



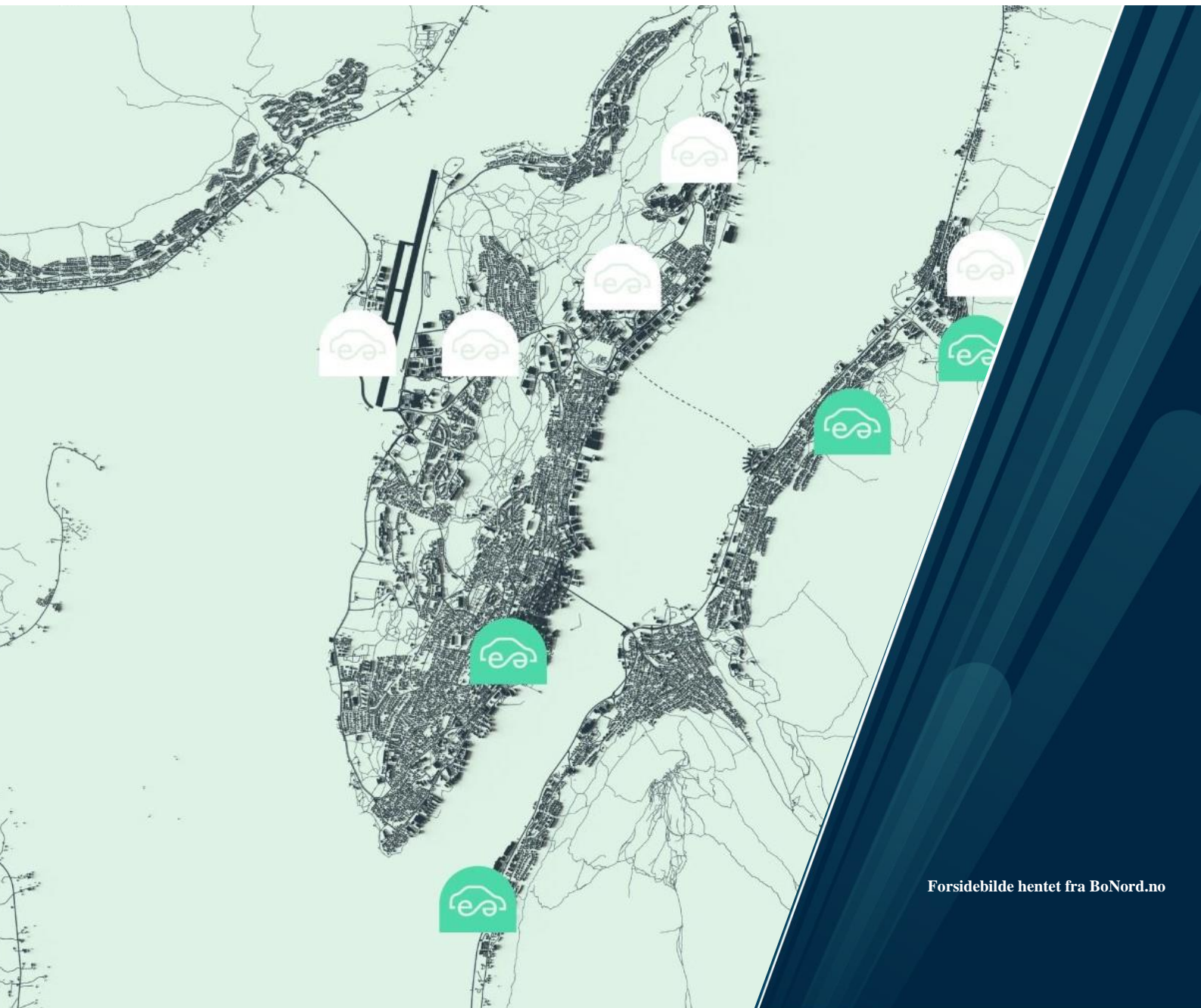
Institutt for samfunnsvitenskap

## Delebilens rolle i bærekraftig byutvikling

En studie av en bildelingstjenestes igangsettelsesprosess og mulige samfunnseffekter

Sander Moen Johnsen

Masteroppgave i Samfunnsplanlegging og kulturforståelse, SPL-3900, mai 2023





## Forord

Denne oppgaven marker slutten på mitt opphold som student på master i Samfunnsplanlegging og Kulturforståelse ved UiT, Norges arktiske universitet. Etter to år har jeg blitt klokere og fordypet meg i emner som interesserer meg. Denne masteroppgaven er det tyngste stykke arbeid jeg har jobbet med i min tid som student, og det har latt meg kjenne på et flust av følelser som sinne, frustrasjon, glede og ikke minst mestringsfølelse. Etter første uke med skriving fikk jeg stresstegnet lemus i det ene øyet, og i skrivende stund (ett par dager før leveringsfrist) rister det fortsatt i øyet. Det har vært betryggende å ha medstudenter å lufte disse følelsene til, og på det viset også finne ut av jeg ikke var alene i å ha disse følelsene. Derfor vil jeg takke medstudentene mine for to inspirerende og lærerike år, samt gode faglige diskusjoner og samtaler om hverandres oppgave temaer, livet som medfølger en mastergradsstudent og alt annet.

Jeg vil også rette en stor takk til min veileder på oppgaven, Anniken Førde, for gode tilbakemeldinger og konstruktive presiseringer og råd gjennom hele masterløpet og skriveprosessen. Videre vil jeg også takke informanten min i BoNord for å stille seg disponibel til intervju og samtaler om *Dele* når som helst, og veldig god hjelp ved å sette meg i kontakt med samarbeidspartnerne deres i tilknytning til bildelingstjenesten. Jeg vil også rette en takk til resten av informantene mine, som er alt fra rådgiverne i Tromsø kommune, informanten fra Move About og alle beboerne i Krokelva borettslag som tok seg tid til å svare på spørsmålene mine. Min kjæreste, Sunniva Skarsvåg, fortjener også en stor takk for støtte gjennom hele prosessen med masteroppgaven i 2 år, og for å alltid la meg lufte frustrasjon, idéer og fysisk sinnstilstand som medfølger det å skrive masteroppgave.

## Sammendrag

I mange norske byer planlegges det for nullvekst i personbiltrafikk, og mindre bilkjøring generelt. Årsaken er at Norge har satt seg store målsettinger om å kutte ned i nasjonale klimagassutslipp etter at Parisavtalen ble inngått i 2015, og reduserte utslipp fra trafikk er ett av områdene det skal planlegges for (Klima- og miljødepartementet (1) (2021)). Tromsø er en av byene i Norge som forhandler frem en byvekstavgift med staten, med nullvekst i personbiltrafikk som overordnet mål. I respons har et boligbyggerlag i byen, BoNord, tatt seg et samfunnsansvar for å bidra til å oppfylle Norges målsettinger. Dette gjør de ved å etablere en bildelingstjeneste enkelt kalt for *Dele*, som er det første av sitt slag i Nord-Norge, som etter hvert skal inkludere andre delingstjenester i framtiden. Ifølge dem selv er dette en begynnelse på delingsøkonomi gjennomført i praksis, som kan gi bærekraftige effekter for byen og for innbyggerne (BoNord 2022 (1 og 2)). Ifølge Tromsø-området regionråd (2013) er bilen et veldig viktig fremkomstmiddel i regionen ettersom det er store avstander og mangel på andre alternativer.

Formålet med dette mastergradsprosjektet er å undersøke hvordan det er å sette i gang et alternativt mobilitetsprosjekt som *Dele* i Tromsø, et bilavhengig samfunn hvor det viktigste fremkomstmidlet skal begrenses. På grunn av at *Dele* er en tjeneste i oppstartsfasen, er det lite implikasjoner. Oppgaven er en kvalitativ studie hvor data har blitt samlet inn ved bruk av ulike former for semi-strukturerte intervjuer. Dette innebærer blant annet 'drive-and-talk-intervju' og dør-til-dør intervjuer. Teoretisk lener oppgaven seg på teori om bærekraftig mobilitet, bildeling, motivasjon til å forandre mobilitetsvaner, delingsøkonomi og tilrettelegging. All teorien vil bli bruk gjennomgående i hele oppgaven, samtidig som det er overvekt av enkelte teorier i hvert av de tre analysekapitlene. Disse kapitlene skal hver for seg svare på hvert av de tre forskningsspørsmålene denne oppgaven stiller. De viktigste funnene som kommer fra hvert av kapitlene er at bildeling virker 'up and coming', at det offentlige er veldig positiv til det og foreløpig er det ikke spesifikke tilrettelegginger, for å motivere til bildeling må tjenesten være et likeverdig alternativ med mindre det oppstår uforutsette hendelser. Til sist har bildeling flere roller å spille i bærekraftig utvikling, for det offentlige, individer og virksomheter.

# Innhold

1	Introduksjon.....	1
1.1	Privatbilens rolle som nyttekjøretøy for privatpersoner.....	2
1.2	Bildelingstjenesten <i>Dele</i> .....	3
1.3	Tromsø som case-område .....	5
1.4	Problemstilling.....	6
2	Teoretisk grunnlag.....	9
2.1	Bærekraftig mobilitet.....	9
2.2	Tre tilnærminger for bærekraftig transportplanlegging.....	13
2.3	Bærekraftige overganger av mobilitetsvaner.....	15
2.4	Felles forbruk av mobilitetstjenester .....	15
2.5	Bildeling.....	18
2.7	Tilrettelegging for bildeling og dets suksess .....	22
2.8	Delingsøkonomi.....	23
2.9	Nasjonale forventninger til kommunal transportplanlegging .....	26
2.10	Oppsummering.....	26
3	Metodisk framgangsmåte .....	28
3.1	Semistrukturerte intervju .....	29
3.2	Utvalg.....	32
3.3	Supplerende dokumenter .....	40

3.4 Personlig situert kunnskapsproduksjon .....	41
4 Alternativ mobilitet, tilrettelegging og rollefordeling.....	43
4.1 Tilrettelegging for bildeling fra kommunens perspektiv .....	44
4.2 Tilrettelegging for bildeling fra BoNord sitt perspektiv.....	51
4.3 Rollefordelingen i <i>Dele</i> .....	55
5 Motivasjon.....	60
5.1 Endring av etablerte mobilitetsvaner .....	61
5.2 Typiske motivasjonsfaktorer.....	71
5.3 Seks aspekter som bidrar til bildelingsforbruk .....	74
6 Bildelingstjenesten som ledd i bærekraftig byutvikling .....	81
6.1 Miljømessig bærekraftig effekt av <i>Dele</i> .....	82
6.2 Økonomisk bærekraftig effekt av <i>Dele</i> .....	87
6.3 Sosial bærekraftig effekt av <i>Dele</i> .....	90
7 Avslutning .....	94
7.1 Tilrettelegging for bildeling.....	95
7.2 Motivasjonen til å forandre på etablerte vaner .....	97
7.3 Bildeling som ett ledd i bærekraftig byutvikling.....	99
7.4 Videre forskning .....	100

Referanseliste: .....	102
Vedlegg.....	111
Vedlegg 1 – Intervjuguide – Tromsø kommune.....	111
Vedlegg 2 – Intervjuguide – BoNord .....	112
Vedlegg 3 – Intervjuguide – Move About.....	112
Vedlegg 4 – Intervjuguide – Beboerne i Krokelta borettslag .....	113
Vedlegg 5 – Tabeller med funn fra intervjuene i Kroken.....	115





# 1 Introduksjon

I dagens samfunn har mange innbyggere i Norge lite valgmuligheter i form av transportmiddel annet enn bil for å komme seg rundt i norske byer (Tennøy et al. 2017). Store byer har vanligvis én eller flere former for kollektiv transport, men ifølge nasjonal transportplan fra 2022-2033 har transportkvaliteten på disse ikke blitt prioritert høyt nok. Dermed har utviklingen gått i en retning av bilavhengige bysamfunn med høy belastning på veinettet i form av slitasje og kødannelser for alle typer transport som er avhengig av veien som infrastruktur. I byene vil de som bor der kunne oppleve økt luftforurensning og flere arealkonflikter som følge av økt veitrafikk. I den nasjonale transportplanen trekkes det fram at et veletablert mål i de ni største byområdene i Norge er hvordan veksten i persontrafikken skal forekomme i bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I tillegg har alle disse byene mål om nullvekst i personbiltrafikken hvor blant annet bompenger brukes for å gjennomføre målet og samtidig få inn midler fra både bommene og byvekstavgifter med staten. Disse midlene skal videre bli brukt for å etterleve nullvekstmålet og skape mer bærekraftige transportløsninger i byene. I tillegg vil lokaliseringen av næringsarealer, boligområder og øvrig arealbruk sette utgangspunkt for ulike transportbehov i framtiden, og være viktig i prosessen for å oppnå nullvekstmålet (Samferdselsdepartementet, 2022).

Tromsø er en av byene som skal oppnå nullvekstmålet ved å inngå byvekstavgift med staten. Det innebærer blant annet at kommunen skal planlegge for økt bruk av felles transportmidler, med størst satsning på buss som et likeverdig alternativ til bil. Den nasjonale transportplanen tar derimot ikke høyde for hvorvidt stedsspesifikke faktorer er med å skape utfordringer i oppnåelsen av nullvekstmålet. For Tromsø sin del er det en by og kommune hvor infrastrukturen hovedsakelig har vært tilrettelagt for bilbruk. «Tromsø-området regionråd vil også presisere at Troms ikke har jernbane, noe som medfører at innbyggerne og næringstransporten er helt bilavhengige» (Tromsø-området regionråd 2013). Dette kan skyldes både byens topografiske utforming som en 'bakke-by' hvor man som trafikant nærmest uunngåelig må bevege seg opp eller ned i en høy grad uansett hvor man skal. I

tillegg kan det skyldes klimaet i området med snø og vinter nesten halve året. Det er åpenbart mer behagelig å kunne kjøre fra huset sitt dit man skal, enn å måtte stå ute og vente på at bussen skal plukke en opp. Ettersom innbyggere i en by har ulike behov for bilen som nyttekjøretøy, vil et tiltak som en byvekstavtale kunne skape økonomiske og sosiokulturelle splittelser i samfunnet på grunn av ulike økonomiske forutsetninger.

Bakgrunnen for denne oppgaven handler om å undersøke hvordan en alternativ felles mobilitetsløsning kan innføres i en by som Tromsø som samtidig skal innføre bompengavgifter som en del av byvekstavtale. Ettersom busstilbudet er godt innført i Tromsø vil denne oppgaven ta i bruk bildelingstjeneste som gjennomgående eksempel. På grunn av denne lokale mobilitetssituasjonen i Tromsø kan bilen som objekt få et negativt stempel på seg ved alle de ekstra kostnadene det medfører å eie den. Ved bildeling flyttes fokuset fra bilen som produkt til bilen som en tjeneste, altså går man fra eierskap til tilgjengelighet (NOU 2002:19). Derfor er det interessant å finne ut mer om delebilens mulige bidrag til bærekraftig byutvikling, og hvordan kommunen prioriterer alternative felles mobilitetsformer for å oppnå statlige forutsetning i kommunal planlegging. I tillegg er det interessant å finne et grunnlag for å diskutere hvorvidt tromsøværingenes bil-vaner har potensial til å skifte fra privatbil til delebil.

## **1.1 Privatbilens rolle som nyttekjøretøy for privatpersoner**

I dagens samfunn med lange avstander og tilrettelagt infrastruktur for bil, er det nærmest et krav å være mobil. Ifølge Sørensen (1999) tilbyr privatbilen en fleksibilitet, frihet og tilgjengelighet. Det er en kjensgjerning at måten personer bruker privatbilen på er forskjellig, for eksempel brukes den av noen fordi det er en form for underholdning, av andre fordi de er avhengig av tilgang på fleksibilitet i hverdagen og av andre igjen fordi det er det beste transportalternativet. De to siste går noe hand i hand, men er samtidig ulike ved at de som er avhengig av bilen ikke kan gå over til et annet transportalternativ som buss ettersom tilbudet ikke gir like høy fleksibilitet. For eksempel er mange avhengig av å kunne kjøre barna sine på

fritidsaktiviteter. Derimot vil de som velger privatbilen fordi det er det beste alternativet, men ikke er avhengig av det, ikke måtte inngå et kompromiss i hverdagen sin på grunn av transportalternativet de velger. Bilen er blitt den mest dominante formen for mobilitet på grunn av fleksibiliteten og roen den gir i hverdagen (Sørensen, 1999). Mørtvedt (2020) hevder at selvstendighet står sterkt i den norske kulturen og at vi ønsker å klare oss selv uten å måtte bry andre. I lys av dette vil derfor bilen oppfattes som en forsterkende effekt av denne følelsen av uavhengighet. I tillegg blir bilen et virkemiddel som former våre vaner og holdninger, og på samme tid vil våre vaner og holdninger være med på å forme bilen. Den blir et synonym for umiddelbar tilgjengelighet, og på samme tid blir den et symbol på hvordan menneskets mobilitetsvaner gir negative konsekvenser for miljøet (Østby, 1991).

Den nasjonale transportplanen 2022-2033 (Samferdselsdepartementet, 2022) viser at det utøves et sterkt press fra statlig hold på norske byer innenfor klima og miljø. Spesielt fokuseres det på bilens rolle i å kutte klimagassutslipp og redusere svevestøv fra veiene. Med det har bilens påvirkning på miljøet blitt gjort mer synlig. På grunn av de samfunnsmessige kostnadene, økende bilparker og et voksende behov for å redusere dette, er det nødvendig å finne innovative metoder for å begrense bilbruken. Byvekstavgifter er ett eksempel på en slik metode, til tross for at det er en kompleks og omdiskutert metode. Med det menes det for eksempel økte levekostnader for forbrukere av bil i form av bompenggeutgifter. Selv om intensjonen er god fra et miljøperspektiv, har et slikt virkemiddel bestandig en tendens til å skape debatt hos byens innbyggere (Hansen 2023).

## **1.2 Bildelingstjenesten *Dele***

Bideling handler om at færre biler deles på av flere brukere, og kan fungere komplementært til transportalternativer som buss og sykkel. Bideling er ikke et nytt fenomen i Norge, ettersom det har eksistert her siden 90-tallet. De siste årene har det skjedd en oppblomstring på grunn av ny teknologi som har gjort det enklere å knytte mulige forbrukere og tilbydere sammen gjennom ulike plattformer. Det har lagt grunnlaget for en oppskalering av

delingstjenester som bildeling i nyere tid. Ved utgangen av 2018 var det over 7000 delebiler og over 200 000 registrerte brukere i Norge (TØI 2019). Dette viser at bildeling er en trend som er i rivende utvikling.

I juli 2022 lanserte boligbyggelaget BoNord en felles mobilitetstjeneste ved navn *Dele* som i første omgang dreier seg om elektriske delebiler, og etter hvert elektriske delingssykler og verktøy. I begynnelsen etableres tjenesten i bydelsområder i Tromsø hvor BoNord har sterk tilknytning, men på sikt skal tjenesten også utvides og lanseres i lignende områder i Hammerfest og Harstad. Etersom dette er et helt nytt konsept for boligbyggelaget, har de inngått et samarbeid med Move About som driftspartner og leverandør av tjenesten. Move About er en av Skandinavias største aktører for mobilitet, og er driftspartner for mange lignende tjenester i Norge, Sverige og Danmark. Som konsept er *Dele* en plattform som BoNord ønsker å utvikle for å i framtiden lansere flere delingstjenester. I en artikkel på BoNord sin nettside påpeker de at årsaken til opprettelsen er selskapets ansvarsfølelse til å bidra i forbindelse med det grønne skiftet for å oppnå klimamålene bestemt i Paris. De anser det slik at alle må bidra for å nå klimamålene som er satt, og at de ønsker å vise vei for hvordan virksomheter kan bidra med dette. Move About er tjenesteleverandør, og leverer en appstyrt plattform hvor man registrerer seg som bruker ved å oppgi personalia, førerkort og bankkortdetaljer. På grunn av at BoNord er en medlemsorganisasjon med tusenvis av betalende medlemmer, har de skapt en mulighet for medlemmer å få gunstigere priser enn om man ikke er det. «Som Bonordmedlem får du gratis medlemskategorien Move More som normalt koster kr. 99,- per måned i to år» (BoNord 2022 (1)). Prisene på tjenesten er også forskjellige utfra når på dagen man benytter seg av tjenesten. Fra 0800-1600 (dagtid) har tjenesten en introduksjonspris på kr. 119,- og fra 1600-0800 (kveldstid) koster det kr. 99,-. Move More tjenesten innebærer at man betaler en sum i måneden og deretter kun betaler for leietiden av bilen. Som medlem av BoNord betaler man altså kun for bilkjøringen, men for ikke-medlemmer må man også betale for tjenesteplattformen for å få samme pris (BoNord, 2022).

Mobilitetsprosjektet *Dele* er til å begynne med et delebilprosjekt, men det skal også inkludere andre transportalternativer som dele-elsykler, mulig dele el-sparkesykler, tilbehør til transport og verktøy. I denne oppgaven skal det begrenses til kun debilen som det innovative transportalternativet, selv om at det ikke er debilen i seg selv som er innovativ, men selve prosjektet i seg selv. Selve delebilprosjektet er i igangsettelsesfasen og implikasjoner av prosjektet er derfor for tidlig å undersøke. Det oppgaven vil utforske handler om hvordan prosessen ved å sette i gang et slikt mobilitetsprosjekt gjennomføres, hva som er hindringer og tilrettelegger ved slike prosesser, hva som motiverer forbrukere og hvordan et slikt prosjekt bidrar til bærekraftig byutvikling. Derfor blir ett av de teoretiske perspektivene denne oppgaven skal forsøke å ta for seg å handle om bærekraft. Spesifikt vil oppgaven ta bruk begrepet i en forståelse av bærekraftig mobilitet.

### **1.3 Tromsø som case-område**

Knyttet til denne tematikken rundt felles forbruk, debilen som innovativ mobilitetsløsning og bærekraftig byutvikling orienterer denne oppgaven seg rundt byen Tromsø som case. I Tromsø har kommunen nylig satt i gang bompengereving for å kjøre rundt i de ulike bydelene. I tillegg har Tromsø forhandlet fram en avtale med staten om byvekstavtale, noe som innebærer at byen har et nullvekstmål når det kommer til personbiltrafikk. Det er i løpet av denne perioden BoNord har etablert *Dele*, og case-området begrenser seg derfor til byen Tromsø. Tidligere har det ikke vært noen annen form for stasjonsavhengige transportalternativer i Tromsø enn bybusser. I tillegg er byen og nærområdets topografiske utforming noen faktorer som gjør bildeling interessant å undersøke i Tromsø. Sammenlignet med andre byer som driver med bildeling som Oslo, Bergen og Trondheim, er topografien i Tromsø mer utfordrende og gjør at bruken av bil mer nødvendig og enklest i sammenlikning med byer som har flere transportalternativer å velge i. For eksempel har Bergen bybane, tog og buss, Oslo har bybane, T-bane, tog og buss og Trondheim har tog og buss, mens Tromsø har kun buss som alternativ til bil.

