Pai M, Pohan M. 2002. San Francisco City CarShare: Assessment of short-term travel-behavior impacts. Institute of Urban & Regional Development IURD Working Paper Series, University of California, Berkeley.

Cheng, Y (2009), *Possession and Access: Consumer Desires and Value Perceptions Regarding Contemporary Art Collection and Exhibit Visits*

Cohen, B. och Kietzmann, J. (2014) *Ride On! Mobility Business Models for the Sharing Economy*

- Durgee, J. F. och Colarelli, G. (1995) *An exploration into Renting as Consumption Behavior*
- Duncan, M., (2011) *The cost saving potential of carsharing in a US context. Transportation* 38 (2), 363–382.
- Falkenmark, G. (2006) *Politik, mobilitet och miljö: Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*. Möklinta: Gidlundförlag
- Frank, R. och Cartwright, E. (2013). *Microeconomics and Behavior*. New York: The McGraw-Hill Companies, Inc,
- Frändberg, L. Thulin, E. och Wilhelmson, B. (2005) *Rörlighetens omvandling om resor och virtuell kommunikation- Mönster, drivkrafter, gränser* Upplaga 1:2 Studentlitteratur AB Lund
- Grönroos, C., (2004) *Service Management och marknadsföring - en CRM ansats, Liber Ekonomi*
- LeCompte och Goetz (1982) *Review of Educational Research*
- Ingenbleek, P. T. M. och Van der Lans, I. A., (2013) *Relating price strategies and price-setting practices*. *European Journal of Marketing*, 47(1), pp.27-48.
- Johansson, B. (2004) *Stadens tekniska system*. Stockholm, Formas
- Kvale, S. Brinkmann, S. (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Studentlitteratur, Lund
- Konsumentverket (2013), *Koll på pengarna*
- Litman, T. (2009). *Mobility as a positional good: Implication for transport policy and planning*. I J. Conley, & M. Tigar Arlene (Red.), *Car troubles - critical studies of automobility and automobility* United kingdom: MPG Books Group.

Lundin, P. (2008). *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Stockholmia

Martin, E., Shaheen, S., och Lidicker, J. (2010). Carsharing's impact on household vehicle holdings: Results from a North American shared-use vehicle survey.

Porter, R. C. (1999) *At the wheel the cost of cars and drivers*. Academic Press a division of Harcourt Brace & Company 525 B Street, Suite 1900, San Diego, California 92101-4495, USA

Richardson, L (2015) *Performing the sharing economy*
Department of Geography, University of Cambridge, Downing Place, Cambridge CB2 3EN, United Kingdom

Schor, Juliet B; Walker, Edward T; Lee, Caroline W; Parigi, Paolo; Cook, Karen. (2015) On the Sharing Economy

Shaheen, S.A., (2012). *Introduction shared-use vehicle services for sustainable transportation: carsharing, bikesharing, and personal vehicle sharing across the globe*. International Journal of Sustainable Transportation 7 (1), 1–4.

Shaheen S. A . & Cohen, A. P. (2013) Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends, International Journal of Sustainable Transportation

Sioui, L. Morency, C. och Trépanier, M (2013) *How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada*, International Journal of Sustainable Transportation, 7:1, 52-69, DOI: 10.1080/15568318.2012.660109

Spake, D. Beatty, S. Brockman, B. & Crutchfield, T., 2003 *Consumer Comfort in Service Relationships Measurement and Importance*

Steininger KW, Vogl C, och Zettl R. (1996). *Car-sharing organizations: The size of the market segment and revealed change in mobility behavior. Transport Policy 3:177–185.*

TCRP (Transit Cooperative Research Program) (2005) *Car-Sharing: Where and How It Succeeds*. TCRP Report 108, Washington, DC

Toasin, Md Oakil, Ettema, D., Arentze, T. och Timmermans, H. (2014) *Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence*

Trafikverket (2013), *Vägen framåt för svenska bilpooler*. Publikationsnummer 2013:062. Trafikverket.

Trafikverket (2012), *Utvärdering av effektsamband för bilpool*

Walton, D. & Sunseri, S. 2012 Factors Influencing the Decision to Drive or Walk Short Distances to Public Transport Facilities

Willman. (2002) *Evidensbaserad omvårdnad: En bro mellan forskning och klinisk verksamhet*

Puschmann • Rainer Alt (2015) Sharing economy

Internetkällor:

Bil Sweden (2016):

http://www.bilsweden.se/publikationer/arkiv_pressmeddelanden/pressmeddelanden-2013/bilismen-i-sverige-2014

(Hämtad den 7 januari 2016)

Göteborgs Stad, (2015)

http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommunopolitik/planerstyrdokument/stadsutvecklingsprojekt!/ut/p/b1/04_Sj9Q1NLa0NLY0Njcw0o_Qj8pL

LMtMTyzJzM9LzAHxo8ziAwy9Ai2cDB0NLAx9DQ08jU3MXb1NzIyCLUEaIoEKDH

AARwNC-v088nNT9XOjciwAJ9QAnw!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

(hämtad 2015-11-11)

Swedbank, (2014)

<https://www.swedbank.se>

Sunfleet (2016)

<https://www.sunfleet.com/>

(Hämtad den 7 januari 2016)

Trafikverket (2014)

<http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/miljo-och-halsa/klimat/jamfor-trafikslag/> (hämtad den 7 januari 2016)

Transportstyrelsen (2015)

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Trafikforsakring/>

(hämtad den 14 december 2015)

Semistrukturerad Intervjuguide (Bilaga 1)

Övergripande intervjudel

- *Hur gammal är du?*
- *Vad har du för kön?*
- *Vad har du för sysselsättning?*
Jobb/student/arbetslös
- *Äger ni en egen bil?*
- *Hur många personer består ditt hushåll av?*

För personer eller hushåll som äger bil

- *Vilken typ av bil äger ditt hushåll?*
Småbil, elbil, kombi, miljöbil etc
- *Vilket drivmedel har din bil?*
Diesel/Bensin etc
- *Vilken årsmodell är er bil?*
- *Hur ofta använder ditt hushåll bil?*
- *Ungefär hur många mil kör ditt hushåll bil per år?*
- *När ni gick med i Wallenstam Drive, hade ni funderingar på andra alternativ?*

Intervjudel

- Hur ser du på fördelarna med bilpool i förhållande till att äga en egen bil?
- På vilka sätt tror du att ditt hushålls bilanvändning skulle kunna förändras om ni bara använde er utav bilpoolen?
Mindre användning/mer användning?
- Hur ser era bilkostnader ut varje månad?
Har ni koll på vad för utgifter ni har?
Vad är det för typ av kostnader som uppstår?
- Hur ser ni på er nuvarande bilanvändning nu när ni gått med i Wallenstam drive?
Någon minskning eller ökning i bilanvändningen?
- Hur tror ni det ser ut för folk i allmänhet, har folket goda kunskaper om de kostnader som bilägande medför?
- Anser du att du har bättre koll på dina utgifter nu när du gått med i bilpoolen?
- Vad anser du om att dela bilen med andra personer?
- Har du märkt att dina utgifter minskat sedan du började använda bilpoolen?
- Hur tror du din ekonomi påverkas av att du använder dig mer utav bilpooler?
Är det mer eller mindre ekonomiskt?
- Vad har du för åsikter om priserna man har inom Wallenstam drive?
Är priserna rimliga? / Är det lönsamt att använda sig utav tjänsten?
- Hur tror du det kommer se ut i framtiden om bilpoolsbranschen expanderas och majoriteten av folket endast använder sig utav bilpooler?