Ved å begrense seg til Tromsø som caseområde, vil oppgaven ytterligere begrenset seg til tre bydeler i Tromsø hvor de første mobilitetsstasjonene til *Dele* skal bygges. En bydel, Kroken, ligger i utkanten av byen, og de to andre ligger sentralt på Tromsøya; en ligger i bydelen Håpet og den siste ligger ved havneterminalen i Tromsø sentrum. I den sammenhengen vil oppgaven hovedsakelig fokusere på hvorfor det er disse bydelene BoNord satser på først og hva som er grunnlaget for mulige forbrukere gjennom analyse av tilgjengelighet for bil. Nå i oppstartsfasen har BoNord satt opp to midlertidige delebilstasjoner i to av bydelene, Tromsø sentrum og Kroken. Ettersom kun bydelen Kroken er et rent boligområde, skal oppgaven også drøfte et utvalg av innbyggerne der sitt ståsted til bruk av delebiler og hva som kan motivere dem.

Ett av hovedmålene til kommunen er eliminering av småkjøring i byen ved å innføre en mindre, felles og elektrifisert bilpark, slik at behovet for parkeringsplasser og antallet private biler reduseres. Ifølge Haustein og Nielsen (2015) har det vært en stor økning av brukere av delebiler fra 2005 til 2015, og spesielt innenfor stasjonsuavhengig delebilisme. Derfor skal oppgaven med det undersøke BoNords delebilprosjekt og hvordan de tenker å motivere brukere til stasjonsavhengig delebilisme.

## 1.4 Problemstilling

Denne masteroppgavens problemstilling er følgende:

Hvordan kan oppskalering av felles mobilitetsløsninger som delebiler bidra til bærekraftig byutvikling i Tromsø?

Dette er en omfattende problemstilling som krever operasjonalisering. På grunn av at bildelingstjenesten som skal utforskes kun er i oppstartsfasen styrer det hvilke forskningsspørsmål som kan svare på problemstillingen. Det innebærer at oppgaven inneholder tre forskningsspørsmål:

- I. Hvilke vilkår og institusjonelle rammeverk tilrettelegger for og hindrer innføring av alternative mobilitetsløsninger som delebiler i Tromsø kommune?
- II. Hvordan motiveres potensielle forbrukere av bildelingstjenester til å forandre transportvanene sine fra å anse bilen som en forbruksvare til å anse den som en tjeneste?
- III. Hvilke bærekraftige implikasjoner, med fokus på miljømessige, økonomiske og sosiale aspekter, har en økning av bildelingstjenester for byen Tromsø?

Oppskalering av felles mobilitetsløsninger, innebærer hvordan en økning av for eksempel delebiler har muligheten til å forandre mobilitetssituasjonen i en by som Tromsø gjennom å rette blikket på bilen som hovedsakelig en tjeneste. Dette er i kontrast til det vanligere blikket på bilen som en forbruksvare. Bakgrunnen for problemstillingen er også et ønske om å utforske hvordan tilretteleggelsen og prosessen ved å starte noe nytt innen mobilitet passer inn med Tromsø kommunens visjoner om bærekraftig byutvikling. I den sammenhengen handler det om konsekvenser av delebiler både for Tromsø og innbyggerne av byen.

Problemstillingen har som mål å utforske hva den bærekraftige effekten av *Dele* kan være, ettersom prosjektet ikke har kommet langt nok for å si noe om det. I samme tid vil dette gi rom for å vise hvilke mulige 'fallgruver' som kan sette stopper for utviklingspotensialet av dette felles mobilitetsprosjektet.

Det første forskningsspørsmålet skal besvare hvilke vilkår og institusjonelle rammeverk som tilrettelegger og hindrer for innføring av alternative mobilitetsløsninger i Tromsø kommune. Med dette spørsmålet har oppgaven som mål å undersøke både hvordan og om kommunen har forberedt seg på at alternative mobilitetsløsninger som delebil oppstår i deres distrikt. På den måten ser man hvilke betingelser som oppstår fra offentlig hold, som en privat igangsetter av mobilitetsprosjekter må ta hensyn til. I tillegg ser man på den måten kommunens holdninger til at slike mobilitetsinitiativer presenteres. For å svare på dette forskningsspørsmålet benytter oppgaven seg av empiri fra semistrukturerte intervjuer med de tre hovedaktørene, informasjon gjennom pågående korrespondanse med aktørene og supplerende offentlige dokumenter. For

eksempel vil informasjonen om hvordan kommunen arbeider med deleløsninger i transportsektoren og kommunens rolle sådan være nyttig for å svare på spørsmålet.

### **Forskningsspørsmål 1**

I sammenheng med kommunens vilkår og institusjonelle rammeverk, avgrenses oppgaven til å spesifikt handle om hvordan Tromsø kommune tilrettelegger for innovative mobilitetsprosjekt. I tillegg handler det om hvordan prosessen med å sette i gang og behandle mobilitetsprosjektet *Dele* foregår fra kommunens ståsted. Framgangsmåten her blir å bruke kommunale dokumenter og empirisk data fra intervju med en kommunerepresentant og drøfte hvordan kommunens arbeid har fungert, hvilke holdninger som tilrettelegger eller ikke for slike prosjekt og kommunens ønske om deltakelse i slike prosjekter.

### **Forskningsspørsmål 2**

Dette spørsmålet handler om hva som kan motivere privatpersoner til å skifte fra privatbilen til delebilen. I tillegg handler det om hvilke strategier igangsetterne av prosjektet bruker for å motivere til et slikt skifte i mentalitet hos potensielle forbrukere av tjenesten. Dette skal undersøkes gjennom både intervjuer og undersøkelser.

### **Forskningsspørsmål 3**

Dette forskningsspørsmålet har som hensikt å undersøke bærekraftdimensjonene ved prosjektet *Dele*, og om det som et innovativt tiltak for privatpersoners mobilitetsvaner kan fungere bærekraftig for privatpersoner. I tillegg bidrar dette spørsmålet til å svare på hvordan byutviklingen i framtiden kan preges av en slik felles mobilitetsløsning. Begrepet bærekraft er et stort begrep og i denne oppgaven blir det fokusert på mulige miljømessige, økonomiske og sosiale bærekraftige effekter. For å rasjonalisere oppgavens empiri skal den ses opp mot tidligere funn fra Bergen innenfor de bærekraftige perspektivene.



## 2 Teoretisk grunnlag

I dette kapittelet presenteres de teoretiske perspektivene og begrepene som ligger til grunn for oppgavens analytiske framgangsmåte. Først vil oppgaven presentere perspektiver på bærekraftig mobilitet, deretter bærekraftige overganger, felles forbruk, tydeliggjørelse om bildeling, delingsøkonomi og til slutt nasjonale forventninger til kommunal transportplanlegging.

### 2.1 Bærekraftig mobilitet

Mobilitet er et komplekst begrep som handler om mer enn bare å bevege seg fra sted til sted og hvilke transportalternativer forbrukere har tilgjengelig. På grunn av oppgavens overordnede temaer om deling, transport, tilrettelegging, motivasjon og bærekraft vil en bruk av begrepet blant annet bidra til å utforske hvordan et mobilitetsprosjekt bidrar til å forandre mobilitetsvanene i Tromsø. Jeg henter inspirasjon fra samfunnsgeograf Tim Cresswell (2010) sin beskrivelse av mobilitetsbegrepet som inndelt i tre aspekter. Det innebærer den fysiske bevegelsen fra ett sted til et annet (*movement*), meningene som ligger bak bevegelsen (*meaning*) og hvordan selve utførelsen av forflytningen gjennomføres (*practice*). Den fysiske bevegelsen kan måles både ved å se på tid og avstand for bevegelse og på den måten kartlegges. Hvorfor noen velger å bevege seg slik de gjør, altså meningen bak bevegelsen, er mer individuell og kan ha forskjellig betydning. For eksempel kan to personer som skal til sykehuset ha forskjellige meninger ved å dra dit, den ene kan for eksempel være en pasient og den andre en ansatt. Videre vil også måten man beveger seg på være variert, og det kan være så enkelt som at noen velger å gå, andre kjører bil og at noen velger kollektiv transport. Cresswell (2010) poengterer at de tre aspektene må forstås sammen og kan ikke ses uavhengig av hverandre. Han hevder at det ikke vil kunne kalles mobilitet hvis man har bevegelse uten mening. Meningen bak bevegelsen kan påvirke hvilket transportalternativ som blir valgt. Med det mener han at ulike personer opplever samme strekningen fra A til B helt

ulikt. For eksempel vil en person som tar buss og en som skal kjøre bil fra Kroken til Tromsø oppfatte strekningen på forskjellige måter. Begge beveger seg på de samme veiene, derimot kan bakgrunnen for valget være basert på hver av personenes behov og holdninger til transportalternativer. Den som tar buss gjør det for eksempel fordi det er det mest miljøvennlige alternativet som konkurrerer med bilens effektivitet. Det er dette Cresswell mener når han poengterer at bevegelsen, meningene som er tilknyttet bevegelsen og den opplevde praksisen av bevegelsen er alt tilknyttet. Et annet tenkt eksempel kan være to familier som skal levere et barn til en fritidsaktivitet. For den ene familien ser de på det som en mulighet til å gå en tur med barnet sitt før det skal på aktiviteten. For den andre familien handler det om å få levert barnet mest effektivt slik at foreldrene også rekker å gjennomføre den ukentlige mathandlingen.

Videre foreslår Cresswell (2010) at man bryter ned mobilitetsbegrepet i seks aspekter av bevegelse som alle har en rolle i danningen av mobile hierarkier og reproduseringen av mobilitetsformer gjennom sosiale relasjoner. Viktigheten av en slik inndeling kommer av at mobilitet spiller en rolle som en av de viktigste ressursene i det moderne samfunnet og at det er forskjellige former av ressursen. Det første aspektet handler om hvorfor en person eller gjenstand beveger seg, og de ulike gradene av nødvendigheter som avgjør om man velger eller ikke velger å bevege seg. Det andre aspektet handler om hvor raskt en person eller gjenstand beveger seg og hvordan det å komme seg raskt fram dit man skal i økende grad er assosiert med eksklusivitet. Det tredje aspektet handler om i hvilken rytme en person eller gjenstand beveger seg, og hvordan denne rytmen spiller en viktig rolle i produksjonen av hverdagslivet og sosiale sammensettinger. Det fjerde aspektet innebærer hvilken rute man velger og hvordan valget av ruten man velger å bevege seg i komprimerer tid og rom (*time-space compression*). Det femte aspektet handler om hvordan det oppleves å bevege seg, hvor poenget er at selve prosessen ved reisen oppleves forskjellig fra person til person og fra mobilitetsform til mobilitetsform. Det siste og sjette aspektet handler om hvilke friksjoner mobiliteten opplever, og innebærer hvilke elementer som spiller inn og skaper hindringer for bevegelse. Et essensielt poeng her er at avstanden fra A til B sterkt påvirker graden av friksjon som oppleves.

David Barnister (2008) trekker fram i sin artikkel *The sustainable mobility paradigm* at bærekraftig mobilitet er den nødvendige tankegangen for planlegging av fremtidens forflytning i byer. Barnister retter i denne artikkelen kritikk mot transportplanlegging i byer, hvor han mener planlegging har vært for opptatt av økonomi, etterspørsel og fysiske dimensjoner. Han mener fokuset i mye av planleggingen er økt effektivitet i byenes transportsystem med mindre reisetid som hovedmål. Dette er også aktuelt i byen Tromsø, hvor det planlegges utbygging av infrastruktur som en del av Tenk Tromsø prosjektet. Det innebærer at trafikken for bil, buss, sykkel og myke trafikanter effektiviseres. Målet er at mer effektive trafikkløsninger bidrar til mer miljøvennlig mobilitet, ved at trafikken flyter raskere og bedre enn tidligere. Svakheten ved å kun ha fokus på miljømessig mobilitet er den manglende inkluderingen av de andre bærekraft dimensjonene, sosial- og økonomisk bærekraft. Det sosiale perspektivet handler i dette tilfellet om at alle i samfunnet har samme tilgang til alle de ulike transportmulighetene. Barnister (2008) påpeker i tillegg viktigheten ved å både informere og bevisstgjøre befolkningen om deres ulike transportmuligheter slik at de har muligheten til å velge det alternativet som passer dem selv best.

Bærekraftig mobilitet sett i et økonomisk perspektiv henger sammen med sosial bærekraftig mobilitet i måten at økonomi er en faktor som avgjør hvor tilgjengelig enkelte bevegelsesalternativer er for innbyggerne av et samfunn. For eksempel har ikke alle råd til å kjøpe og eie en bil, og på samme tid vedlikeholde en bil. Av og til oppstår det situasjoner hvor tilgang til bil er nødvendig, og da vil for eksempel en bildelingstjeneste fungere som både et mer økonomisk og sosialt bærekraftig mobilitetsalternativ for de som ikke eier bil selv. I tillegg handler det om hvor økonomisk bærekraftig det er for driveren av transportalternativene å drive med en slik tjeneste. I noen tilfeller samarbeider transportselskap med hverandre, noe som kan virke økonomisk gunstig for begge parter. På samme tid kan det informere innbyggere og mulige forbrukere til å finne beste subjektive transportalternativ (Lindelién i Osnes 2022). Dinning og Wiesenberger (2017) viser til at det har vært flere eksempler på samarbeid mellom leverandører av allmenne transporttjenester og bildelingsselskaper. De påpeker også at (2017, side 128): «Many transit authorities give

preferred parking spaces to car share vehicles at park-and-ride garages and lots, and include marketing for car sharing on the transit trip planning apps”. Med andre ord tilrettelegges det for bildelingstjenester gjennom samarbeid med andre felles mobilitetstjenester.

Det er godt kjent at økt bruk av motorisert (fossildrevet) mobilitet, spesielt på veien og i luften, medfører negative sosiale og miljømessige implikasjoner. Tidligere anså man slik transport som et bidrag til økonomisk vekst ved å la både mennesker og varer forflytte seg mer effektivt. I dag har fokuset blitt flyttet på bærekraftige implikasjoner av denne transporten, og det innebærer blant annet miljømessige effekter på både lokal og global skala. En løsning handler om å få til en reduksjon av klimaskadelige utslipp på grunn av ulike mobilitetsformer. I tillegg handler det om å gjennomføre tiltak som ikke kun begrenser mobilitetsmønster, men som også motiverer individer til å velge mer miljøvennlige transport alternativer. Dette kan gjøres ved å bedre tilrettelegge for en aktiv livsstil gjennom utbedring av gang- og sykkelmuligheter, eller å promotere at mindre miljøskadelig transport kan bidra til bedre miljømessig kvalitet. Det kan for eksempel innebære grønnere og åpnere byrom. Både styringsmyndigheter og næringslivet kan ha en rolle sådan gjennom å motivere til bruk av bærekraftig transport metoder på ulike grunner. Et egenerfart eksempel er at de som sykler til jobb eller skole i en viss grad får et insentiv i form av belønning for valget sitt. Teknologi spiller også en viktig rolle for bærekraftig mobilitet, gjennom utviklingen av mobilitetsapper, elektriske kjøretøy, informasjon og GPS-systemer (Holden, Gilpin og Barnister 2019). I 2012 vedtok Stortinget det såkalte nullvekstmålet, som en del av Klimaforliket. Hensikten er at vekst i persontrafikk tas med kollektiv trafikk, sykkel og gange istedenfor med personbil (Nystad 2016). Nullvekstmålet er bare én av flere nasjonale målsettinger knyttet til bærekraftig mobilitet, men er muligens det sterkeste tiltaket for å redusere biltrafikken. Dette inkluderes i alle byvekstavtaler, også i Tromsø som er denne oppgavens case-område. Måten nullvekstmålet skal etterleves skjer ved bruk av bomstasjoner, som blant annet har som mål å motivere individer til å kjøre mindre bil. I tillegg skal de økonomiske midlene de samler inn bidra til å finansiere bærekraftige infrastruktur utbygginger for kollektiv trafikk, sykkel og gange (Tromsø kommune 2022).

Etter å ha blitt nevnt i FN-rapporten Vår felles framtid fra 1987, omfavnet Norge begrepet bærekraftig utvikling og videre har begrepet bærekraftig byutvikling vokst fram i senere tid (Lidskog og Sundqvist, 2013). Bærekraftig byutvikling i norske byer er et viktig fenomen som er med å utforme en grønn omstilling av dagens samfunn. For eksempel vil en slik omstilling innebære mer bærekraftig transport i byene, hvor det er særlig nedgang i klimagassutslipp som er fokuset. I denne sammenheng fungerer Tromsø kommunes mål om nullutslipp gjennom prosjektet Tenk Tromsø som et godt eksempel. Det viser hvordan kommunen forsøker å legge til rette for en vekst i befolkningen og på samme tid sørge for at fremtidens bysamfunn i Tromsø baserer seg mer på bærekraftig mobilitet. Viktigheten av å planlegge byers utvikling og vekst på en bærekraftig måte har både nasjonalt og internasjonalt blitt presset fram som et resultat av globale urbaniseringstrender og større krav om bærekraftig samfunnsutvikling. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019 og Tromsø kommune 2020) Dermed kan bærekraftig byutvikling sies å være et fenomen som er kommet høyt opp på agendaen i forhold til klimatilpasning (Oseland & Haarstad 2018). Et annet viktig perspektiv i planleggingen av fremtidens samfunn handler om at økologiske aspekter harmoniseres med både økonomiske og sosiale aspekter (Lidskog & Sundqvist 2013).

## **2.2 Tre tilnærminger for bærekraftig transportplanlegging**

Barnister (2011) viser til hvordan planlegging, utvikling og teknologi kan samspille for å finne nye reisemetoder i byer. Han argumenterer for at tid og avstand ikke bør være ledende faktorer i planleggingen, og at det heller bør legges opp til transport over kortere avstander. Videre utfordrer han den tradisjonelle måten å tenke på bærekraftig transportplanlegging, hvor han mener at bruk av dimensjonene klima, økonomi og sosial samhandling har vært dominerende. Hans mening er at andre tilnærminger til bærekraftig transportplanlegging kan være like førende eller mer førende for planleggingen. Den første tilnærmingen handler om å planlegge for å redusere behovet for unødvendige reiser, spesielt reiser over lengre avstander. Han mener ny informasjonsteknologi rettet mot forbrukere kan hjelpe å redusere avstander mellom sentrale funksjoner i en by. I denne sammenhengen innebærer det tjenester som

Foodora, taxi, lokale posttjenester i bydeler og lignende. Med andre ord handler det om at samfunnsplanleggingen foregår mer samkjørt med planleggingen av lokale hverdagstilbud når framtidens mobilitetsmønstre planlegges. Den andre tilnærmingen handler om å planlegge for andre transportmidler enn bil, da tolkes det som privatbilen, og heller legge bedre til rette for gåing, sykling og kollektiv transport. Den tredje tilnærmingen handler om at byutviklingen må være åpen for innovasjon og økt kommunikasjon innenfor transportsektoren for å øke effektiviteten for forbrukere.

«This in turn suggests limited ownership of private transport and the use of innovative leasing and renting opportunities to ensure the most appropriate form of transport is used for each activity. It challenges the future of the car culture in its current form»  
Barnister (2011, side 957).

Det vil være vanskelig å flytte den allerede økonomiske, politiske og offentlige tilknytningen til privatbil basert mobilitet, men Barnister (2011) poengterer at dette er viktig for å adressere de miljømessige problemene som allerede er skapt. Hovedpoenget hans er altså å redusere avstander for å få mindre reise slik at det igjen resulterer i en reduksjon av transportsektorens miljømessige påvirkning. I tillegg vil det gi et alternativ for de som ikke kan eller ikke vil være avhengig av å eie en bil for å komme seg rundt.

Et annet viktig poeng for at innovative mobilitetsløsninger kan bidra til bærekraftig mobilitet går ut på å anerkjenne mobilitet som frihet. Tim Cresswell (2010, side 20) beskriver det slik:

“Driving a car is liberating, or nerve wracking, or, increasingly, guilt ridden. Whether we have chosen to be mobile or have been forced into it affects our experience of it. Sometimes our mobile practices conform to the representations that surround them. We do, indeed, experience mobility as freedom (...).»

Selv om mobilitet er frihet, er det andre ganger det er en dissonans mellom representasjon og praksis av mobilitet. Mer spesifikt handler mobilitet som praksis om å bringe sammen ens interne forståelse av vilje og vane, og som representasjon handler det om forventninger og tvang. Det vil si at det er på det kroppslige nivået at menneskelig mobilitet blir produsert, reproduisert og av og til transformert. Med andre ord kan det å komme seg fra A til B være

veldig forskjellig avhengig av hvordan enhver kropp beveger seg og kommer seg rundt i samfunnet (Cresswell 2010).

## **2.3 Bærekraftige overganger av mobilitetsvaner**

Til nå er det redegjort for at begrepet bærekraftig mobilitet er komplekst og under utvikling. Svennevik (2021) viser til de usikre bærekraftige implikasjonene av felles mobilitet, med fokus på bildeling. Hun argumenterer for at det kreves nye tilnæringsmetoder for å analysere mangfoldet, innovasjonen innen lavutslipp i hverdagsmobilitet og et skifte vekk fra tradisjonelle eierskap av kjøretøy mot nye konsepter innen delingsøkonomi. For å kunne analysere dette foreslår hun at man må undersøke hvordan overgangene av mobilitetsvaner fra privat forbruk transformeres til felles forbruk som mer bærekraftige mobilitetsløsninger. Hun påpeker at slike transformasjonsprosesser mot mer bærekraftige former for tjenesteforbruk bør gjennomføres ved å ta i bruk langsiktige systematiske forandringer. I tillegg trekker hun fram at det bør rettes en reell interesse for felles mobilitetstjenester slik som delebil som fundamentalt for bærekraftig samfunnsutvikling. Dette innebærer en politisk interesse fra kommunene, og Svenneviks forslag innebærer at kommunene inkluderer felles mobilitet i langsiktige kommuneplaner. Hun beskriver at en slik transformasjonsprosess blir formet av å se sammenhengene mellom det eksisterende mobilitetslandskapet, de eksisterende mobilitetsløsningene, og de ulike nisjene og innovasjonene innen mobilitetsmønstret. Med andre ord er det en måte å undersøke alle aspekter ved en mobilitetssituasjon, og både viktige og mindre viktige aspekter ved den spesifikke transformasjonsprosessen mot bærekraftig mobilitet (Svennevik 2021).

## **2.4 Felles forbruk av mobilitetstjenester**

Felles forbruk er ifølge Van de Glind (2013) en ny sosioøkonomisk trend hvor tradisjonell deling, byttehandel, lån, handel og å gi bort blir redefinert gjennom teknologi og jevnbyrdig

felleskap. Det karakteriseres gjennom tilgang, i stedet for eierskap, til produkter og tjenester som er til nytte for individene, fortjenesten og planeten. Forskningsprosjektet UPSCALE viser til at felles forbruk:

“(…) has increasingly been put forward as one way of ensuring more sustainable consumption with beneficial environmental (Cohen and Kietzmann 2014; Martin and Shaheen 2011), social (Albinsson et al. 2012) and economic effects (Sheth et al. 2011)” (Julsrud m.fl., 2020, side 1).

Jeg observerer at det er en gjenganger at felles forbruk framstilles som et gunstig bærekraftig tiltak innenfor alle dimensjonene av begrepet bærekraft. Derimot så er en av utfordringene ved felles forbruk at det fordrer at en stor del av innbyggermassen tar de felles løsningene i bruk for at det skal fungere bærekraftig i noe annet enn på skalaen individ/forbruker-nivå. Prosjektbeskrivelsen av UPSCALE-prosjektet viser også til Westskog og Aase (2019, i Julsrud et al. 2020) som mener at delingsinitiativer ofte kun tiltrekker seg en marginal gruppe mennesker. I tillegg viser prosjektbeskrivelsen til Edelman, Luca og Svirsky (2017, i Julsrud m. fl..2020) som argumenterer for at delingsinitiativer ofte blir handtert dårlig ved å bli oppskalert i uregulerte markeder og dermed bryter med bærekraftige prinsipper. Dermed er det nødvendig at oppskalering av delingstjenester inkluderer flere grupper mennesker og at oppskaleringen blir handtert på et bærekraftig vis (Julsrud m. fl., 2020).

Svennevik, Dijk og Arnfalk (2021) har studert hvordan nye mobilitetspraksiser kommer frem, med delebil som case, i Norge, Sverige og Nederland. De trekker blant annet fram ulike personer de har intervjuet sine meninger om felles forbruk og bildeling. Et intervjuobjekt i Malmø uttrykker det slik:

“I think that the government and decision-makers are more pro-sharing compared to private ownership, and it’s going to become more relevant. The bottom line is that if sharing is easy and cost-efficient for the users, it will continue to grow in popularity. It’s partly up to the decision-makers to continue to subsidize. I don’t see why sharing shouldn’t become more popular in the future.” (Svennevik et al. 2021, side 6).



Dette sitatet viser til et genuint ønske fra forbrukere om å dele forbrukstjenester. I tillegg kan det tolkes at en av motivasjonsfaktorene for forbrukere er en observerbar interesse fra de politiske beslutningstakerne i samfunnet til å få til felles forbruk og legge til rette tiltak for å det til å forekomme.

På lik linje med at insentiver bidrar til å skape muligheter for felles forbruk, bidrar også digitalisering med store muligheter. For eksempel har bildelingstjenester profitert enormt på dette ved å kunne gi sanntidsinformasjon om kjøretøys tilgjengelighet, og muligheten til å booke en delebil digitalt. Som et følge av dette har effektiv bildeling allerede demonstrert en reduksjon i eierskap av privatbiler og det totale antallet kilometer et kjøretøy reiser. Ifølge Rode et al. (2017) er årsaken at forbrukere blir mer åpne for å bruke allmenn transport når de ikke har tilgang til private kjøretøy. Hvis man først har kjøpt en privatbil, så er en tanke at de aller fleste prioriterer å bruke den ettersom de har investert i den som en forbruksvare. Er derimot bilen en delebil har man ikke investert store økonomiske midler i å ha et slikt kjøretøy og det blir enklere å velge for eksempel buss når man ikke er avhengig av bruk av bil for å komme seg fram dit man skal.

Det kan være flere årsaker til at man begynner å ta i bruk felles forbruk mer og mer i hverdagen. Kent, Dowling og Maalsen (2017, i Doody et al. 2021) påpeker at det er tre konseptuelle hendelser som kan føre familier til å bruke bildeling, og på den måten er det også overførbart til felles forbruk. Den første hendelsen handler om at det kan oppstå uforutsette hendelser (*simple shocks*) i hverdagen linket til én eller to nøkkelhendelser slik som en flytting av jobb, tap av jobb eller en ødelagt bil. Den andre hendelsen handler om sammenknyttede forstyrrelser (*bundled disruptions*), hvor hendelser slik som forandringer i jobbstilling, hvor man bor eller parkeringsregler som er bestemt forandrer seg mens alt på samme tid er overlappende og sammenknyttende. Den tredje hendelsen handler om kontekstuelle utviklinger (*Contextual developments*) slik som introduksjonen av del ebiler, nettbasert matvareshopping og levering, nye allmenne transportsystemer. Det vil si alt som direkte og indirekte gjør bildeling mulig ved å tilrettelegge for alternative mobilitetsvaner og livsstiler.

Samlet sett vil det som motiverer husholdninger til å velge bildeling og felles forbruk involvere blant annet positive oppfatninger av kostnadene, støttende strukturer som reproducerer vaner for felles forbruk og gode infrastrukturer. Momenter som kan skape friksjoner i slike delestrukturer inkluderer misnøye med tjenestemodellen og inkompatibiliteten av typer kjøretøy med ønsket mobilitetstjeneste. Det kan tenkes at det kun finnes én type bil i en bildelingstjeneste, men at brukerne har behov for flere typer biler i plattformen. En av de mest framtrepende friksjonene til bildeling er den sterke normen i dagens samfunn om å eie og bruke en privatbil. Derimot kan to spesifikke faktorer fungere for å hjelpe forbrukere å bryte denne normen. Det kan handle om tilfeldigheter, slik avsnittet over forsøker å vise. I tillegg handler det om å være ambisiøs i måten man forsøker å forandre følelsene forbrukere har til personbilen. Et eksempel på dette er hvordan barnefamilier ikke nødvendigvis er avhengig av å ha en privat bil, men at nytten av å ha en privat bil overgår muligheten til å bruke bildeling. Et intervju fra en familiefar i England forklarer det slik: «(...) A solution to [your children's] busy lives is to get a car» (Doody et al. 2021, side 7). Det vil si at kompleksiteten i hverdagen gjør at man ikke kun kan observere uforutsette hendelser, men også mikro-handlinger. Ved å se disse handlingene samlet gjør det at familier eller forbrukere i uansett hverdagstilstand gradvis får muligheten til å skifte mobilitetsvanene til å være basert mer på felles forbruk. Et eksempel på en slik mikro-hendelse kan være hvordan barn gradvis blir mer uavhengige av foreldrene sine (Doody et al. 2021).

## 2.5 Bildeling

Bilens rolle i dagens samfunn kan forstås som det mest populære transportmidlet folk har til rådighet. Østby (1991) argumenterer for konflikter knyttet til bruken av bil som mobilitetstjeneste, og trekker fram hvorfor bilen er så viktig i dagens samfunn. Han viser til et utdrag fra NOU 1975:39 hvor det står at privatbilen gir den enkelte større mobilitetsfrihet enn andre transportmidler kan gi. Blant annet trekkes det fram frihet til å kunne bo hvor man vil og kunne reise til sosiale kontaktflater når man føler for det. I 2023, 48 år etterpå, er bilens

rolle like aktuell for innbyggerne av byer og steder. Fra politisk hold har det oppstått stadig sterkere fokus på klima og miljø med ett av målene om å redusere bilbruken i samfunnet, og på grunn av friheten bilen symboliserer blir det ofte møtt med motstand. Derfor har det blitt etterlyst innovasjon og nye tankesett hvor man bevarer bilens tjenestefunksjon, men at funksjonen flyttes fra å være et forbruksmiddel til å være et tjenestemiddel (NOU 2002:19). Bildeling kan tenkes å være et slikt innovativt grep, og videre skal dette begrepet utredes til å passe denne oppgavens tematikk.

Delebilisme handler om at innbyggerne av et samfunn i stor eller liten grad tar i bruk en felles løsning, men organiseringen varierer fra tjeneste til tjeneste. Hensikten med bildelingstjenester er å ha muligheten til å få tilgang på ulike typer biler, store, små, varebil og mer. I tillegg er delebilisme et tiltak som kan være både økonomisk, samfunnsmessig og miljømessig bra for både sivilsamfunnet og enkeltindivider. Ifølge Haustein og Nielsen (2015) startet konseptet delebilisme i Sveits i 1987, som kort tid etterpå ble tatt opp i Tyskland og den første delebilsordningen i Danmark startet i 1997. Innenfor konseptet skiller de mellom stasjonsavhengige delebiler og stasjonsuavhengige delebiler. I fra 2005 til 2010, og 2010 til 2015, har det vært doblinger i antall brukere av delebiler, spesielt er det størst vekst innenfor stasjonsuavhengig delebilisme, også kalt 'free-floating'- ordninger. I Sveits, var 2.2 % av personene med førerkort en del av en delebilsordning (Haustein og Nielsen, 2015).

Det er vanlig å dele bildeling inn i ulike kategorier basert på hvordan de er organisert. En modell for bildeling er en såkalt *peer-to-peer* (P2P) modell som er plattform hvor vanlige personer kan leie ut og dele privatbilene sine til andre. Et eksempel på dette er tjenesten som tidligere ble kalt Nabobil, men endret navn til GetAround i november 2021. En annen modell for bildeling er en *business-to-consumer* (B2C) modell hvor man blir med i et kooperativ drevet av en null profitt organisasjon. Det vil si at det er en organisasjon som kun er til for å tilby og utvikle tjenesten og ikke tjene penger til seg selv på den. En forbruker betaler da en medlemsavgift og en månedlig eller årlig avgift for å være medlem. I tillegg betaler man for hva det koster for hver tur eller hver kilometer man kjører. Videre er en annen B2C modell

basert på at et selskap styrer bildelingen, for eksempel slik som Hertz bilpool, som tilbyr selvbetjening, korttidsavtaler for lån av bil. I denne modellen kombinerer man for eksempel månedlig medlemskap for lite, middels eller mye bruk av bil sammen med kjøre- og håndteringskostnader slik som forsikring, drivstoff og bompenger. For enkelhetens skyld vil den kooperative B2C modellen blir kalt for B2C-1 og den selskapsstyrte modellen for B2C-2. Ved å ha flere typer og modeller for bildeling, bidrar det til et større mangfold av delebiler spredd utover flere lokalisasjoner. I tillegg gir økt interesse en økt utvikling av teknologien brukt i styringen av tjenestene (Svennevik, Dijk og Arnstad 2021). For eksempel kan man bruke nøkkelløse alternativer hvor man enkelt har samlet alle funksjonene ved tjenesten digitalt slik at forbrukeren låser delebilen opp med mobilen, og betaler via samme applikasjon (BoNord u.å.).

Bildeling har gått fra å være et nisjeprodukt til å være en delingsordning med et betydelig antall brukere. Kjernli (2019) viser til tall fra Transportøkonomisk institutt, som viser at det i Norge fra 2011 til 2019 har skjedd en økning fra 4-5000 registrerte brukere til over 200 000. I tillegg har fem prosent av nordmenn med førerkort prøvd ulike former for bildelingstjenester. Størst vekst ser man i byene, men selv om det er en økning av forbrukere av bildelingstjenester, har også nordmenns privatbilpark økt i samme periode med ca. ti prosent. Tom Erik Julsrud, forsker i Cicero, anslår i et intervju med Finansavisen fra 2019, at antallet biler ikke nødvendigvis blir å synke med det første. Derimot tror han at færre personer i byene kommer til å eie egen bil, og at det er særlig de yngre som blir å omfavne felles mobilitetstilbud. Effekten delebilsordninger kan gi avhenger av størrelsen på bilparkene til de ulike delebilselskapene. Videre mener han også at delebilen ikke kun erstatter privatbilen, men også kollektivreiser, spesielt om plattformen for delebilene plasseres i nærheten av kollektivknutepunkter (Kjernli 2019). Delebilene gir også en ny og mer bærekraftig tankegang rundt organiseringen av bilbruk for privatpersoner, husholdninger og bedrifter. I NOU 2002:19 kom det en anbefaling om å stimulere til spredning av bildeling ettersom det tilbyr bilen som en tjeneste snarere enn et produkt. En privatbil brukes i snitt kun i én time av døgnet, mens en delebil som er i bruk store deler av døgnet kan hypotetisk sett erstatte ti privatbiler (Kjernli 2019). På den måten kan delebilen bidra til mer effektiv ressursutnyttelse.

I tillegg kan antallet biler i byer reduseres, og på samme tid kan mobilitetsbehovet i samfunnet dekkes med mindre ressursbruk (NOU 2002:19).

Et godt grunnlag for vekst innen bildeling kommer fra sosiokulturelle forutsetninger og endringer (Nenseth og Julsrud 2012). Det kan innebære digitalisering av forbrukerens møte med organiseringen av tjenesten, slik som selvbetjening gjennom bruk av applikasjoner. Det kan også tenkes at nordmenn allerede er vant med deling gjennom ulike delingstjenester gjennomført av bibliotek. I Tromsø har for eksempel deleplattformen Turbo gjort at flere innbyggere i byen kan dele på tur og sportsutstyr, istedenfor at alle skal kjøpe nytt utstyr når det plutselig trengs for engangsanledninger. Dette kan ha bidratt til å skape en aksept for deling, og selv om det ikke handler om transportvaner, handler det om å bryte med tankesettet bruk og kast, eie og dele. Sammen med et økende fokus på klima og miljø, har delingskultur og digitalisering gitt nye muligheter for bildeling.

En analyserapport nevnt av Buen et al (1999) antyder at det er en mangel på økologisk rom for privatbiler i framtidens samfunn. Ifølge Buen et al (1999, side 51) innebærer det at selv begrenset bruk av privatbiler vil være i strid med to prinsipper for bærekraftig utvikling om: «Å få mest mulig ut av tilgjengelig ressurser» og «Rettferdig fordeling av goder og byrder (bare en svært liten del av befolkningen ville få tilgang til bil)». El-bilen er en mer miljøvennlig løsning på miljøproblemet privatbilismen står for. Man kan derimot stille seg spørsmål om det er hensiktsmessig å fremme el-bilen som løsningen, når den ikke bidrar til å få mindre biler på veiene og mindre produksjon av biler i verden. Hovedproblematikken handler derfor om hvordan el-bilen som privatbil ikke forandrer noe når det kommer til effektivisering av bilen som ressurs. Det samme argumentet kan sies om el-bilen som transportalternativet i bildelingstjenester. Derimot åpner el-bilen i felles mobilitetstjenester for større politisk interesse for tjenesten. Dette bekreftes gjennom samtaler med Tromsø kommune, og dette vil drøftes videre i ett av analysekapitlene.

Buen et al. (1999) poengterer hvordan stasjonsavhengige delebiler har potensiale til å redusere behovet for en bil nr. 2 for husholdninger. Det gjør det mulig for forbrukere å velge det alternativet som passer reisen som skal gjennomføres best. Det vil også frigjøre parkeringsarealer, slik at både kommunene og privatpersoner har mer areal å gjøre noe annet med enn parkeringsplasser. Buen et al (1999) viser til representanter for el-bilprodusenter som sier seg villig til å gi rabatter til bilkollektiver, til tross for at de har kunnskapen om at dette nødvendigvis ikke er forenelig med bedriftsøkonomiske idealer. Problemet de ser for seg med bildelingsringer er hvordan etterspørsel fordeler seg over de samme tidsperiodene i døgnet. De ser det som mest effektivt når bildelingskollektivet har et høyt antall medlemmer slik at det statistisk sett bestandig vil være noen som har bruk for en bil til alle døgnetstider. Da vil det heller ikke være nødvendig å dimensjonere den tilgjengelige bilparken med tanke på at alle medlemmene etterspør bilene samtidig. Et annet forslag de har for en slik ordning er kutt i skattene for de som er brukere av delebilordninger (Buen et al, 1999). Som et forslag til hvordan delebilordninger aller helst bør se ut fra 1998, er det flere og store likheter til slik moderne delebilordninger organiseres nå 25 år etter. Derimot er måten de håper på insentiver fra beslutningstakerne i kommunene og staten noe som er fraværende, i alle fall i Norge (Svennevik, Dijk og Arnfalk, 2021).

## **2.7 Tilrettelegging for bildeling og dets suksess**

I Norden og Mellom-Europa har den lokale utviklingstrenden innen delebiler vært påvirket av insentiver for å tiltrekke seg forbrukere til markedet. I Malmø i Sverige var policy insentiver en sentral del av prosessen for å promotere vekst i bildelingstjenesten. Kommunen var involvert for å dedikere infrastruktur for delebilene, og i tillegg deltok kommunale beslutningstakere på seminarer for å diskutere reguleringer innen husholdning og parkeringsstrategier. Det innebar spesifikke reguleringer for hvordan bildelingsstasjoner skal erstatte private biler. I tillegg ble det inngått en avtale med parkeringsselskapet P-Malmø, slik at det ble tilrettelagt spesifikke parkeringsplasser i deres parkeringsgarasjer. I motsetning hadde ikke kommunen mulighet til å regulere dedikerte parkeringsplasser slik som i eksempelvis gater for delebiler og delebilselskaper. Derfor forsøkte kommunen å tilrettelegge

for bildelingstjenester ved å innføre en ny planleggingsnorm hvor det skal tilrettelegges for mindre parkeringsplasser i nye leilighetsbygg. Denne normen kan derimot omgås for boligutbyggerne hvis de kan vise kommunen at de planlegger for en bærekraftig mobilitetsløsning, slik som en bildelingstjeneste, for beboerne. Etter å ha fungert i Malmø har denne normen blitt adoptert av flere andre byer i Sverige (Svennevik et al. 2021).

I Oslo, som fremste by i Norge innen bildeling, er der færre direkte policy insentiver for bildeling sammenlignet med nabolandet Sverige. I Tromsø har en boligutbygger på eget initiativ innført en bildelingstjeneste for sine beboere i boligprosjektet Vervet (Vervet.no, årstall). I Norge har fokuset vært på å støtte elbiler med skatteinsentiver og insentiver for å redusere daglig bilbruk med tiltak som bompenger og færre og dyrere parkeringsplasser. Det har vært begrenset med politisk interesse for bildeling, men noen forslag i den sammenhengen har handlet om å tilrettelegge for tjenesten med gratis parkering. Problemet Svennevik et al. (2021) ser med mindre politisk engasjement for bildeling er en usikkerhet hos ‘stakeholderne’ i selskapene om det er lønnsomt å sette i gang prosessen ved å innføre tjenesten hvis det offentlige ikke er med på laget. Svennevik et al. (2021, side 6) viser til en stakeholder som uttrykker det slik:

“The issue of public–private collaboration keeps coming up. The big question is how to make it happen. For us, I also think it is important for the public to clarify its role. It’s difficult for us to make big investments in an area where the government may suddenly come with a subsidized solution”.

I kontrast til insentivene i både Oslo og Malmø, har de i Rotterdam (Nederland) styrt insentivene vekk fra bilen og mot andre mobilitetsmetoder som sykling og gange. Fokuset deres har vært å fase ut bilen generelt, og heller støtte opp under bilfrie bysoner (Svennevik et al. 2021).

## **2.8 Delingsøkonomi**

En av hovedfordelene med bildeling og felles forbruk er hvordan det fjerner dimensjonen av eierskap for forbrukere og alt av 'vedlegg' det medfører. Typisk er hvordan økonomiske byrder fjernes hos enkeltpersoner når et verktøy som bilen blir en tjeneste snarere enn en forbruksvare. I den sammenhengen er delingsøkonomi et relevant tema for å forstå dynamikken rundt fenomenet bildeling. Delingsøkonomi handler enkelt om at flere personer går sammen om å disponere en tjeneste eller vare samtidig som ingen eier disse. Frenken og Schor (2017) viser til at deling åpenbart ikke er noe nytt fenomen og at mennesker bestandig har vært avhengig av å dele for å reprodusere sosiokulturelle tjenester og praksiser. Hvorfor deling blir sett som noe nytt og innovativt er derfor koblet til faktorer som har forandret måten vi foretrekker å reprodusere disse tjenestene. Det innebærer for eksempel hvordan deling med fremmede normaliseres gjennom framveksten av digitaliserte hjelpemidler og plattformer.

Frenken og Schor (2017) påpeker også at bruken av ordet delingsøkonomi er misvisende ettersom deling innebærer en altruistisk overføring av tjenester uten en økonomisk godtgjørelse i retur. Bruk av ordet delingsøkonomi trenger derfor en beskrivelse som inkluderer at det foregår en økonomisk transaksjon mellom to parter uten at man overfører eierskap. Som nevnt kan disse transaksjonene skje i ulike modeller, enten P2P eller B2C-1 og B2C-2. Videre kan det argumenteres for at ordet 'leie' hadde passet bedre for noen av ordningene, men ordet 'deling' oppfattes mer positivt og betydningsfullt for forbrukere (Frenken og Schor 2017).

Martin (2016) stiller i likhet med Frenken og Schor (2017) spørsmål ved bruk av termen ettersom det utfordrer idealet om deling. Samtidig viser han hvordan delingsøkonomi kan forstås som bærekraftig. Han utdyper at delingsøkonomi oppfattes som positivt fordi det gir mer økonomisk handlingsrom for privatpersoner og bedrifter. Det kan for eksempel gi et mer bærekraftig forbruksmønster ettersom man ikke trenger å betale store summer for å kjøpe en bil når man kun trenger den sjeldent. I tillegg kan delingsøkonomi også bidra til en desentralisert og rettferdig økonomi. Det vil si at samme tjenesten ikke koster noe annerledes basert på innbyggeres økonomiske situasjon. I motsetning til dette kan delingsøkonomi også



kritiseres for å skape uregulerte markeder, for eksempel slik som Airbnb og Uber. Slike markeder, i moderne tid er de gjerne digitale markeder, kan være en trussel mot eksisterende markeder ettersom det kan skape urettferdig konkurranse (Martin 2016). Det vil si det medføre risiko for andre etablerte mobilitetstjenester som buss og taxi, men det kan også gi økonomiske fordeler for forbrukere ved at det oppstår konkurranse om forbrukere av mobilitetstjenester.

Det økonomiske handlingsrommet delebiler gir forbrukere i sammenligning med andre mobilitetstjenester er relevant for hvordan de motiveres til å ta del i delingsøkonomi. Måten man vurderer bildelingstjenester kan variere, men den vanligste påvirkningsvariabelen er kostnadene ved tjenesten. For eksempel kan noen undersøke hva prisforskjellen blir med å leie en delebil for en helg eller å ta i bruk et kollektivt transportmiddel. For andre personer kan det lønne seg å vurdere de totale transportkostnadene over lengre perioder og velge den felles mobilitetstjenesten som passer deres økonomiske preferanse (Svennevik et al. 2021).

I Norge har reguleringen av delingsøkonomi vært styrt av strategier hvor staten er avventende utviklingen. Dette skyldes en økende interesse fra befolkningen for felles mobilitetstjenester via digitale plattformer. NOU 2017:4 (side 8) kommer med følgende tilnærming: «Utvikling av teknologi og forretningsmodeller skjer raskt, og raskere enn endringene fanges opp i politikk og regelverk». I NOU 2002:19, femten år før NOU 2017:4, ble delingsøkonomi ansett som en positiv bidragsyter til gjenvinning og en måte å få bedre ressursutnyttelse i samfunnet. Det er derfor relevant å stille spørsmål med måten staten regulerer delingsøkonomi. I 2002 så de potensialet i fenomenet, og 15 år etterpå er det ifølge NOU 2017:4 et fenomen de kan vurdere å regulere avhengig om behovet faller seg slik. Det kan tolkes slik at staten ikke 'står fremst i skoen' for å tilrettelegge for delingsøkonomi, og felles mobilitetstjenester som delebiler.

## 2.9 Nasjonale forventninger til kommunal transportplanlegging

Den norske regjeringen forventer at landets kommuner planlegger for framtidige transportmønstre på et bærekraftig vis. De peker på tre transportpolitiske hovedmål, hvor det første handler om å utvikle for et mer effektivt transportsystem som bedrer fremkommelighet og reduserer reisetid for personer og gods i hele landet. Et annet mål er å redusere trafikkulykker i tråd med nullvisjonen. Det siste hovedmålet handler om å redusere klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser. Alt dette kommer frem i dokumentet *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Ett av tiltakene regjeringen ønsker at kommunene skal innføre er transportplanlegging som styrker knutepunktutvikling. Dette gjelder i all hovedsak bykommunene og tettstedskommunene, hvor transportutviklingen har mulighet til å samkjøres med bolig- og arealplanleggingen. Knutepunkt har regjeringen i denne sammenheng definert som kollektivknutepunkter. En slik planlegging vil også være i tråd med regjeringens mål om å fremme god folkehelse. De råder kommunene til å tilrettelegge for mer sykkel og gange med utgangspunkt i slike kollektivknutepunkter (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019). Det som virker noe oppsiktsvekkende i de nasjonale forventningene er mangelen på tilrettelegging fra regjeringens side for alternative mobilitetsløsninger i kommunene. Videre nevnes det ikke noe om felles forbruk og felles mobilitet nevnes aldri direkte, men kollektivtransport som også er felles mobilitet er det eneste felles mobilitetsalternativet som nevnes.

## 2.10 Oppsummering

For å oppsummere skal oppgaven løfte fram de viktigste analytiske begreper og perspektiver som skal bygge det analytiske reisverket for analysekapitlene. Cresswell (2010) sine perspektiver på frihetsaspektet på mobilitetsbegrepet og hvordan begrepet kan forstås som tredelt vil være et nyttig analytisk verktøy. Denne teorien skal anvendes slik at den bidrar til diskusjon om motivasjon hos forbrukere, og potensialet for tjenesten som et ledd i å oppnå bærekraftig byutvikling. Ytterligere vil Barnister (2011) sine argumenter for å tenke på

bærekraftig byutvikling bidra til å svare på problematikker omkring kommunens rolle i tilrettelegging for delingstjenester og potensialet for måloppnåelse av bærekraftig byutvikling. Måten Svennevik (2021) beskriver prosessen om bærekraftige overganger av mobilitetstjenester gir meg en god teoretisk innfallsvinkel for å koble funn fra intervjuer med potensielle forbrukere med et godt etablert teoretisk fundament. Videre vil Kent et al. (2017) sin presentering av begrepene *Simple shocks*, *Bundled disruptions* og *Contextual developments* som drivere for å reprodusere bruk av delingstjenester være viktig for å reflektere om forbrukeres motivasjon til å dele. I likhet med teori om felles forbruk, vil teori om bildeling være sentralt gjennom alle analytiske refleksjoner utført i denne masteroppgaven. Til sist vil også Svennevik (2021) sitt perspektiv på viktigheten av politisk involvering være viktig for å kunne reflektere over hvordan man tilrettelegger for bildeling og positiv utvikling.

### 3 Metodisk framgangsmåte

De metodiske valgene som har blitt foretatt for innsamling av primærdata i mitt mastergradsprosjekt har vært både planlagte og improviserte. Jeg har utelukkende benyttet meg av kvalitativ metode i form av intervju som skal drøftes slik at de bidrar til å svare på de spørsmålene denne oppgaven stiller. Dette kapitlet struktureres slik at metodeteori presenteres først, og deretter hva som var mine metodiske fremgangsmåter og resultatene av disse. Valget av forskningsmetode baserer seg på oppgavens problemstilling:

Hvordan kan oppskalering av felles mobilitetsløsninger som delebiler bidra til bærekraftig byutvikling i Tromsø?

For å svare på denne problemstillingen er de metodiske fremgangsmåtene tilpasset slik at de bidrar til å utforske hvert av forskningsspørsmålene. Metodisk benytter oppgaven seg av empiri fra semistrukturerte intervjuer med de tre hovedaktørene (BoNord som innovatør og skaper av *Dele, Move About* som leverandør og drifter av tjenesteplattformen og Tromsø kommune som den lokale planmyndigheten), dør-til-dør undersøkelser i et borettslag i bydelen Kroken i Tromsø, informasjon gjennom pågående korrespondanse med aktørene og supplerende offentlige dokumenter. Målet med dør-til-dør undersøkelsen var å kartlegge privatpersoners motivasjon til å skifte fra privateid bil til delebil. På den måten skal oppgaven avdekke hvilke tiltak som bidrar til at tjenesten skal kunne utvikle seg i en positiv retning og oppnå en slik størrelse at det ikke lenger anses som en alternativ mobilitetstjeneste.

Det tredje forskningsspørsmålet skal besvare om hvilke mulige bærekraftige effekter en økning av felles mobilitetstjenester i form av delebil kan ha for Tromsø. Jeg har som mål å avdekke hvilke bærekraftige aspekter en slik tjeneste kan oppnå for forbrukere og for byutviklingen. Måten dette skal besvares på er å se på hvilke svar fra intervjuer de tre hovedaktørene tilknyttet prosjektet har gitt om bærekraftgevinstene et delebilprosjekt kan gi. I tillegg skal jeg benytte meg av en TØI-rapport om bildelingstjenesters effekt i Bergen skrevet av Nenseth og Ellis (2022), for å finne ut hvilke andre implikasjoner som kan oppstå som et

resultat av slike prosjekter. Denne informasjonen skal videre kobles til empirien og diskuteres slik at det gir et fullstendig svar på forskningsspørsmålet. For eksempel vil informasjon om kommunens arbeid for å engasjere til felles forbruk av biler, holdninger til delebilprosjektet og mulige forutsette effekter være nyttig for å svare på forskningsspørsmålet.

### **3.1 Semistrukturerte intervju**

Intervjuene med hovedaktørene har en semistrukturert form og intervjuguidene er tematisk oppbygd. Det vil si at det er noen tematisk førende spørsmål som styrte samtalen, mens eventuelle oppfølgingsspørsmål var spontane for å finne ut mer informasjon om interessante aspekter intervjuobjektene tok opp. Et semistrukturert intervju gjennomføres på grunnlag av en intervjuguide. Jeg har blitt inspirert av Tanggaard og Brinkmann (2019) sine perspektiver om at forskningsspørsmål sjeldent fungerer som intervju spørsmål ettersom de ikke alltid er lette å forstå og ikke er like tydelige og virkelighetsnære slik som intervju spørsmål. På den måten kan man skille mellom en tematisk og en dynamisk dimensjon av en intervjuguide. Tematisk inneholdt guidene de spørsmålene som er viktige å stille for å svare på forskningsspørsmålene (Vedlegg 1, 2, 3 og 4). Dynamisk sett skal også spørsmålene i guiden fremme en positiv interaksjon mellom meg som intervjuer og intervjuobjektene for å holde samtalen i gang og motivere intervjupersonene til å utdype rundt de temaene som tas opp (Tanggaard og Brinkmann, 2019). Dette gir meg en mulighet til å undersøke hver aktørs spesifikke rolle, og komme opp med relevante spørsmål som dypere undersøker disse rollene. Denne metoden gir meg et innblikk i hvordan BoNord sin rolle krever større ansvar i eksempelvis samhandlingen med kommunen enn Move About sin rolle gjør. Gjennom bruk av semistrukturerte intervju åpnet det også for muligheten til å omformulere og forandre rekkefølgen på enkelte spørsmål avhengig av hvordan intervjuet foregår. Ved hjelp av metodens dynamiske struktur ga det meg muligheten til å styre intervjuene slik at svarene innhøstet det interessante som kom opp i samtalen selv om det risikerte at spørsmål kunne gli over i hverandre. Fordelen med en slik tilnærming var hvordan det bidro til å avdekke hver aktørs spesifikke utfordringer med oppstarten av prosjektet.

## Stedssensitive intervjuer

Ved å gjennomføre et intervju om et fenomen som foregår stedsspesifikt har man som forsker mulighet til å reflektere over sin rolle i tilnærmingen til det stedet fenomenet foregår.

Gjennom et stedssensitivt perspektiv på forholdet mellom intervju og sted kan det påvirke en intervjusituasjon. Anne-Lene Sand (2019) trekker fram dette i artikkelen *Stedssensitive interviews*, hvor målet hennes er å få forskere til å tenke over hvordan en kan arbeide metodisk med å forstå og aktivere stedets betydning i intervjuprosessen. Det innebærer at det sansbare skaper et fundament for å reflektere om intervjuobjektene praksis ut fra de sensoriske betydningsdimensjonene. Sand (2019, side 89) viser til Pink som beskriver sensorisk etnografi som: «en læreprosess gjennom forskerens egne multisensoriske og stedsliggjorte erfaringer».

En av fordelene ved en slik tilnærming i anvendelsen av intervju er hvordan det metodisk gir en tilgang til å generere nærhet til der praksisen foregår. For å kunne gjennomføre dette viser Sand (2019) hvordan en best mulig sikrer en stedssensitiv refleksjon. Konkret handler det om å la intervjuobjektene velge sted for intervjuet eller velge et sted sentralt for fenomenet som undersøkes. I mitt tilfelle knyttes dette til drive-and-talk intervjuet med prosjektlederen i BoNord hvor hen tok meg med på befarings til de ulike bydelene de skal etablere mobilitetsstasjoner. Ved å bruke en stedssensitiv refleksjon i løpet av intervjuet ga det rom for å diskutere og ha samtaler om det observerbare på hvert av stedene. Jeg anser det som min rolle som forsker å være oppmerksom på det sansbare ved hver av bydelene som er i tilknytning til prosjektet. Videre er det metodisk viktig at spørsmålene i intervjuprosessen lades slik at stedet og de stedlige praksisene som undersøkes ligger til grunn for noen av spørsmålene. Samtidig skal spørsmålene forsøke å reflektere over stedenes relasjoner til konkrete menneskers hverdagspraksiser. En slik refleksjon sikrer at intervjuene ikke kun blir bestemte feltarbeid, men at metoden stedssensitive intervjuer forblir et konstant metodisk verktøy gjennom intervjuprosessen. Selv om sted ikke er sentralt i intervjupraksisen for å undersøke fenomenet delebil, er et stedssensitivt perspektiv nyttig i forskningen av delebil ettersom hvert sted har særegne egenskaper som kan påvirke prosessen.

## Drive-and-talk – en forgreining av walk-and-talk

Som nevnt var en sentral fremgangsmetode hvordan intervju og befarings slo seg sammen til en hybrid jeg velger å kalle drive-and-talk. Det gikk ut på meg selv og informanten fra BoNord kjørte en av delebilene til de tre bydelene selskapet skal etablere mobilitetsstasjoner. Samtidig som vi kjørte gjennomførte vi et intervju basert på tematiske spørsmål. Under transportetappene mellom hver bydel fulgte intervjuet i stor grad den tematiske guiden, og nye oppfølgingstemaer kom opp. Derimot så skiftet intervjuet karakter ved ankomst til hver av bydelene når befaringsen ble satt i gang. Det skiftet fra at jeg styrte intervjuprosessen, til at informanten styrte befaringsen og at jeg kom med oppfølgingsspørsmål på informantens informasjon om selskapets planer for hver av bydelene. Til slutt ble intervjuet basert på den tematiske intervjuguiden ferdig før vi hadde kjørt tilbake. Det ga rom for å ha en åpen samtale med informanten om andre aspekter som kan virke inn på bildelingstjenesten, slik som bompenger og lignende.

Dette er på ingen måte en ny metode jeg presenterer, ettersom det drar sterke paralleller til walk-and-talk intervjuer. Drew, Skinner & Bardsley (2022) beskriver drive-and-talk metoden som et nyttig etnografisk verktøy som kan gi en forsker ny innsikt som man gjerne ikke forutså på forhånd. Ved å ha et intervju på et bestemt sted ville det nødvendigvis ikke skapt de samme samtalene om stedsspesifikke elementer som må observeres for å ikke bli oversett i et tradisjonelt intervju. De trekker frem et eksempel om hvordan visuelle antropologer har funnet nytten ved metoden for å fange og dokumentere de sansbare elementene av den menneskelige opplevelsen ved et fenomen (Drew et al. 2022). Det er viktig å påpeke at jeg ikke har gjort en etnografisk studie, men at jeg er inspirert av denne metoden ettersom den gir en mer umiddelbar nærhet til områdene og samtalene om de. Det åpnet for en måte å utforske mer stedsspesifikke aspekter ved *Dele* utenfor den tematiske intervjuguiden. På den måten gir det meg verdifull innsikt i BoNord sin forståelse og vurdering av den stedsspesifikke mobilitetssituasjonen i de områdene de skal etablere mobilitetsstasjoner. Videre er ikke poenget med metoden at bilen gir en helt ny dimensjon ved walk and talk metoden, men heller at metoden gir et mer pragmatisk innblikk i hvordan en menneskelig eller naturlig

aktivitet reproduseres gjennom praksis. I mitt tilfelle var det nyttig for å få en opplevelse av koblingene i bylandskapet mellom de bydelene der mobilitetsstasjonene skal etableres. På grunn av skalaen mellom de ulike bydelene fungerer metoden med bil mye bedre for å observere det stedsspesifikke i prosjektområdene i byen.

Min forståelse av drive-and-talk er at veiene vi som mennesker tar ved bruk av bil kan avsløre hvilke tankesett, handlinger og bevegelser vi velger å gjennomføre i hverdagen og hvorfor. I tillegg opplevde jeg at metoden fungerer svært effektivt når det området man ønsker å få innsikt i som forsker er av en slik skala at det rent praktisk ikke lar seg gjennomføre til fots eller med et annet hjelpemiddel enn kjøretøy. På samme tid som bilen gir muligheter for å gjennomføre intervju og observasjon på samme tid samtidig, skaper det også sine begrensninger. Tid og rom forvrenges i sammenligning med walk and talk, hvor tempoet på samhandlingen i samme skala er mye større ved drive and talk (Drew et al. 2022). Intervju og observasjon gjennom drive-and-talk gjør at det observerbare på detaljnivå blir vanskelig å ta til seg. På grunn av dette bidrar metoden for denne oppgaven en måte å skape et fokus på den tematiske samhandlingen som finner sted i og utenfor bilen.

## **3.2 Utvalg**

I forhold til oppgavens tema og case har jeg både et representativt og tilfeldig utvalg av intervjuobjekter. De viktigste rådatakildene i tilknytning til mitt mastergradsprosjekt er intervjuer med de viktigste aktørene i BoNords mobilitetsprosjekt. Dette baseres på to aspekter; for det første at delebilprosjektet er i både Tromsø og Norge spesielt med tanke på hvem som er aktørene i det. For det andre er det også en stedsspesifikk prosess når det settes i gang, altså at prosessen fra idé til virkelighet ikke realiseres på akkurat samme måte i Tromsø som i en by som Oslo eller Bergen. Ved hjelp fra BoNord ble jeg tipset om hvilke personer hos de ulike aktørene som er mest vesentlig for meg å snakke med for å besvare mine spørsmål. Som nevnt er det tre hovedaktører i dette mobilitetsprosjektet; BoNord, Move About og Tromsø kommune. BoNord er innovatøren, igangsetter og driver av prosjektet.



Move About er leverandøren av produktet, tjenesten og plattformen. Tromsø kommune er styringsorganet og lokal planmyndighet. Utvalget mitt er én person fra hver av aktørene som har jobbet tett opp mot prosjektet eller tematikken felles mobilitet. I tillegg falt valget på å gjennomføre korte dør-til-dør undersøkelser blant beboerne i Krokkelva borettslag ettersom det er i dette området BoNord har satt ut to delebiler midlertidig i avvente på at mobilitetsstasjonen bygges mer sentralt i bydelen. Bydelen Kroken skiller seg ut fra de to andre planlagte plasseringene for mobilitetsstasjoner ved å ikke være like sentrumsnært. Jensen, Kjærulf, Wilhelmsen og Nielsen (2009) og Nenseth og Ellis (2022) viser at tjenesten er mest effektivt jo mer sentrumsnært den plasseres, og derfor syns jeg det var mest interessant å undersøke motivasjonen hos beboerne i en mer perifer bydel.

## **BoNord**

Mitt første intervju var med en prosjektleder fra BoNord i Tromsø, også kjent som boligbyggelaget Nord-Norge. De er en virksomhet som hovedsakelig bygger og forvalter boliger for sine medlemmer. Som en del av BoNord sitt arbeid anser de seg som en samfunnsaktør og et ledd i deres strategi for å bidra til bærekraftig samfunnsutvikling har BoNord utviklet konseptet *Dele*. Årsaken til opprettelsen er selskapets ansvarsfølelse til å bidra i forbindelse med det grønne skiftet med å oppnå klimamålene bestemt i Paris. De anser det slik at alle må bidra for å nå klimamålene som er satt, og at de ønsker å vise vei for hvordan virksomheter kan bidra med dette (BoNord 2022 (1)). På grunn av BoNord sin rolle som både viktig samfunnsaktør og innovatør av mobilitetsprosjektet *Dele*, gjør at selskapet er en nødvendig aktør å forske på for å svare på spørsmålene som stilles i denne oppgaven.

Intervjuet hadde en semistrukturert form hvor representanten tok meg med på befarings samtidig som vi gjennomførte intervjuet. Metodisk ble intervjuet gjennomført som en 'drive and talk' hvor jeg og intervjuobjektet kjørte rundt i en av delebilene. Årsaken til valget om å gjennomføre en befarings og intervju samtidig var for å få informasjon om prosjektområdene samtidig som jeg intervjuet om prosessen ved oppstart av prosjektet *Dele*. Videre ble valget av semistrukturert intervju mest passende for feltarbeidet ettersom målet var å utforske

BoNord sine holdninger og erfaringer knyttet til det å sette i gang et mobilitetsprosjekt basert på felles forbruk. Selve gjennomføringen av intervjuet startet ved at vi kjørte fra BoNord sitt kontorbygg i Tromsø sentrum til første prosjektområde ved havneterminalen i sentrum. Deretter kjørte vi mot utkantsbydelen Kroken på fastlandssiden av byen, nærmere bestemt prosjektområdet i Krokelva. Til slutt kjørte vi tilbake til Tromsøya og til bydelen Håpet for å observere hvordan BoNord har planer om å bygge en mobilitetsstasjon der en nedlagt barnehage står. I samme tid som vi kjørte en av delebilene ga det innsikt i elbilens nisje i forhold til hvor enkel den er i bruk og det lave støynivået ettersom bilen er elektrisk. I tillegg ga det gode samtaler om bilen og for eksempel hvordan BoNord har designet utseende på bilen slik at en bil i bruk blir som en kjørende reklameplakat. Intervjuet ble gjennomført slik at vi stoppet ved hvert prosjektområde hvor prosjektlederen forklarte og visualiserte tankene bak plasseringen av stasjonene og hvilke vurderinger som ligger bak hver enkelt av plasseringene. Videre ga selve intervjuet mye data om hvordan BoNord har opplevd prosessen i samhandling med de andre aktørene, en type data jeg tolker at jeg kun ville fått tak i ved å gjennomføre intervjuet semistrukturert med tematiske spørsmål. Dette er fordi et spørsmål om hvordan prosessen har foregått fra begynnelsen åpner for mye info, og når den mest relevante informasjonen kom opp, åpnet det for muligheten til å stille de riktige oppfølgingsspørsmålene for å få de svarene jeg var ute etter.

Drive-and-talk metoden med BoNord var i tillegg en måte å spare tid for både representanten og meg selv. Det vil si vi gjennomførte en såkalt 'to fluer i en smekk' prosess. I dette tilfellet vurderte jeg det som en risiko å gjennomføre metoden ettersom at tanken først var å ha en befaring og deretter intervju. Tanken min var at en slik løsning ville gitt meg og prosjektlederen mer tid til å prosessere det som ble sagt og gjort i befaringsdelen. Deretter kunne begge tatt informasjonen fra befaringen inn i et separat intervju som muligens kunne gitt andre refleksjoner rundt de temaene jeg på forhånd hadde valgt ut. Dette ble derimot valgt bort på grunn muligheten til å fange og dokumentere de sansbare elementene av den menneskelige opplevelsen ved et fenomen slik Drew et al. (2022) trekker fram som kanskje den største fordelen ved metoden.

Befaringen ble gjennomført før vinter og snø hadde kommet til byen og gir derfor et bilde av områdene som ikke matcher vinterstid. En by som Tromsø har store kontraster mellom årstidene det er vinter og ikke vinter. Etter å ha reflektert over dette gir befaringen et unøyaktig perspektiv på hvor tilgjengelig bildelingstjenesten kan være for forbrukere. Vinterhalvåret i Tromsø byr på utfordringer i trafikkbildet for alle mobilitetsformer. Snøfall, snø deponi og brøyteskårer på fortau gjør det vanskelig for gående og syklende å ferdes trygt. Det gir også hindringer og begrensninger for bruk av bil, uansett om den er privateid eller felles. Is, snø og smalere veier gir også problemer for biler, busser og varetransport i form av mindre plass for kjøring og parkering. På sommeren virket plasseringen av mobilitetsstasjonene som meget tilgjengelige, men det kan tenkes at vinterlige faktorer ville ha endret denne oppfatningen. Hadde dessuten befaringen foregått på vinterstid ville det også åpnet for andre samtaletema om akkurat denne problematikken, et tema jeg hverken observerte eller tenkte over i løpet av intervjuet.

## **Move About**

Move About er det ledende selskapet i Norden når det gjelder bærekraftig bildeling. Som et gjennomgående mål i hele virksomheten jobber de med å utnytte teknologi og mobilitetskonsepter for å skape løsninger krever minst mulig energi, produksjonsressurser og plass i allmenne rom. I tillegg jobber de for at forbrukerne av deres tjenester skal tjene økonomisk på å bruke tjenestene. Selskapet ble etablert i 2007 og i 2008 var de den eneste bildelingstjenesten i verden som kun brukte elbiler (Move about, u.å). Uten at de selv annonserer seg som en samfunnsaktør bidrar de til bærekraftig samfunnsutvikling med å fokusere på grønnere teknologi innenfor fenomenet bildeling. På grunn av Move About sin rolle som leverandør av elbiler til bildelingstjenesten *Dele* er også de en nødvendig aktør å forske på for å svare på forskningsspørsmålene i denne oppgaven.

I et intervju med Move About ble den samme tematiske intervjuguiden fra intervjuet med BoNord tatt i bruk, men med et tilleggsspørsmål som ble relevant etter det første intervjuet (Vedlegg 2). Disse justeringene kommer av at Move About i større grad er leverandør og

ekspert på bildeling og noen av spørsmålene og oppfølgingsspørsmålene var derfor tilpasset deres rolle som dette. Spørsmålene inneholdt derimot samme tema som jeg på forhand har bestemt er viktige for å svare på forskningsspørsmålene mine. Dette intervjuet fulgte også en semistrukturert form og var formelt avtalt at skulle skje via videosamtaletjenesten Teams. Årsaken til at det ble gjennomført på Teams var fordi representanten holder til et annet sted i landet og det var derfor enklest å få gjennomført intervjuet på den måten. Selve gjennomføringen med videosamtale over nett gikk bra og ga et godt resultat med tanke på hvilke svar jeg var ute etter. Derimot ga videointervjuet en utfordring knyttet til ekko, som medførte til at samhandlingen med intervjuobjektet ble strammere enn ved drive-and-talk intervjuet. På den måten ga det intervjuet en såpass strukturert form at det ble mer spørsmål og svar, enn en løsere samtale rundt de ulike temaene.

Sammenlignet med BoNord, har Move About en annen rolle og et annet ansvar knyttet til igangsettelsen av bildelingstjenesten. For eksempel hadde Move About lite eller ingen innsikt i hvordan planprosessen ved igangsettelse hadde foregått. Derimot satt jeg igjen med mye data om hvilke vilkår som må oppfylles for at de skal samarbeide med en virksomhet som BoNord. I tillegg høstet intervjuet mye god informasjon om hva Move About anser som gode forbrukstall i begynnelsen av slike prosjekter, og hvor godt prosjektet i Tromsø hadde gjort det til å være i startfasen. Til tross for at de kunne si lite om planprosessen, kunne de fortelle om samarbeidsprosessen med BoNord og hvilke elementer i den prosessen de særlig satt pris på og som medførte til en god og ryddig prosess. Ytterligere ble en naturlig del av samtalen de utfordringene et slikt samarbeid medfører, og de utfordringene de som eksperter på bildeling har observert som overordnede trender. På grunn av intervjuets omstendighet ved å være over videosamtale ga det også en god mulighet for Move About til å dele statistisk informasjon i form av grafer og tabeller underveis i intervjuet.

### **Tromsø kommune – styringsorgan og lokal planmyndighet**

Mitt tredje intervju var med en rådgiver i Tromsø kommune som jobbet i avdelingen for klima, energi og miljø. Tromsø kommune er den lokale planmyndigheten og en viktig aktør

for at fysiske prosjekter i en tjeneste som *Dele* ser dagens lys. Som planmyndigheten for byen og regionen har de som rolle å sørge for at utviklingen skjer på et bærekraftig vis i tråd med FNs bærekraftsmål. Ett av kommunens mange arbeidsområder handler om å planlegge for framtidens mobilitetsmønster, hvor dagens overordnede mål er å få flere personer til å benytte seg av bærekraftige transportmidler. Kommunen spiller en stor rolle i samfunns- og byutviklingen ettersom de setter viktige premisser for utviklingsstandarden. Det innebærer blant annet at kommunen utvikler arealstrategier for blant annet bolig og transportsektoren ved å for eksempel regulere for parkeringsplassetthet. På grunn av kommunens rolle som premisgiver og lokal planmyndighet spiller de en viktig rolle med å være en tilrettelegger for at alternative mobilitetsprosjekter kan etableres. Derfor er de en essensiell aktør å forske på for å svare på noen av spørsmålene denne oppgaven stiller.

Spørsmålene mine til kommunen var basert på mine tidligere tematiske intervjuguider, men formuleringen av spørsmålene var annerledes. Det innebar et ønske om å finne ut hvordan kommunen arbeidet med bildelingstjenester, hvordan prosesstyringen foregår, kommunens holdning til prosjektet og strategier knyttet til bærekraftig felles mobilitet. I motsetning til de to foregående intervjuene baserte dette intervjuet seg på en mer strukturert intervjuguide med flere spesifikke spørsmål. Årsaken til dette var et ønske om mer spesifikke svar, som kunne forklare kommunens rolle. Før selve intervjuet, hadde jeg antagelser om at jeg ikke kom til å få alle svarene slik jeg ønsket ettersom Tromsø kommune tilsynelatende ikke har noe spesifikke strategier for delebil. Delvis stemte antagelsene, og det var vanskelig å få fram hvilken rolle kommunen som styringsorgan har i tilknytning til dette prosjektet.

Svarene fra intervjuet handlet lite om bildeling slik de to foregående intervjuene gjorde. Årsaken var åpenbar og skyldes at kommunen ikke arbeider med problematikk rundt bildelingstjeneste, men de har kartlagt denne metoden som nødvendig i deres pågående planarbeid for et mer bærekraftig transportsystem. For eksempel var det mangel på svar om hvordan prosessen ved å sette i gang et alternativt mobilitetsprosjekt har foregått fra start til nåtid. Informasjonen fra representanten fra kommunen var derfor svar som må indirekte tolkes sammen med informasjon om prosessen gitt fra BoNord. På den måten oppnår

oppgaven et tilfredsstillende svar om hvordan prosessen har foregått. Dermed krever det et mer sammensatt perspektiv av all den ulike informasjonen som tydeliggjør kommunens rolle tilknyttet *Dele* fra intervjuer, e-post korrespondanser og dokumenter.

### **Beboerne i Krokelva borettslag**

I stedet for å sende ut en spørreundersøkelse digitalt til alle beboerne i borettslaget, valgte jeg å gjennomføre korte dør-til-dør undersøkelser ansikt til ansikt med beboerne i Krokelva borettslag. Prosessen gikk ut på å ringe på alle dørene i borettslaget, litt over 100, uten noen formening om hvem og hvor mange som ble å svare. Hver samtale med informantene varierte fra fire til ti minutter, og variasjonen skyldtes hvor snakkevillig hver av informantene var. Hovedmålet med undersøkelsene var å kartlegge beboernes mobilitetsvaner og holdninger til introduseringen av delebiler i deres borettslagområde. Spørsmålene hadde som hensikt å gi et innblikk i hva slags formål tjenesten kan oppfylle i området, og indirekte hva beboerne selv tenker kunne vært nytten av noe slikt. I tillegg var spørsmålene formulert med en hensikt at svarene skal kunne si noe om den generelle mobilitetshverdagen til beboerne i borettslaget, og hvilket potensial en innført bildelingstjeneste har i en perifer bydel av Tromsø (Vedlegg 4).

En årsak til at valget falt på dør-til-dør intervjuer var en antagelse at det ville gi flere svar enn en digital survey undersøkelse ville gjort. Denne antagelsen tar bakgrunn i rapporter om bildelingstjenester som gjennomførte surveyer, hvor svarprosenten i et mye større utvalg var mellom 15 og 20 prosent (Nenseth og Ellis 2022), mens det i mitt tilfelle var mellom 30 og 35 prosent. Dermed føler jeg at dør-til-dør intervjuene gir meg et bedre grunnlag for å kunne svare på spørsmålene denne oppgaven stiller. En svarprosent på cirka 15 prosent ville i et grunnlag på omtrent 100 dører ikke gitt et svar som sier noe om beboernes holdninger, motivasjon og vaner. I tillegg var tanken på forhånd at de fleste i dette tidsrommet hadde fem til ti minutter å gi av sin tid for å svare på noen spørsmål. Etter å ha gjennomført intervjuene sitter jeg igjen med 37 respondenter spredt relativt jevnt utover alder. Tabellen under viser fordelingen av utvalget, hvor man ser at det er en god spredning, med en tendens til flertall av informanter over 67 år. Uten å ha kjennskap til gjennomsnittsalderen i borettslaget, kan jeg

ikke gjøre annet å anta at dette utfallet er rent tilfeldig. Samtidig kan det tenkes å være et bestemt utvalg ettersom jeg på forhånd visste at informantene kun ville komme fra et spesifikt område og at alle mest sannsynlig har god kjennskap til nærområdet.

Menn	18-30 år	31-43 år	44-55 år	56-66 år	67+ år
	3	3	2	5	7
Kvinner	18-30 år	31-43 år	44-55 år	56-66 år	67+ år
	4	1	3	2	6

Tabell 1 – Fordeling av alder i utvalg ved Krokelva borettslag

Et aspekt ved dør-til-dør intervjuer er hvordan de griper inn i intervjuobjektene hverdagsliv uten forvarsel. Etersom intervjuene foregikk på vinterstid, ga det også et innblikk i hvordan delebilene sto plassert på vinterstid sammenlignet på sommertid under befaringen med BoNord (Bilde 1). Vinterens tilstedeværelse mistenker jeg at også påvirket hvor mange respondenter metoden ga, og hvorfor noen ga kortere svar. Med andre ord kunne flere vært mer åpne til å stå lengre i døråpningen og svare på spørsmål på sommertid, eller eventuelt faktisk vært mer villig til å svare døren i det hele tatt på grunn av komforten temperaturen gir. Det er også vanskelig å si noe om hvor representert hele borettslaget er i funnene av undesøkelsen når ikke alle har svart. Det er både risikoen og en negativ effekt med å gjennomføre intervjuer slik. Hensikten med intervjuene var å kartlegge hva beboernes mobilitetsvaner er og hvordan de forholder seg til bildelingstjenesten. Funnene fra denne kartleggingen skal sammenlignes og drøftes for å finne ut hvilke funn som er spesifikke og hvilke som kan si noe generelt om mobilitetssituasjon i borettslaget.



Bilde 1 – Delebil i Krokelva borettslag

### 3.3 Supplerende dokumenter

I denne oppgaven er det flere dokumenter som bidrar til å kunne svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene. Disse dokumentene er kommuneplanens arealdel 2017-2026 og kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032 for Tromsø kommune, klima-, miljø- og energiplan for Tromsø kommune og en rapport om bildeling i Bergen fra Transportøkonomisk institutt.

Kommuneplanens arealdel (KPA) er et hjelpemiddel som bestemmer hva som er tillatt arealbruk og hvilke restriksjoner som gjelder i planområdet. Slike restriksjoner innebærer arealformål, hensynssoner og generelle og formålstilknyttede planbestemmelser og retningslinjer. Det er videre opp til hvert enkelt kommunestyre å vedta sin KPA (Kommunal- og distriktsdepartementet 2022), noe som kan tolkes slik at hver enkelt kommune har stor frihet når det kommer til utformingen av innholdet i KPA. Et typisk tema som tas opp i slike dokumenter er transport og parkering, og i Tromsø kommunes KPA tas det opp i sammenheng med arealplanlegging for å nå visjoner om nullvekstmålet og utbedret knutepunktstrategi. Kommunens parkeringsstrategi er også interessant, spesielt i sammenheng med denne oppgavens tema om delebil.

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) er også et hjelpemiddel for kommunen, men i motsetning til KPA så fungerer KPS som et styringsdokument for samfunnet og kommunens langsiktige målsettinger. Tromsø kommunes nyeste KPS heter *Tromsø vil* og gjelder fra 2020 til 2032. Dokumentet skal fungere som et verktøy for framtidig planlegging og skal inneholde kommunens strategier i arbeidet med å oppnå de fastslåtte målene. For Tromsø kommune innebærer de viktigste satsningsområdene; investering i barn og unge i kommunen, god folkehelse, god boligtilgang for alle, være i front på klimanøytral utvikling og til sist at Tromsø skal være et attraktivt sted for etableringer av bedrifter og tjenester. Videre kommer



det også fram i KPS for Tromsø at det viktigste målet er bærekraftig samfunnsutvikling (Tromsø kommune 2020). Måten oppgaven skal anvende Tromsøs KPS er for å besvare forskningsspørsmål 1 og 3. Mer utdypende vil oppgaven ta i bruk informasjon om kommunens satsningsområder som en forståelse av kommunens prioritering. På den måten bidrar dokumentet til å ramme inn hvordan kommunen arbeider med å tilrettelegge for bildelingstjenester. Videre vil oppgaven bruke kommuneplanens strategier for bærekraftig samfunnsutvikling for å svare på forskningsspørsmål nummer tre. Mer utdypende vil det si at oppgaven skal ta i bruk kommunens målsetninger basert på de tre bærekraftdimensjonene og undersøke om det er noen sammenhenger med disse målene og delebil som konsept for bærekraftig byutvikling.

Rapporten om bildeling i Bergen fra Transportøkonomisk institutt (Nenseth og Ellis, 2022) handler om erfaringer og effekter av bildeling i kommunen. Den baserer seg på to spørreundersøkelser i et utvalg i byen Bergen, hvor de fikk over 3200 svar. Svarene som kom fra disse undersøkelsene gir en generaliserbar informasjon om motivasjonen i befolkningen til å bruke bildelingstjenester, om man har hørt om det. I tillegg antyder rapporten noen geografiske trender i byen om hvor det er mest motivasjon til bildeling og hvilke tiltak som oppleves å ha fungert i byen (Nenseth og Ellis, 2022). Denne informasjonen gir meg både inspirasjon til mitt eget arbeid med en spørreundersøkelse, og et datagrunnlag som kan sammenlignes med mitt eget. Det kan oppfattes slik at informasjonen fra Bergen ikke lar seg overføre til Tromsø ettersom det er to forskjellige steder, med forskjellige forutsetninger. Derimot skal jeg bruke TØI-rapporten for å besvare forskningsspørsmål to om motivasjon basert på sammenligning som viser at det mest sannsynlig foreligger noen felles motivasjonsfaktorer hos potensielle bildelere i Bergen og Tromsø.

### **3.4 Personlig situert kunnskapsproduksjon**

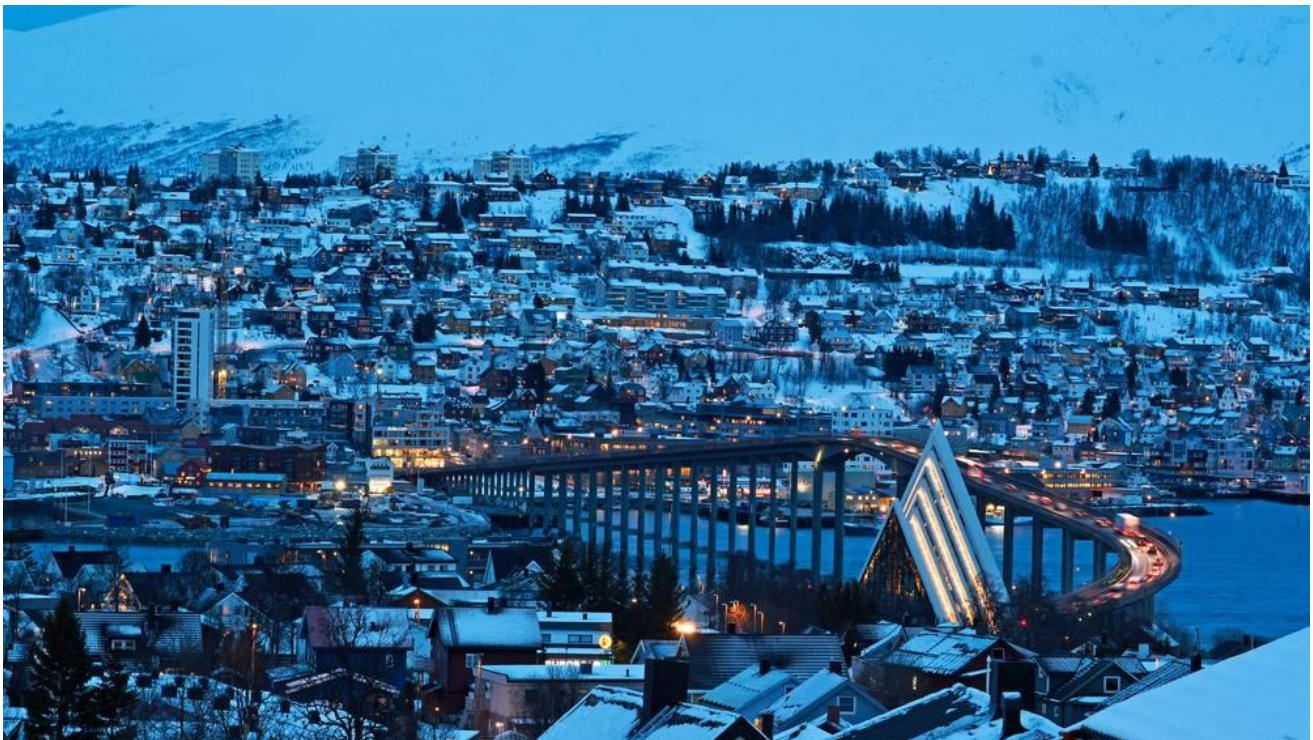
I løpet av perioden jeg har drevet forskning har et grunnleggende perspektiv vært hvordan min egen rolle som forsker har påvirket feltarbeidet og svarene fra arbeidet. Epistemologisk,

altså hvordan kunnskap produseres, er jeg på den måten inspirert av Donna Haraway. Hennes poeng er at forskerens allerede etablerte kunnskap og oppfatning av alt rundt seg påvirkes av faktorer som; kjønn, politisk ståsted, utdanning, oppvekst, sosioøkonomisk klasse, politisk ståsted og alle andre faktorer som gjør et hvert menneske unikt (Haraway 1988). I mitt tilfelle innebærer det at alle måter jeg reflekterer over mitt forskningsarbeid og tolker dataen er direkte påvirket av alt som former meg som menneske. Eksempler på det er min bakgrunn som Tromsøværing, langsiktige interesse for byutvikling, sjåfør og politisk opptatt av at bærekraftig samfunnsutvikling skjer på et rettferdig vis. Derfor drar en viktig del av kunnskapsproduksjonen og datagrunnlaget denne oppgaven baserer seg på kunnskap situert fra mitt eget ståsted og forståelse av verden rundt meg. For eksempel vil måten jeg reflekterer over svarene fra dør-til-dør intervjuene være sterkt påvirket av at jeg som Tromsøværing kan kjenne meg igjen i og sette meg inn i intervjuobjektene svar om mobilitetshverdag. På samme vis som jeg er bevist på det stedssensitive i intervjuprosessene mine, er jeg også bevist på hvordan min bakgrunn påvirker kunnskapsproduksjonen som denne oppgaven tar til grunn for å analysere.

## 4 Alternativ mobilitet, tilrettelegging og rollefordeling

Per dags dato har den norske staten ingen spesifikke planer eller institusjonelle rammeverk for bildelingstjenester. Mangelen på statlig initiativ for tilrettelegging av bildeling er en direkte årsak til at bildeling i Norge ikke er utviklet på samme nivå som i vårt naboland Sverige. I Norge har staten derimot jobbet sterkt med initiativer for å øke andelen av privat elbiler (Svennevik et al. 2021). Statistikk viser at Norge i dag har et høyt antall eiere av elbiler sammenlignet med andre land (Loftås, 2023). Videre kommer det fram i Tromsø kommunes klima-, miljø- og energiplan (KME-plan) at staten indirekte (gjennom statlige forskrifter og planretningslinjer) har videreført ansvaret for lokal klimaplanlegging til kommunene (Tromsø kommune, 2018). Fordelen er da at lokal oppskalering av bildeling på den måten kan foregå i en lokal kontekst hvor kommunene enklere kan ta hensyn til stedsspesifikke forhold. Dette kapitlet skal ta for seg hvordan det tilrettelegges for alternative mobilitetsløsninger slik som *Dele* i Tromsø. Måten dette skal gjennomføres på er å diskutere hvordan kommunale målsettinger kan forstås som slik tilrettelegging, sammen med informasjon fra intervjuer med en prosjektleder i BoNord og rådgivere i Tromsø kommune. På grunn av en delvis empiritung tilnærming anser jeg det også som relevant å diskutere rollefordelingen blant aktørene i *Dele*, og hvordan denne rollefordelingen bidrar til å forme tilretteleggingen og forventninger slik situasjonen med igangsettelse er i dag. Samlet sett skal dette kapitlet til slutt kunne gi et svar på det første forskningsspørsmålet i denne oppgaven.

## 4.1 Tilrettelegging for bildeling fra kommunens perspektiv



Bilde 2 – Viser Tromsøya og Tromsøbrua sett fra fastlandssiden (Tromsdalen) på vinterstid (*Tromsø fikk 121 innbyggere i 2020, men fylket Troms og Finnmark tapte over tusen personer [Bilde] 2021.*).

I Tromsø er det mange lokale forhold som spiller inn på kommunens arbeid for å tilrettelegge for bærekraftig transportplanlegging. Tromsø sin særegne topografi karakteriseres med bratte bakker og by omgitt og oppdelt av hav og fjell (Bilde 2). Utformingen av byen gjør også at den er utstrakt, og det har medført at bilen lenge har fungert som det mest praktiske fremkomstmiddelet. Bildet ovenfor viser disse topografiske utfordringene, samt hvor tilstedeværende vinteren er i bybildet. Det er allment kjent at bilkjøring på vinteren har sine utfordringer og et aktuelt eksempel er hvordan elbilers batterieffekt påvirkes av kulden slik at effekten blir dårligere (Valle 2017). En rådgiver i Tromsø kommune forteller at: «I Tromsø er folk litt avhengige av bil, og det er ikke kun på grunn av gammel vane, men også forutsetningene vi har her oppe. Det er ikke overalt det går buss, hvert fall ikke ofte». Det vil si at å planlegge for fremtidig nullvekst i biltrafikken i Tromsø kan kreve spesialtilpassede løsninger som passer inn med de naturlige utfordringene som allerede eksisterer i byen.

Ett overordnet mål for Tromsø kommune er en forbedring av byens infrastruktur for å skape bedre og mer behagelig fremkommelighet i byen for både biler, busser, sykler og myke trafikanter gjennom Tenk Tromsø prosjektet. På samme tid er formålet å redusere bruken av privatbil til småkjøring (Tromsø kommune 2018). Gjennomgående i alle kommunale tiltak nevnt i Tromsø sin KME-plan er prioriteringer rettet mot reduksjon i forbruk av privatbilen. Rådgiveren i kommunen påpeker at hensikten ved reguleringen av bilbruken ikke er rettet mot forbruket av bildelingstjenester, men heller et tiltak som skal få flere til å velge mer kollektive og miljøvennlige transportalternativer. Det som videre var et interessant funn etter intervjuet med rådgiveren, var om kommunen har en rolle i tilretteleggelse for private bildelingstjenester i byen. Rådgiveren kunne ikke si noe om kommunen vurderer noen avgiftskutt for private bildelingstjenester likt som elbiler har fått ved tidligere anledning i norske byer. Derimot så påpekte hen at kommunen kanskje har tenkt litt raskt og ikke vurdert godt nok hva som er elbilen sin rolle i bybilde.

«Jeg synes vi (kommunen) har vært litt for rask til å avgiftsbelegge elbilen, jeg skulle gjerne ønske at elbilen fortsatt var insentivert slik at vi hadde fått til en forgang i omstillingen der. (...) jeg synes de er litt for optimistiske til hvor fort ting skal gå av seg selv, selv om det har vært positive salgstall (av elbiler) så får vi jo se hvordan det går de neste månedene» (Rådgiver i Tromsø kommune 2023).

Ved å tilrettelegge for elbil gjennom for eksempel økt fremkommelighet, lavere bomtakster, ville det kunne medført at elbiler i *Dele* hadde fått noen umiddelbare goder. Videre er det to elementer ved kommunens rolle knyttet til bildeling og transportplanlegging som fremstår som uklart. Det første handler om hvordan kommunens mål å redusere bilbruk passer sammen med bildeling. Det andre handler om kommunen ikke anser bildelingstjenester som et reelt nok tiltak for å være et bærekraftig alternativ til privatbilen.

Statens overordnede målsetninger og kommunens strategiske handlingsplaner for bærekraftig byutvikling, har lokalt virket å ha som formål å regulere vekk tromsøværingenes mest praktiske fremkomstmiddel. Kommunens KME-plan trekker fram målsettinger om å utrette

en positiv utvikling innen sirkulær økonomi i alle bydeler der kommunen har egnende arealer. Riktignok påpeker de selv at dette involverer utleie av aktivitetsutstyr likt Turbo og verksted for med utstyr for reparasjon av for eksempel aktivitetsutstyr, klær, elektronikk og lignende. (Tromsø kommune, 2018). Til tross for mangel på spesifikk politisk interesse for delingstjenester innad transportsektoren, viser dette at kommunen allerede før 2018 hadde en positiv holdning til felles forbruk. Rådgiveren i kommunen forklarer at de til tross for manglende målsettinger, tilrettelegger for bildelingstjenester gjennom: «(...) at vi formulerer oss positiv i (de) overordnede planene som saksbehandlerne forholder seg til, slik at de har noen knagger å henge positive vedtak på når de skal saksbehandle (for kommunen)». Rådgiverens forklaring viser at kommunen ikke kun er positive, men også handlingsdyktige når slike prosjekter skal vurderes i forhold til byggesaksbehandling. Det innebærer at det faktisk foreligger strategier som sikrer at alternative felles mobilitetsprosjekter lettere kan godkjennes i saksbehandlingsprosesser.

Det arbeides for tiden med en revidering av Tromsø kommunes KME-plan. Uten å vite hva det spesifikke innholdet er i denne planen, blir det vanskelig å vite om kommunen har valgt å utvide målsetningene knyttet til sirkulær økonomi slik at de også omfavner transportsektoren. Derimot bekreftet en annen rådgiver i kommunen gjennom en telefonsamtale at bildeling er ett av mange tiltak kommunen ser på og ønsker å utvikle og planlegge for i fremtiden. Hen forklarte det som et tiltak hvor 'alle monner drar', og at selv om bildeling kanskje ikke er et tiltak som gir de største miljøeffektene, så gir det noen. Begge rådgiverne jeg har snakket med var opptatt av å hele tiden trekke fram at kommunen i utgangspunktet stiller seg veldig positivt til slike tjenester. En av rådgiverne poengterte at delebilene må tas med i regningen når vi skal planlegge for en mer bærekraftig transport i byen. Svennevik (2021) påpeker at overgangen til mer bærekraftige former for tjenesteforbruk bør gjennomføres ved å ta i bruk langsiktige systematiske forandringer. Det innebærer en reell politisk interesse for mobilitetstjenester som delebil, og Svennevik foreslår at det inkluderes i langsiktige kommuneplaner. Det innebærer Tromsø kommunes KPA-, KPS- og KME-planer. En slik inkludering kan bli formet av å se sammenhengene mellom det eksisterende mobilitetslandskapet, de eksisterende mobilitetsløsningene, og de ulike nisjene og innovasjonene innen mobilitetsmønsteret. Uten politisk interesse er det vanskelig for

bildelingstjenester å vokse fram, og på grunn av positiv politisk interesse i Tromsø kommune, kan det hjelpe *Dele* i utviklingen, spesielt om det inkluderes i de neste, reviderte kommuneplanene.

Kommunen har gjennom KME-planen flere spesifikke tiltak rettet mot transportsektoren og privatbilen som kan ha positive bærekraftige effekter for byutviklingen. Et eksempel er et mål om å skape et bilfritt sentrum ved å stenge bilgater og fjerne overflateparkering. Et annet tiltak er knyttet til innføring av parkeringsgebyr ved alle kommunale bygg for å redusere bruken av personbil (Tromsø kommune, 2018). Dette er en måte å pushe tromsøværingene til å velge mer bærekraftige alternativer, men også tiltak som kan begrense mulighetene til opprettelse av private bildelingstjenester. Dette er veldig relevant knyttet til *Dele* ettersom en av de tre mobilitetsstasjonene skal bygges i Tromsø sentrum. Informanten fra Move About påpekte at en av forutsetningene for en opprettelse av bildelingstjenester i et område er tilgjengelighet på parkeringsarealer for tjenesten. Det innebærer altså at det eksisterer arealer for å opprette eksempelvis mobilitetsstasjoner. Ved å åpne opp arealer i sentrum gjennom fjerning av parkeringsplasser, kan det også frigjøres arealer for nettopp bildelingstjenester og andre alternative mobilitetstilbud til privatbilen. På den andre siden kan det tolkes som at kommunen ikke ønsker bilkjøring i sentrum, uansett formatet det kommer i. Formålet til BoNord ved å opprette en stasjon i dette området kom fram i intervjuet som en måte å rette seg både mot tilreisende cruisepassasjerer og lokale innbyggere. Mangel på spesifikke formål ved transportplanleggingen som kommunen har som mål å føre, kan indirekte være avskrekkende for private virksomheter og boligutbyggere som vil etablere seg i sentrum. Derfor er det viktig at det føres god dialog fra kommunen med sin rolle som planmyndighet om alternativer for private aktører som sikrer god byutvikling.

Som en del av kommunes strategi for å drive en mer bærekraftig organisasjon, driver de med en oppgradering av sin egen bilpark gjennom elektrifisering. Samtidig kutter de ned på antall kjøretøy ettersom de har observert et behov for å effektivisere bruken av bilparken. Løsningen har blitt en intern bildelingsordning, hvor ansatte i ulike avdelinger i kommunen skal kunne benytte seg av samme kjøretøy i arbeidshverdagen. I tråd med denne oppgraderingen krever

det også en utbygging av ladeinfrastruktur i tilknytning til kommunens parkeringsarealer. Elektrifiseringen og utbyggingen er for tiden et pågående arbeid, mens den interne bildelingsordningen har kommet på plass. En rådgiver i Tromsø kommune fortalte at hen kun hadde hørt positive tilbakemeldinger fra andre ansatte i forhold til denne omstruktureringen. «Det mest tidkrevende med denne prosessen handlet om å få de fleste til å bli vant til denne strukturen, men etter kort tid virket det å ikke å være et problem» (Rådgiver i Tromsø kommune 2023). Det fremstår slik at kommunen ikke har møtt på noen særlige utfordringer knyttet til denne struktureringen. Dette bidrar til å bygge opp under kommunens positive holdninger til bildeling, og at de selv har begynt å utforske de praktiske implikasjonene med bildelingstjenester.

I Tromsø hvor bilen er et viktig fremkomstmiddel for mange, fremstår det derimot uklart hva som er kommunens rolle i tilretteleggingen for fremtidige behov for bildeling i byen. BoNord har observert at en slik tjeneste kan dekke et tjenestetilbud som ikke eksisterer fra før, men de er ikke den eneste boligutvikleren i byen som jobber med bildeling. Total Eiendom har integrert en slik tjeneste i boligprosjektet Vervet: «Vi skaper et flerfunksjonelt nabolag der de som vil kan dele bil, sykkel, båt og kajakk» (Vervet u.å.). Dette bidrar til å at boligprosjekter kan bygges mer kompakte og samtidig vise kommunen at prosjektene knytter seg til bærekraftig mobilitet (Svennevik et al. 2021). Denne bildelingstjenesten har mer til felles med kommunens interne delingsløsning enn BoNord sin allmenne bildelingstjeneste. Det er kun de bosatt i Vervet som har tilgang til tjenesten, på samme måte som at kun de ansatte i kommunen kan bruke de kommunale bilene. Med andre ord eksisterer det lignende prosjekter i Tromsø, og prosjektlederen i BoNord sier at (2022): «Et slikt prosjekt som dette, har jeg erfart med møter med kommunen at de har vært veldig positiv til (i) slike lignende prosjekter, så det siste møtet med kommunen har jeg nok ikke hatt for å se hva vi kan få til sammen». Altså anser BoNord forholdet sitt til kommunen som positivt og at kommunen er en viktig aktør som kan bidra til at byggingen av de nødvendige strukturene for bildelingstjenesten gjennomføres. Jeg forstår det slik at BoNord ikke forventer at kommunen skal finansiere og bygge ut de nødvendige strukturene. Derimot ønsker de å opprettholde en åpen dialog med kommunen slik at de kan gjøre strukturelle tilpasninger i planene som er i tråd med



kommunens ønsker slik at framtidige planer for mobilitetsstasjoner enklere behandles og godkjennes av kommunen.

Av alle tiltak og mål i kommunens KME-plan, er det kun ett av de som tydeliggjør kommunens holdninger til konseptet bildelingstjenester. Det kalles for 'konseptet' i denne sammenhengen fordi kommunens tiltak kun handler om potensialet av tjenesten internt i kommunen.

«Tromsø kommune skal etablere lett tilgjengelige ordninger for deling av biler og tjenestesykler - intern bildeling basert på egen flåte. Vurdere om det lar seg gjøre å inngå avtale med privat tilbyder på bilpooløsninger» (Tromsø kommune 2018).

Ifølge KME-planen er formålet med dette tiltaket at det «vil sannsynligvis føre til reduserte kostnader for kommunen» og det «vil spesielt kunne gi god effekt på kommunens klimafotavtrykk» (Tromsø kommune 2018, side 29). Om man bryter opp tiltaket i to deler, kan det virke som det består av ett tiltak og en vurdering. Tiltaket viser at kommunen forstår potensialet til bildelingstjenester, og ønsker å tilrettelegge for en slik tjeneste internt fordi de har en forhåpning at det blir å gagne kommunen. En masteroppgave om samme tema (skrevet av Hans Klaussen, 2022) trekker fram en samtale med en av lederne fra kommune- og byutviklingsutvalget (KoBy) i Tromsø. Lederen bekrefter at kommunen forsøker å redusere antall parkeringsplasser i byen, og at det blant annet er for å stimulere til en satsning på delebiler. Lederen i KoBy trekker også fram at de har hatt en dialog med BoNord angående *Dele* og hvordan kommunen kan være en aktør som bidrar til å samle og få med flere boligutviklere til å ta del i prosjektet. BoNord forhørte seg ifølge lederen om kommunen kunne gå i front for å tilrettelegge for ladeinfrastruktur i store deler av byen, slik at det enklere kan tilrettelegges for bildelingsordninger som *Dele*. Med andre ord skulle ansvaret for å oppskalere tilbudet legges på kommunen ved å skape en bystruktur hvor det eksisterer nok lade og mobilitetspunkter til at bildelingstjenesten potensielt kan gå fra å være A til A, til å bli A til X. Altså at bilen ikke behøves å kjøres tilbake til den plassen den ble hentet i utgangspunktet.

En innføring av en slik tjeneste som ikke har eksistert tidligere medfører også sine utfordringer som kan forklare hvorfor kommunen ikke har etablerte rammeverk for private bildelingstjenester. Vurderingen nevnt i sitatet fra kommunens KME-plan om å inngå et samarbeid med private aktører, kan tenkes å være akkurat denne vurdering som lederen av KoBy trekker fram om å kunne samarbeide med BoNord. Det poengteres at kommunen foreløpig har valgt å ikke delta i delebilprosjektet som den tilrettelegger-aktøren BoNord hadde håpet på. En av årsakene er at kommunen anser det som vanskelig å få andre aktører til å forplikte seg til BoNord sitt prosjekt. Derimot så anerkjenner de at tanken i teorien er utrolig god, men de stiller også spørsmål til gjennomførelsen i praksis. Lederen i KoBy beskriver det slik: «(...) For kommunen sin del, kommer utfordringen med anskaffelser og anbud, vi kan ikke bare gå inn å kjøpe et ferdig opplegg med BONORD helt uten videre» (Klaussen 2022, side 65). Denne samarbeidsvurderingen kommunen legger opp til i KME-planen, kan forstås som forutsettende for at kommunen ikke ønsker å tilrettelegge eller skape institusjonelle krav rettet mot andre utbyggere om å ta til seg BoNord sin bildelingsordning. En av rådgiverne i kommunen bekreftet også dette (2023): «Kommunen stiller seg positivt til slike løsninger (delebil), men forventer at det er næringslivet selv som sørger for at utviklingen (av det) skjer». Ansvarer skal altså ikke ligge på kommunen for at utviklingen av et prosjekt fra næringslivet lykkes eller ikke. Med andre ord fremstår det som at kommunens spesifikke rolle i *Dele* ikke er enkel å sette ord på, annet enn at de gledelig veileder og forholder seg positive til byggeplanprosesser som innebærer bildelingstjenester.

Tromsø sin KME-plan 2018-2025 er under revidering, og en videreføring av kommunens tiltak og formål om bildeling er nødvendig for at kommunens rolle, slik dens representanter beskriver, tydeliggjøres i førende plandokumenter. Kommunen er kommet langt i utskiftingen av egen bilpark:

«Kommunen er nå (februar) på 50 prosent elbil, men for anleggskjøretøy og brøytebiler ligger det lengre fram i tid. Men for småbilparken har gått raskt og der jobber vi nå med å utbygge ladeinfrastrukturen. Innen 2030 skal 70 prosent være elektrisk» (Rådgiver i Tromsø kommune, 2023).

Samtidig skal antallet biler internt i kommunen reduseres som en del av en strategi for å effektivisere bilparken. Rådgiveren hadde lite kunnskap om kommunens vurderinger om deltakelse i en kommersiell bilpooløsning. Derimot påpekte hen at den interne delingen vil skape en utfordring for slike løsninger i framtiden. Årsaken er effektivisering av bilparken og at de ikke trenger like mange biler som før når flere personer kan dele på de samme bilene (Rådgiver Tromsø kommune, 2023). Nenseth og Ellis (2022) viser i en TØI-rapport at én delebil kan erstatte 10-15 private biler, noe også prosjektlederen i BoNord poengterte (2022): «(...) hvis den (delebilen) står i et boligområde så erstatter den cirka 9 til 15 ordinære biler». Det finnes ingen lignende tall for intern bildeling hos en privat virksomhet, men løsningen bærer samme preg. Et viktig poeng trukket fram under intervjuet er at dette medfører hyppigere bruk av kommunens bilpark, og at det sjeldnere står mange biler parkert. «Forvaltning, bruksmønster og merkostnader gjør at kommunen ikke har valgt å bruke egen bilpool til bildeling» (Rådgiver i Tromsø kommune 2023). Derimot håper rådgiveren at dialogen om ytterligere effektivisering av kommunens bilpark kan tas opp i framtiden. Med ytterligere effektivisering innebærer det at kommunens bilpark blir en del av en allmenn bildelingstjeneste. Hvor langt fram i tid er vanskelig å si, men slik som det fremstår i dag så brukes bilene såpass effektivt at det ikke fremstår som aktuelt.

## 4.2 Tilrettelegging for bildeling fra BoNord sitt perspektiv

Kommunens satsning på strategiske handlingsplaner for ladeinfrastruktur er en del av det totale rammeverket som tilrettelegger for mobilitetsprosjekter som *Dele*. Det kom fram i intervjuet med kommunen at elbil er forutsetningen for at utbygginger knyttet til et bildelingsprosjekt som *Dele* blir godkjent.

«Jeg ser ikke et stort poeng i at folk skal kjøre (fossildrevet bil), men jeg ser en gevinst ved å også bruke bensinbil mer effektivt med at det er færre biler i omløp, absolutt! Men det er elbil og nullutslipp vi (kommunen) sikter mot og det går ikke fort nok» (Rådgiver i Tromsø kommune 2023).

Altså vil et prosjekt som *Dele* være innenfor de kommunale rammene for bærekraftig transportutvikling blant annet på grunn av overordnede mål om vekst av kjøretøy med nullutslipp. Et slikt premiss om elbil som en nødvendig del av bildelingsprosjekt kan oppfattes som unødvendig fra kommunens side ettersom mye tidligere forskning viser at bildelingstjenester gir betraktelig flere bærekraftige fordeler sammenlignet med privatbilisme. For bildeling i seg selv er mer bærekraftig enn privat forbruk av bil, selv om at bildelingen ikke utelukkende bruker elektriske biler (Buen et al. 1999). For det er som den ene rådgiveren poengterte at 'alle monner drar'.

En av fordelene med at boligutviklere tar initiativet til å opprette private bildelingstjenester er hvordan det bidrar til å bygge opp byutviklingsidealet om kompakt byutvikling. For det første vil det gjennom fjerning av parkeringsplasser åpne opp for annen bruk av arealene som ellers ville vært parkeringsplasser. Det er opp til hver utbygger hva slike arealer kan brukes til, alt fra andre delingstjenester til verksted, boder, utearealer eller andre felles områder. En leder i BoNord fortalte at for en boligutbygger så koster konstruksjonen av én parkeringsplass omtrent 500 000 kroner, så det kan også være økonomisk gunstig for boligutbyggere å legge til rette for bildelingsløsninger. Fordelen det gir boligutbyggere med å integrere slike løsninger i nye prosjekter er at de som velger å bosette seg der vil med stor sannsynlighet være mer åpen for å bruke slike løsninger. Effekten er at det gir alle bosatte i et boligområde muligheten til å bruke bil. På den måten skaper boligutbyggerne som BoNord en tjeneste som bidrar til en mer sosialt bærekraftig mobilitetssituasjon i Tromsø.

Prosjektlederen i BoNord påpekte at gode samarbeid med eksempelvis Tromsø Havn og Ishavskraft har gjort at tjenesten kom raskere på plass enn om de ikke hadde det. Forholdet til Tromsø Havn hjalp BoNord med å skaffe et areal for å sette ut to midlertidige debiler med medfølgende ladeaggregat. På grunn av at tjenesten utelukkende bruker elbiler krever det at arealet også har nok strøm i nærheten, eller at det lett lar seg tilføre dit. Hen forklarte at de var heldige som fikk arealet ved Tromsø Havn fordi (2022): «(...) det var jo en av tingene ved Tromsø havn, at det jo faktisk var strøm lett tilgjengelig så det var ikke så veldig mye gravearbeid og sånt som måtte gjøres». I en videre utvikling av prosjektet skal det bygges

større mobilitetsstasjoner, og en av utfordringene hen identifiserte var prosessen opp mot kommunen. En fordel med at BoNord allerede er godt etablert i Tromsø medfører at de allerede eier flere tomter omkring i byen. Dermed blir det enklere for rask igangsettelse av byggesøknadsprosessene ettersom de ikke må begynne med kjøp eller leie av arealer. Prosjektlederen i BoNord fortalte det slik (2022): «(...) for det første må du ha en tomt, når vi har litt tomter både i Kroken og på Håpet som vi kanskje kan benytte oss av det, (så da kan vi kanskje hoppe over det leddet da». Til tross for eierskap av tomter, er ikke disse nødvendigvis regulert slik at de tiltenkte mobilitetsstasjonene kan bygges der. Det krever en byggesaksprosess hos kommunen for å få lovt til å bygge, «men det er ikke gjort over natta, for det er jo prosesser og det skal godkjennes før vi setter dette her opp» (Prosjektleder BoNord 2022).

Det siste punktet i planprosessen så langt, dreier seg om tilrettelegging for ladeinfrastruktur i tilknytning til de tiltenkte stasjonene. BoNord trakk fram at de har et godt samarbeid med Ishavskraft, en lokal strømleverandør. Dette samarbeidet gir tjenesten en viss ekspertise om strøm kapasiteten i bydelene der mobilitetsstasjonene skal bygges. Spesifikt jobber Ishavskraft og BoNord sammen om: «(...) å kartlegge for å se hvor det er strøm i området fra før av og hva er det mulig å tilknytte» (Prosjektleder BoNord, 2022). I tillegg har de kunnskap nok til å gi anslag om kostnader ved å føre strøm inn i en slik stasjon. Et viktig premiss for en slik bildelingstjeneste som er stasjonsavhengig, er at strømmnettverket har nok kapasitet til å betjene en mobilitetsstasjon med flere ladepunkter for biler og etter hvert elsykler. Det som kommer frem som gjennomgående i hele prosessen rundt *Dele* er at godt etablerte samarbeidspartnere, gjør at BoNord med trygghet kan skape en bildelingstjeneste de har tro på at kan gagne tromsøværingene og byen. På samme tid har de planlagt for hvordan utviklingen ikke kun øker tjenestetilbudet, men også tilpasser seg slik at økt vekst betyr økt tjenestetilbud. Med det menes det at økt vekst og popularitet for tjenesten bidrar til at den forandrer seg fra en A-til-A- til A-til-B-tjeneste. Med andre ord tenker BoNord framtidsrettet og har lagt langsiktige planer for hvordan en slik tjeneste på sikt konkurrerer som transportalternativ med privatbilen. I tillegg kan det bidra til økt bevissthet om felles forbruk generelt, noe som også vil være med å styrke den bærekraftige utviklingen i byen.

Som nevnt av en leder i KoBy var ikke kommunen positivt innstilt på å samarbeide med BoNord på de premissene som ble lagt fram om hvilken rolle kommunen var tiltenkt (Klaussen, 2022). Slik det kommer fram i intervjuet med BoNord, har de fortsatt en god og åpen dialog med kommunen, med et fremdeles håp om å kunne få til et samarbeid i framtiden. På et spørsmål om hvordan BoNord tenker å utvikle tjenesten på sikt svarer de at:

«(...) håpet (er) at vi skal få til en åtte til ni stasjoner rundt omkring i byen, og da blir det viktig at vi kanskje får til et samarbeid med kommunen, kanskje får et samarbeid med andre utbyggere, sånn at vi gir nye boligprosjekter også kan ta opp sånn her type biler, sånn at man kanskje på sikt kan få til en flåtestyring (...)» (Prosjektleder BoNord, 2022).

I dette bekrefter prosjektlederen at BoNord vil ha et direkte samarbeid med Tromsø kommune. I motsetning til måten KoBy-lederen presenterer det ved at kommunen får et stort ansvar som tilrettelegger fra begynnelsen, virker BoNord sitt ønske om samarbeid å være noe som skal forekomme i framtiden. Et premiss for dette nærmere samarbeidet er også avhengig av at responsen fra forbrukere er positiv.

Slik prosjektet ble lagt fram til meg av prosjektlederen, så skal det bygges 3 mobilitetsstasjoner lignende store car-porter, og at de har på forhånd alle de arealene de trenger. Som nevnt må byggesøknadene behandles av kommunen, uten at BoNord finner noen grunn til bekymring rundt dette. Både samtaler med BoNord og kommunens byplan avdeling bekreftet at slike prosjekter som tilrettelegger for bærekraftig mobilitet i byen vil være styrende for behandlingen av tiltak.

«Bærekraftig mobilitet vil være i tråd med kommuneplanens samfunnsdel og klima-, miljø- og energiplan. I byggesaker vil imidlertid arealformål og bestemmelser i gjeldende planer være styrende for behandlingen av tiltak» (Rådgiver i byplanavdeling Tromsø kommune 2023).

Det forekommer en risiko ved å etablere slike tjenester uten en garanti for positiv utvikling. BoNord påpeker at de kontinuerlig gjør vurderinger av risikoen ved videre utvikling. Med å få kommunen involvert kan det tenkes å gi BoNord en enklere vei for å utvikle tjenesten ettersom de håper at kommunen kan forut behovet, legge til rette for utvidende ladekapasitet. BoNord er som sagt avhengig av gode samarbeid, noe prosessen så langt er et bevis på. Skulle de selv måtte begynne å legge til rette for denne infrastrukturen, et felt de antagelig kan lite om, vil det kunne forsinke utviklingen av tjenesten slik at den dekker et mulig voksende behov blant forbrukerne. Det vil derimot også medføre kommunen en risiko å gå inn i et slikt prosjekt, spesielt tidlig slik lederen i KoBy påpekte, ettersom det finnes ingen garanti for at prosjektet mottar positiv respons. Kommunen kan ikke føre tiltak og tilrettelegge strømkapasiteten i tilfelle *Dele* blir en suksess og planlegges å utvides i størrelse deretter. Derfor vil BoNord sin nåværende strategi om å vedlikeholde en åpen dialog med kommunen ikke kun være smart for å sørge for at den byggeprosessen foregår i tråd med kommunens retningslinjer. Det vil også sørge for at kommunen hele tiden er med i 'loopen' og kan gjenoppta vurderingen om samarbeid med BoNord. En åpen dialog vil i det tilfellet også hjelpe kommunen og BoNord til å finne fram til en løsning som kanskje tjener begge parter. Samarbeid på tvers av flere virksomheter er altså nøkkelen for at bildelingsprosjektet *Dele* har kommet så langt som det har kommet allerede.

### 4.3 Rollefordelingen i *Dele*

Barnister kritiserte i 2008 at transportplanlegging i byer har fokusert for mye på økt effektivitet, med mindre reisetid som hovedmål, og fokusert for lite på bærekraftig utvikling. I 2011 la han fram tre tilnærminger han mente kunne være et like godt alternativ til bærekraftig transportplanlegging. Jeg skal lene meg på Barnisters tre tilnærminger med mål om å vise hvordan bedre tilretteleggelse for private bildelingstjenester kunne vært i Tromsø kommunes overordnede plandokumenter. Et sentralt mål for Barnister var en mer samkjørt planlegging av lokale hverdagstilbud når framtidens mobilitetsmønstre planlegges. Med andre ord at det tilrettelegges for en rekke sentrale funksjoner som gjør det unødvendig å måtte reise lengre avstander for beboere i hver bydel. Tromsø kommune jobber med fortetting og

sentraliseringsplaner hvor dette er fokuset (Tromsø kommune, 2017). Det er derimot en mangel på vurderinger av alternative transportmuligheter som delebilen, og hvordan det kunne vært integrert inn i en slik planlegging. Ved å forstå bilens rolle i samfunnet som et symbol på individets frihet, slik Cresswell (2010) gjør, oppfattes bilen også som en sentral funksjon i samfunnet. En rådgiver i kommunen påpekte at det ikke går buss overalt, hvert fall ikke ofte. Hen påpekte også at den reelle klimaeffekten av en slik tjeneste kan bli sterkere ved å integrere bildeling i kommunens arbeid med bydelssentrum:

«Jeg antar det kunne vært en betydelig (klima)gevinst, men det forutsetter jo at samfunnet klarer å bruke det potensialet som er der da. Men det er jo noe vi forsøker å få til med bydelssentrum, og der tror jeg slike tjenester kanskje blomstrer mer» (Rådgiver i Tromsø kommune 2023).

Det vil utfordre privatbilen ved at innbyggerne av byens bydeler har tilgang på bilen som en tjeneste, som på bedre vis sikrer det mest passende transportalternativet for enhver anledning.

Allerede i NOU 2002:19 ble det etterlyst innovasjon og nye tankesett hvor man bevarer bilens tjenestefunksjon. Det ble dratt fram at delebilen kan bidra til mer effektiv ressursutnyttelse, og at antallet biler i byen reduseres. Ved å identifisere mulige områder innad byplanleggingen hvor debiler kan positivt bidra til byutviklingen og samtidig få best mulig effekt, kan mobilitetsbehovet i samfunnet dekkes med mindre ressursbruk. Dette vil være i tråd med Tromsø kommunes målsettinger om nullvekst i personbiltrafikken. Buen et al. (1999) poengterte at selv begrenset bruk av privatbiler vil være i strid med sentrale bærekraftprinsipper. Inspirert av dette vil *Dele* sammenlignet med kun reduksjon av privatbiler kunne bidra til sterkere bærekraftig utvikling. Det innebærer at bildelingstjenester i teorien får mest mulig ut av bilen som en tilgjengelig ressurs, og tjenesten er på et rettferdig vis tilgjengelig for de som ønsker det. Samlet sett innebærer det at kommunen, i alle fall rådgivere i kommunen, forstår hva som er den potensielt positive effekten ved en tilrettelegging for delebilen i sentrale kommunale plandokumenter. Samtidig antyder også kommunens rådgiver at risikoen ved en slik tilrettelegging, er at innbyggerne må bruke tjenesten for at denne bærekraftige effekten skal aktiveres. Derimot forekommer det enda ikke tydelig hvor stor risiko det ved slik tilrettelegging.



Den andre tilnærmingen til Barnister (2011) handler om å planlegge for mer miljøvennlige transportalternativer enn privatbilen. Innenfor dette aspektet har Tromsø kommune mange konkrete planer for å øke forbruket av kollektiv transport og at flere benytter seg av sykkel og gange (Tromsø kommune, 2018 og Tromsø kommune 2020). Dette henger sammen med tilnærmingen drøftet overfor ved at nærhet til sentrale funksjoner vil kunne få flere til å velge andre transport alternativer i hverdagen. Videre handler den tredje tilnærmingen om at planmyndighetene må være mer åpne for blant annet innovasjon innen transportsektoren. Ser man disse to tilnærmingene sammen, betyr det at Tromsø kommune som planmyndighet, kan trenge mål om å være mer åpne for innovative transporttjenester som utfordrer privatbilens rolle i samfunnet. Dette kan være bildelingstjenester som *Dele* og at slike mobilitetsprosjekter vurderes inn i arbeidet med transportplanleggingen. Det kan tolkes som at en oppskalert tilrettelegging for delebil og elbil kan være med å bygge ut en infrastruktur som er nødvendig for en overgang til et elbilbasert samfunn. En rådgiver i kommunen påpekte at ut fra hens mening burde stimulering til overgang til elbilsamfunn vært prioritert sterkere i Tromsø. Barnister (2011) sine tilnærminger sett sammen med kommunens målsettinger og intervju med rådgiver, viser kommunens rolle i forhold til bildelingstjenester både direkte og indirekte. Med tanke på at bildeling i den skalaen som BoNord forsøker å få til aldri har vært gjennomført i Tromsø eller Nord-Norge for den saks skyld, så er det lite å sammenligne mulige lokale implikasjoner med. Om man ser dette sammen med at kommunen uttrykker seg utelukkende positivt til bildelingstjenesten, forstås det som at de etter nøyere vurderinger av *Deles* mulige implikasjoner vil kunne fatte tiltak som fremtidig tilrettelegger for bildeling. Altså avhenger ikke kun *Dele* av at det blir en suksess, men positive resultater vil også kunne gjøre at prosjektet blir en døråpner for at andre private bildelingstjenester kan etableres i Tromsø. Dette har man sett med for eksempel utleie av el-sparkeykeler i norske byer, hvor flere selskaper kommer inn ved økt etterspørsel (Newth og Zhang, 2021).

Gjennom mer utbredt bildeling i Tromsø, oppnår tjenesten en annen type effektivitet for forbrukere ettersom utbredelsen i dette tilfellet kan bidra til en flåtestyring av tjenesten.

«(...) kanskje på sikt kan vi få til en flåtestyring hvor folk henter bilen i Kroken, setter den fra seg sentrum og så går folk ut og tar en pils også bussen heim igjen, og da tror jeg det her systemet kommer til å funke, men det er jo et stykke på vei såne ting, men en plass må vi starte» (Prosjektleder BoNord, 2022).

Dette kan oppfattes som at BoNord har størst tro på egen tjeneste når den når et nivå som er større en den er nå i igangsettelsesfasen. De forsøkte å få kommunen til å framskynde en tilrettelegging som kunne få andre boligutbyggere til å tenke samme tanken. KoBy lederen bekreftet at kommunen ikke hadde interesse for en slik rolle, og at kommunen som planmyndighet legger ansvaret for utviklingen av slike alternative mobilitetstjenester til næringslivet selv (Klaussen 2022). På grunn av kommunens rolle som planmyndighet, har de ansvaret for å tilrettelegge for bærekraftig byutvikling, men ikke for spesifikke tiltak som i større eller mindre grad kan bidra til dette. Gjennom målsettinger for dette kan kommunen bidra til at utviklingen av bærekraftige mobilitetsprosjekter som *Dele* lykkes og utvikles i en positiv retning. De bekreftet at de oppfatter BoNord sitt prosjekt som bærekraftig og er positivt innstilt til innføringen av det i byens 'mobilitetsbilde', og samtidig bekreftet de i intervjuet at det er ingen per dags dato som jobber med temaet bildeling i kommunen. Dermed bli spørsmålet om kommunen er skeptisk til å involvere seg fordi de ikke har nok kunnskap om slike tjenester, eller om de er avventende om prosjektet fungerer i Tromsø, som første av sitt slag i byen.

Tromsø kommune viser politisk interesse for bildeling generelt, og vil tilrettelegge for bildeling ved å for eksempel omgjøre allmenne parkeringsplasser til bildelingsplasser i sentrum. På samme måte som *Dele* kan fungere som en 'døråpner' for lignende prosjekter i framtiden, vil manglende politisk interesse kunne skape usikkerhet for andre aktører. Som kommunen påpeker så er det kun positivt om BoNord får *Dele* til å fungere, men kommunen vil ikke ha ansvaret for at utviklingen fungerer, det er opp til næringslivet mener de. Problemet med dette er at det vil skape usikkerhet hos 'stakeholderne' i selskapene om det er lønnsomt å igangsette tjenesten hvis det offentlige ikke er med på laget (Svennevik et al. 2021). Det handler mer om hvordan man setter i gang en bildelingstjeneste i samråd med det offentlige, enn om de faktisk har et samarbeid eller ikke. Det innebærer hvor forberedt

selskapene er, hvordan de legger fram utviklingsplanene for kommunen og hvor pålitelig utviklingen kan være.

For BoNord har de inngått samarbeid med godt kjente og etablerte selskaper som alle bidrar med ekspertiser inn i bildelingsprosjektet. Intervjuene med BoNord, Move About og Tromsø kommune viser at tjenesten skal utvikles profesjonelt. For det første har Move About leverandør ansvaret, og er eksperter på bildeling og vedlikehold av tjeneste og kjøretøy. Intervjuet med BoNord bekreftet at de har en dialog med kommunen og at de har hatt møter tidligere i forsøk på å tydeliggjøre hvilken rolle kommunen kunne spille i tjenesteutviklingen. Med tanke på at kommunen utelukkende har positive holdninger til tjenesten, antas det at kommunen er positivt innstilt til de planene BoNord har lagt fram. Kommunen er positive til kommersiell bildeling, men vil ikke tilrettelegge for utviklingen av det. Derimot vil de tilrettelegge for intern bildeling innad i kommunen, og dette viser rollefordelingen i delingstjenesten *Dele*. Kommunen har en rolle som offentlig aktør, og lokal planmyndighet som skal sørge for at byutviklingen foregår i riktig retning. BoNord er en privat aktør, som ønsker utvikling i tjenesten sin, og vil gjerne ha kommunen med som en aktør i denne utviklingen. Forståelig kan ikke kommunen tilrettelegge for det privates utvikling ettersom det er et ansvarsområde som ikke tilfaller dem. Det gjør at det blir vanskelig å feste grep om hvordan kommunen vil forholde seg til kommersielle bildelingstjenester i framtiden. Det nærmeste svaret på dette var en telefonsamtale med en rådgiver i kommunen som ut fra egen mening håpet at de (kommunen) i det minste ikke minsker målsettinger knyttet til temaet bildelingstjenester.

## 5 Motivasjon

Et viktig poeng med bildelingstjenester handler om å motivere til bruk av tjenesten. I Norge står uavhengigheten og friheten til å bevege seg sterkt. Dette gjenspeiles i den høye andelen av reising som foregår med personbil, som ifølge Statistisk sentralbyrå er på 80,9 % av all reising (Statistisk sentralbyrå 2021). Ifølge en rådgiver i opplysningsrådet for vegtrafikk (OFV) er det per 21.03.2023 registrert 37 801 personbiler i Tromsø kommune. En annen rådgiver i Statens vegvesen fortalte at det ved samme dato er 50 798 personer med førerkort klasse B i Tromsø, og 3 600 959 personer i Norge med førerkort klasse B. Med tanke på at befolkningen i Tromsø er på 77 992 (Statistisk sentralbyrå u.å.) betyr det at en betydelig andel har førerkort og at det muligens er registrert personbiler på nesten hver andre tromsøværing. Disse statistikkene resulterer i et sentralt poeng, at bilen er et viktig redskap for mange i Tromsø. Ved å forstå bilen som et frihetssymbol slik Cresswell (2010) viste, forsterker det bilens posisjon for mange i Tromsø. I 2022 ble det innført bomringer i Tromsø som en del av en byvekstavtale med staten. Hensikten er både å finansiere viktige infrastruktur forberedninger og samtidig motivere innbyggerne til å kjøre mindre bil, og heller sykle, gå og ta kollektiv transport mer. Tiltaket har blitt oppfattet av mange av innbyggerne som såpass inngrepene i deres hverdagsmobilitet og økonomi, at de heller velger å flytte enn å redusere bilbruken (Nilsen, Olsen og Johansen, 2023; Henriksen og Olsen, 2021).

Uavhengigheten tøyles, og relevansen av dette i forhold til innføringen av bildelingstjenesten *Dele* handler om flere faktorer; endring av etablerte vaner, lite kunnskap om deling, tilgjengelighet, markedsføring og tilretteleggelse. Dette kapitlet skal analysere hva som kan motivere mulige bildelere i Tromsø, og bygge på den reelle forskjellen mellom å eie, leie og dele bil med utgangspunkt i en forståelse av bilen som en forbruksvare. Denne forståelsen kan tenkes som en selvfølge i samfunnet, på lik linje med mange andre forbruksvarer som er hverdagsnyttige. Min erfaring er at markedsføringen av disse forbruksvarene er av en slik utforming at selskapene retter seg mot forbrukerne slik at de bestandig vil ha det nyeste og beste. Dette vises kanskje særlig godt innenfor salg og markedsføring av mobiltelefoner, hvor

det er en ny og bedre modell som kommer hvert år, om ikke hvert halvår. Innenfor bilmarkedet vises ikke dette like godt, noe som kan skyldes at biler har lengre bruksverdi enn mobiltelefoner. Samtidig er bilen en like viktig hverdagsressurs for mange, noe statistikken fra rådgiveren i Statens vegvesen bekrefter. Det interessante for denne oppgaven blir dermed å finne ut hvordan motiveres innbyggere til å være forbrukere av bildelingstjenester og ikke privatbiler.

## 5.1 Endring av etablerte mobilitetsvaner

Det kan være mange årsaker til at en person eller familie endrer mobilitetsvanene sine. Det kan være økonomiske årsaker som gjør at man må tenke på andre transportformer for å spare penger i hverdagen. Det kan være av sosiale årsaker som for eksempel at det er trendy eller kult å bruke noe annet en bil til jobben. Egnerfarte eksempler på dette er hvordan enkelte arbeidsplasser belønner ansatte som transporterer seg med sykkel, gange eller til og med ski. Det kan også være miljømessige årsaker som forårsaker endringene, gjennom at klimaforandringer motiverer en person til å legge om transportvanene sine. I dette tilfellet kan det også innebære at flere blir mer miljøbevisste og av den grunn velger å endre mobilitetsvanene sine. I mange tilfeller er det også mer sammensatt og komplekst enn dette, og alle disse årsakene kan være sammenflettet inn i hverandre (Kent et al. 2017). I dette segmentet av kapitlet lener oppgaven seg på Kent, Dowling og Maalsen (2017) sin redegjøring av tre konseptuelle hendelser som får familier til å velge bildeling. Oppgaven vil benytte seg av deres forståelse, men rettet mot privatpersoner, ettersom beskrivelsen av de tre hendelsene fremstår som like inntreffende for privatpersoner som familier.

*Simple shocks* som den første hendelsen, handler om hvordan en uforutsett hendelse påvirker en eller to nøkkelhendelser i hverdagen. Kent et al. (2017) eksemplifiserte dette med tap eller flytting av jobb og ødelagt bil. Dette reflekterte seg også i svarene gitt under dør-til-dør intervjuene med beboerne i Krokelva borettslag. Til spørsmål 4 (Vedlegg 4), «Hva skal til for at du skal prøve delebil, evt. bruke den oftere?» var de fleste svarene av den arten at de ikke

kom på noen som helst grunn for at de ikke hadde tenkt å bruke delebil. Allikevel var det noen svar som kan være tolkbare som uforutsette hendelser i hverdagen. Noen forestilte seg et behov hvis kollektiv transport plutselig ikke gikk eller var tilgjengelig. I en by som Tromsø så har det utmanet seg to hovedformer for persontransport, privatbilen og buss. På det viset er bussen et sårbart system for de som ikke eier bil. Bor man derimot i nærheten av en bildelingstjeneste så vil en uforutsett hendelse som plutselig mangel på buss være en sterk motivasjon for å heller benytte seg av bildelingstjenester.

Det er påfallende at mange av de samme beboerne som fortalte om nytten av tjenesten for seg selv og andres hverdagssituasjoner, i utgangspunktet ikke ville bruke tjenesten i nærmeste framtid. Mye av det skyldes den etablerte parkeringsstrukturen hvor nesten alle i borettslaget har biloppstillingsplass. Et interessant funn i denne sammenhengen handler om hvordan tonen skiftet fra hvordan de først svarer på spørsmål som gikk ut på hva slags behov de har og om de trenger delebil, til hva som kan motivere dem til å bruke det. Omtrent halvparten åpnet opp om forskjellige og mulige scenarier i hverdagen, som at bilen ikke vil starte eller alle de eksemplene nevnt i forrige avsnitt. Tonen i samtalene skiftet, og i ettertid har jeg kommet fram til at de første spørsmålene muligens utfordret beboernes etablerte mobilitetsvaner. Derimot når de etterpå fikk la fantasien komme til om bildeling, var eksemplene deres nesten så gode at de kunne misforståes med mulige bildelere. Det er til tross for at de i utgangspunktet uttalte seg som ikke interessert i et slikt skifte. For eksempel fortalte en person i 70-årene at bildeling kunne vært nyttig for å dra til Jekta storsenter for å handle eller treffe kjentfolk. Hen så også nytten av delebilen hvis det var snakk om å dra et sted utenfor byen på sommerstid. Flere påpekte også at andre typer biler enn typisk personbil som sedan og stasjonsvogn hadde gjort at de hadde vurdert tjenesten mer. Særlig ble varebil etterspurt, og det var mest menn i ulike aldre som trakk fram dette som et ønske. Det ble spesielt gitt eksempler tilknyttet frakt av varer og interiør som typisk ikke får plass i andre biler, og en person fortalte at: «Jeg har jo faen ikke sjanse til å få en lenestol i bilen min engang, men hadde jeg hatt tilgang på noe sånt da (vare-delebil) så hadde det vært enkelt».

Beskrivelsen av hendelsene som *Simple shocks* gir etter min mening en umiddelbar forutsetning at det oppstår noe uforutsett i hverdagen som medfører at delebilen blir det beste alternativet. I svarene fra noen av beboerne i Kroken, var tonen primært annerledes og det kan anes en optimisme rundt tanken om fremtidig behov for en tjeneste som bildeling for disse personene. Videre var det også et flertall av beboerne som poengterte at det måtte skje en uforutsett hendelse som påvirker deres etablerte mobilitetsvaner for at de skal ville bruke bildeling. Det mest fremtredende svaret innebar at privatbilen plutselig ikke fungerer. Mange av de som ble beskrevet som optimister om bildelingstjenesten ga også dette svaret. Det fremstår som at beboerne har ingen intensjon i nærmeste framtid for å bruke bildelingstjenesten. I så fall må det skje noe som bryter med deres etablerte vaner. Derimot forstår de konseptet og mange av de tenker på mulighetene i framtiden. Med andre ord er forbrukermotivasjonen avhengig av at tjenesten utvikler seg slik at den imøtekommer slike behov forbrukerne ser for seg en slik tjeneste kan tilby og tilføye deres allerede etablerte mobilitetsvaner. Det er også noe som heter ‘tilbud skaper etterspørsel’, og med større utvalg av bildelingstjenesten kan også etterspørselen fra potensielle bildelere økes. I tillegg viste Svennevik et al. (2021, side 6) til et sitat fra en bildeler om motivasjon knyttet til bildeling. Sitatet viste til et genuint ønske fra forbrukere om dele forbrukstjenester som biler. Derimot var det viktigste poenget at potensielle forbrukere lar seg motivere gjennom observerbar interesse fra politisk hold for å få til felles forbruk, og at det politisk tilrettelegges for det. På den måten trenger ikke motivasjon kun å handle om uforutsette hendelser, men også et ønske om å bruke bildeling fordi det er et godt alternativ.

*Bundeled disruptions* som den andre konseptuelle hendelsen handler om at forstyrrelser i hverdagslivet ofte kan være sammenknyttet og overlappende. Kent et al. (2017) trekker fram eksempler som parkeringsregler og hvor man bor som forstyrrelser som kan påvirke en families mobilitetsvaner. For privatpersoner er også disse eksemplene overførbare, og ved å trekke inn den lokale avgrensningen med Tromsø som case kan dette også reflekteres i Tromsø. Koby lederen poengterte at Tromsø kommune arbeider med å fjerne allmenne gateparkeringer i byen for å blant annet åpne for mer felles mobilitetsløsninger slik som bildeling (Klaussen 2022). Det gjør at det blir vanskeligere for privatbilister å parkere hvor de vil sammenlignet med delebilister. Det er også en kjensgjerning at mange bedrifter leier

parkeringsplasser for sine ansatte i større parkeringsarealer. Av og til oppstår det kutt i finansering og bedrifter skal spare penger, og slike leieavtaler kan i slike tilfeller kuttes vekk. Det medfører også at det blir vanskeligere for privatbilister å komme seg til jobb. Disse forstyrrelsene kan også sammenknyttes, men for at delebilen skal bli det bedre alternativet, avhenger det også at tjenesten kan levere en plattform som A til X snarere enn A til A. Det er fordi det økonomiske aspektet er viktig for forbrukere, og om man må leie en delebil hele arbeidstiden og levere den på vei hjem, så er ikke alternativet nødvendigvis bedre enn for eksempel buss eller til og med taxi.

Blant beboerne i Krokelta borettslag var det flere som trakk fram at kostnaden ved å bruke tjenesten ville vært avgjørende om de skulle vært forbrukere. Det fremsto som viktig at det ikke blir dyrere å benytte seg av bildeling som tjeneste sammenlignet med andre mobilitetsalternativer. Sammenlignet med privatbilen hvor man som forbruker og eier har mange medfølgende avgifter, er det ingen avgifter med delebilen. Med tanke på at bildelingstjenesten *Dele* kun benytter seg av elbiler og har integrerte lademuligheter i parkeringsplassene, medfølger det ingen drivstoffavgifter for forbrukere. Samtidig må man som forbruker av *Dele* betale for medlemskap av tjenesten for å få beste leiepris. Deretter må man også betale for den faktiske leien av kjøretøy den tiden man benytter seg av det. Da kan det være avgjørende for forbrukermotivasjonen at leien av tjenesten kun dekkes av forbruket og ikke parkeringen. Med den nåværende bildelingsmodellen til *Dele* som A til A tjeneste, kan det også medføre et mindre forbrukerpotensiale (Jensen et al. 2009). Alle de innspillene beboerne i Kroken presenterte handlet i stor grad om at man erstatter privatbilen fordi delebilen muligens kunne vært en gunstigere alternativ. Da er gunstigere økonomiske forbruk en avgjørende faktor, og det er akkurat denne faktoren A til A modellen er med å kneble.

I Tromsø er bompenger nylig innført og et hett debatttema, mye fordi det medfører store økonomiske byrder for noen innbyggere av Tromsø. Det er også en hverdagsforstyrrelse som enkelt lar seg sammenknytte med de allerede nevnte forstyrrelsene. For bomringene i Tromsø har et formål om å bidra til nullvekst i personbiltrafikk. Redusering av parkeringsplasser og økonomiske ugunstigheter ved eie av privatbil vil samlet sett være sammenknyttede



forstyrrelser som kan bidra til at privatpersoner velger å endre mobilitetsvaner. Alt som påvirker hvordan man forflytter seg i hverdagslivet er sammenknyttede og overlappende i større eller mindre grad. Det som er viktig å poengtere er at om valget skal skifte fra privatbil til delebil, så må bildelingstjenesten være mer attraktiv enn andre mobilitetsalternativer. I dette tilfellet spiller faktorer som avstand til hverdagslige gjøremål, værforhold og behov en viktig rolle. Med utgangspunkt i beboerne i Krokkelva borettslag, så er de bosatt langt unna Tromsø sentrum, Universitetsområdet og Langnes handelspark som er de områdene hvor flest personer arbeider i Tromsø. Dermed kan alternativer som sykkel og gange tenkes å være mindre aktuelle. Taxi er en tjeneste som er mye dyrere enn kollektivtrafikk, så den reelle 'konkurrenten' til debilen er bybussen. Samtidig er det ikke BoNord sitt mål å konkurrere med bussen, men heller å tilby et supplerende mobilitetsalternativ. Når de sammenknyttede forstyrrelsene påvirker privatbilisten må debilen være et bedre alternativ som dekker forbrukerens behov på en bedre måte.

*Contextual developments* er den tredje konseptuelle hendelsen og innebærer faktorer som direkte eller indirekte gjør bildeling mulig gjennom tilretteleggelse for alternative mobilitetsvaner og livsstiler. Måten BoNord har valgt å gjennomføre markedsføring for denne tjenesten handler om å vise at dette er en ny tjeneste de tilbyr og at en av årsakene er å bidra til bærekraftig byutvikling. Prosjektlederen i BoNord (2022) fortalte at «(...) Det er jo bra for miljøet, men også bra for den private pengebok». De forsøker å treffe de som er mer miljøbevisste og opptatte av eget forbruk, gjennom å annonsere at en delebil erstatter 9-15 privatbiler. I tillegg retter de seg også mot de som ikke eier bil ved å trekke fram det økonomiske aspektet som en motivasjonsfaktor. De gjør det med å sikte mot faktorer som lite forbruk, prisen av anskaffelse av parkeringsplass og eie av bil. Sentralt i denne tankegangen til BoNord er at de sammensatte forstyrrelser som påvirker økonomien negativt ofte blir skjøvet til side av forbrukere og at de ikke velger å tenke på det. Prosjektlederens forklaring for denne tankegangen er at mange er avhengig av bil og avhengig av uavhengigheten som medfølger eierskap av bil. Samtidig er *Dele* en tjeneste som BoNord på sikt vil at skal bli delingsøkonomi i praksis, med andre tjenester som sykler og verktøy man trenger i hverdagen.

«Bonord Dele er delingsøkonomi i praksis, og vårt mål er at delingsbilene og de andre objektene vi deler på skal være tilgjengelig der du bor. At du enkelt kan få tak i en bil når du skal på storhandel, en barnepulk når du skal på skitur, eller en elektrisk skrumaskin når du skal montere en hylle» (BoNord 2022 (2)).

De tenker også at når de kan tilby et større sortiment av delingstjenester så vil delebilene også markedsføres gjennom at man benytter seg av de andre tjenestene. Selv om beboerne ikke i utgangspunktet vil benytte seg av delebilene, kan det hende at de etter hvert får et positivt inntrykk av BoNord sin delemodell og etter hvert åpner seg for å forandre mobilitetsvaner.

En annen måte BoNord skal tilrettelegge for bildelingstjenesten er å sørge for at det blir så tilgjengelig som mulig for folk flest. En rådgiver i Move About poengterte at påvirkningsradiusen, område med sannsynlig høyest antall mulige bildelere, til en mobilitetsstasjon slik som BoNord ønsker å bygge, er på cirka 500 meter i radius. Dette trakk også prosjektlederen i BoNord fram, men gjennom at de har undersøkt hva som er den best mulige plasseringen i forhold til tilgjengelighet for de innenfor en slik radius. I tillegg har de tilpasset plasseringen for andre som bor lengre unna og er villig til å bruke tjenesten. Derfor har de valgt å prosjektere at plasseringen av mobilitetsstasjonene skal være i nærheten av viktige kollektiv knutepunkter. I Kroken skal mobilitetsstasjonen bygges i et kryss ved den sentrale gjennomfartsvegen i bydelen. Rett ved dette krysset er det også busstopp i begge retninger noe som gjør at plasseringen er lettere tilgjengelig for de som ikke bor innenfor en 500 meters radius. Det samme gjelder for mobilitetsstasjonen som skal bygges i Tromsø sentrum, men sentrum er et mer typisk gjennomfartsområde og plassering er tilpasset deretter. Ved å være plassert på cruise- og hurtigrutekaien i Tromsø sentrum retter BoNord seg også mot turister som mulige forbrukere av bildelingstjenesten.

«Og det som er ideelt her (Tromsø havn) er at det ferdes mye folk her, altså de som bor i Tromsø, men også turister da det legges jo til cruiseskip her, så vi tror at det ferdes veldig mye folk gjennom den her stasjonen» (Prosjektleder BoNord 2022).

Den siste planlagte stasjonen skal også bygges lett tilgjengelig, på samme vis som de to andre, i bydelen Håpet hvor det bor mange personer i et tett område. Det unike her er at det ligger i

relativt kort avstand med bil til Jekta Storsenter og Langnes handelspark, et område som mange benytter til storhandel. Denne plasseringen er interessant av to grunner, én at det gir større handlingsrom for flere til å gjennomføre storhandel ettersom det ikke er alle som bor i blokkbebyggelse som har parkeringsmuligheter. Nummer to, at en lokalisering nærme handelsparken med god tilgjengelighet via bussforbindelser kan gjøre at flere som ikke bor i området velger å leie en bil for å frakte store varer når det er et behov. I dette tilfellet ville det vært mest aktuelt om tjenesten hadde vært A til X og ikke A til A. Årsaken er at det ville vært et tungvint tiltak for mulige forbrukere å måtte kjøre bilen hele vegen tilbake etter å ha gjennomført sitt egentlige forbruk.

BoNord har også tenkt å tilrettelegge for bildelingstjenesten gjennom å rette seg mot den forbrukergruppen de oppfatter å være mest sannsynlig til å bruke tjenesten. Prosjektlederen sa dette (2022): «Det her blir jo bare hva jeg tror da, men jeg tror jo at kanskje unge til mellom 19 og 35 tror jeg kanskje vil være de som tar i bruk denne typen tjeneste først». Plattformen for bruk av tjenesten er også lagt opp for å være enkel i bruk gjennom appstyring. Personlig har jeg erfaring med at eldre personer ikke nødvendigvis er komfortable med slike tilrettelegginger, noe intervjuene i Krokelva bekreftet (Vedlegg 5). Det var en generell trend at noen av de eldre beboerne ikke var komfortabel med appstyring, og det var flere som syns at det burde vært et mer fysisk alternativ for de som skulle ønske det. En slik tilpasning innebærer større økonomiske kostnader og en omleggelse av et allerede etablert system levert fra Move About. Riktignok var det flertall av også eldre som følte de var komfortable med appstyring, så målet for BoNord og andre bildelingsaktører er nok nødvendigvis ikke å tilrettelegge i detalj for alle. Videre er plasseringen av tjenesten interessant med at de egentlig ikke retter seg mot de gruppene i byen som kunne vært storforbrukere av en slik tjeneste. «Bildelere er yngre, høyere utdannet og bor mer urbant enn andre» (Nenseth og Ellis 2022, side I). I dette tilfellet er det nærliggende å tenke på studenter og unge som ikke har bil selv, altså typiske uetablerte personer i samfunnet som ikke nødvendigvis trenger privatbil. I Krokelva var det fremtredende at privatbilismen var sterkt etablert hos de aller fleste, og flere der mente at plasseringen av to midlertidige delebiler på parkeringsplassen tok vekk muligheter for gjesteparkering. Nenseth og Ellis (2022) forteller at i Bergen eier de som er bosatt i sentrale bydeler i mindre grad privatbil enn de bosatt i ytre bydeler. Derimot viser det

seg at det blir motsatt når de snakker om potensielle bildelere. Unge og de med lav inntekt, og de uetablerte, kan få et tilbud som er med å utjevne geografiske forskjeller i tilgang på bil. Dette er med å rettfærdiggjøre BoNord sin plassering av mobilitetsstasjon i Kroken. Derimot betyr det at det må være noen potensielle forbrukere i Kroken området.

*Dele* i igangsettelsesfasen er ikke kun et samfunnsprosjekt fra BoNord sin side, men også en måte å markedsføre bedriften og få flere betalende medlemmer. Om man nå i begynnelsen av prosjektet vil benytte seg av tjenesten på en regelmessig basis, er det åpenbart lønnsomt å betale den årlige medlemsprisen til BoNord på 300 kroner ettersom man på 2 år sparer omtrent 2400 kroner i kostnad for Move More abonnementet. Fordelen med å være med i Move More kontra gratis versjonen Move Some, er bedre priser på utleie. Med andre ord legges det opp til å være medlem av BoNord for å kunne få en gunstigere økonomisk bildelingstjeneste som forbruker. Ifølge prosjektlederen i BoNord (2022) skal «(...) alt vi gjør komme medlemmene våre til gode ettersom vi er en medlems-eid organisasjon, og om det (markedsføringen av *Dele*) genererer flere medlemmer er det en bonus». Som nevnt var gunstig økonomisk tilretteleggelse av tjenesten noe noen av beboerne i Krokelva etterlyste. Det er nærliggende å tro at en slik tilretteleggelse gjelder de typiske forbrukergruppene også, fordi det fremstår som logisk at man som forbruker vil betale gunstigst mulig pris for tjenesten. Uten at det skal utdypes så medfølger det mange andre fordeler gjennom et BoNord medlemskap, men det som er interessant er hvordan de som virksomhet kaller dette for et samfunnsbidrag. «Vi ønsker å ta et samfunnsansvar, og vi er inne i et grønt skifte, som alle er klar over. Det betyr at alle må bidra for å nå klimamålene som er satt, og der ønsker vi å vise vei» (BoNord 2022 (1)). Det interessante er at om det hadde vært et rent samfunnsbidrag så skulle prisene vært like lave for alle, uavhengig av medlemskap i hovedorganisasjonen som etablerte bildelingstjenesten. Det er for eksempel ikke turister eller studenter (som kun skal bo i Tromsø i noen år) sine interesser å melde seg inn som medlem. Derimot så vil kanskje særlig en typisk uetablert gruppe som studenter syns at en slik tjeneste kunne vært nyttig i hverdagslivet. Det blir derimot ikke like motiverende å bruke en slik tjenesten når man vet at det gunstigste alternativet forutsetter et medlemskap i en bedrift som de nødvendigvis ikke har en interesse å være en del av.

Andre markedsføringsstrategier fra BoNord handler om at tjenesten, når den er fullt operativ med tre stasjoner, skal til dels kunne markedsføre seg selv. Dette tenker de å gjøre gjennom strategisk bruk av farge og tekst på kjøretøyene, og strategisk plassering av mobilitetsstasjonene slik at de er lett tilgjengelige og synlig i bydelene. Det første først, så skal delebilene være i en lys grønn fargekombinasjon, med store bokstaver som sier 'Dele'. På den måten håper BoNord at det blir interessant og innlysende for de som observerer bilene hva slags mobilitetstjeneste de inngår i. Mobilitetsstasjonene skal også bygges med samme fargekombinasjon og skriftdesign, og når man tar inn synlige plasseringer vil de også kunne markedsføre seg selv på noenlunde samme vis.

«Ja, bare det vi gjør nå og kjører rundt i den her bilen er markedsføring, så jo flere biler vi får ut på veien og flere sykler når vi kommer dit det vil markedsføre seg litt selv også etter hvert, (...) og ja selvfølgelig nå i starten så må vi gjøre den jobben selv for å få markedsført det godt nok ut til både medlemmene våre, men også til andre folk som bor i byen» (Prosjektleder BoNord 2022).

På samme måte som forbrukerpotensialet for beboerne i Krokelva er avhengig av positiv utvikling av tjenesten, er også denne markedsføring idéen avhengig av samme utvikling. I samme sitat bekrefter også prosjektlederen at de i første omgang (før mobilitetsstasjonene er bygd) har primært markedsført seg mot sine medlemmer. Ifølge prosjektlederen i BoNord (2022) vil det aktivt være justeringer i prissystemet, men det er ikke BoNord som styrer dette. De følger de Move About som tjenesteleverandør har i sin prisliste, og derfor følger Move About sin prissetting.

Med tanke på at forbrukerpotensiale for beboerne i Krokelva viste seg å være avhengig av utviklingen av tjenesten, er det oppsiktsvekkende at BoNord ikke har gjennomført en kartlegging om behov for tjenesten i de områdene de skal etablere tjenesten. Prosjektlederen i BoNord (2022) sa dette:

«BoNord har boliger under forvaltning der ikke alle boliger har én parkeringsplass så det vil altså si at hvis vi klarer å etablere en sann her type delingstjeneste i de

områdene der du har biler der du får også har sykler tilgjengelig så har er jo vi den tro at det vil bli brukt da kan du si, men vi har ikke gått ut og kartlagt det, så det er en tro vi har og basert på det (blant annet undersøkelser i andre norske byer) da så ønsker vi å teste det her».

De har observert at det er flere boliger som ikke har parkeringsplass, og ut fra det, ser de dette som et tilskudd som fyller et tjenestebehov som ikke har eksistert tidligere. Samtidig ble det nevnt i en samtale med en av lederne i BoNord at det koster en boligutbygger omtrent en halv million kroner å bygge hver parkeringsplass, og at en integrert bildelingstjeneste vil kunne spare utbygger og boligeiere penger. I tillegg gir det rom for utbyggere å etablere andre funksjoner i tilknytning til bygget, for eksempel andre delingstjenester eller felles lokaler. Totalt sett innebærer det at det gir et større handlingsrom for utbyggere å inkludere andre tjenester ettersom parkeringsarealer frigjøres gjennom bruk av bildelingssystemer. Samtidig vil de som velger å flytte inn i slike boligprosjekter også være personer som på forhånd er åpen for å være forbrukere av bildelingstjenester snarere enn privatbiler.

Forskjellen på integrerte og innførte bildelingstjenester er at den nærmeste potensielle forbrukergruppen er helt annerledes. Slik det legges opp til i prosjekteringen av *Dele* skal de tre mobilitetsstasjonene bygges i allerede etablerte boligområder, hvor det bor mange med allerede etablerte mobilitetsvaner knyttet til privatbilisme. Om det ikke skjer noen uforutsette hendelser, så betyr det at tilretteleggelsen og informeringen av tjenesten skulle vært såpass god at det virker appellerende for mulige forbrukere. Ett av spørsmålene som ble stilt beboerne i Krokelva handlet om hvordan de opplevde informeringen om tjenesten. De mest framtrepende svarene innebar at de hadde fått et skriv på e-post fra borettslagstyret om at BoNord skulle skape en midlertidig bildelingstjeneste i deres område. I dette skrivet sto det også generell informasjon om hvordan tjenesten fungerte, og hva formålet var. Det var derimot flere av beboerne som synes det var blitt for dårlig informert, og det var veldig mange som ikke hadde funnet interesse for å sette seg inn i det. Flere fortalte at de kun hadde åpnet e-posten, lest ett par linjer, for å så bare lukke skrivet og ikke gi det en tanke. Et eksempel gitt på dårlig informasjon var at det ikke sto noe om pris for bruk av tjenesten. Det som derimot virket å være godt forklart var bruk av tjenesten og omtrent alle fortalte at det virket ganske

rett fram i bruk. Det var også et fåtall, 5 av 37 stykker, som fortalte at de ikke fikk med seg at tjenesten var kommet før de plutselig observerte en 'knæsj' grønn bil på parkeringsplassen. Noen av dem hadde dermed på egen hånd funnet ut hva det var slags biler, mens andre synes det var dumt at de ikke hadde blitt bedre informert.

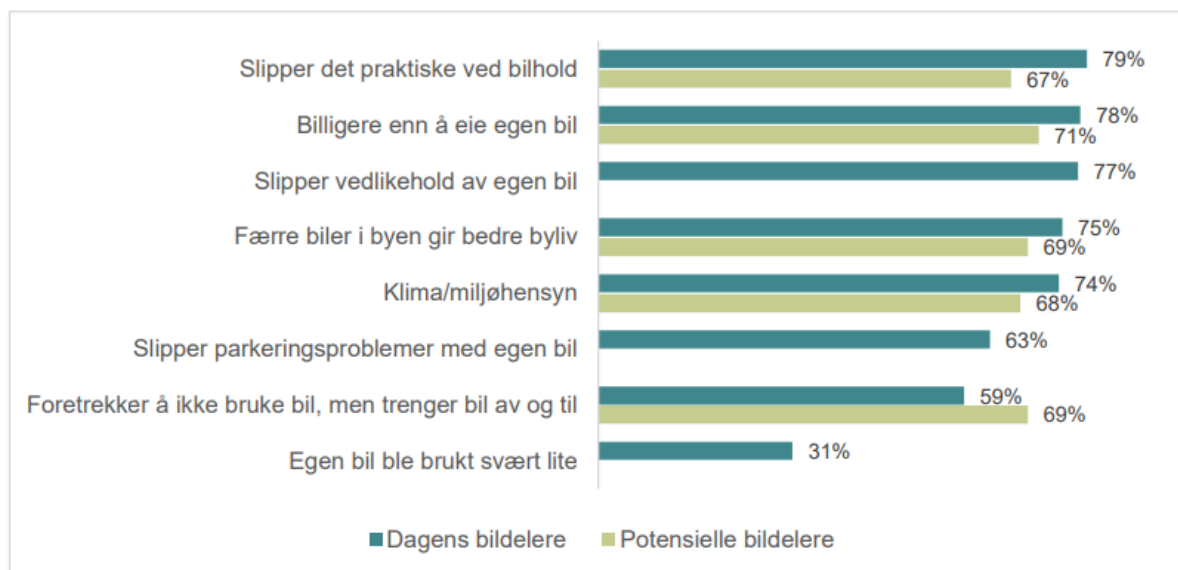
Skal mobilitetsvanene for hvert fall beboerne i Krokelva forandre seg slik at de tenker på bilen som tjeneste og ikke forbruksvare, virker det å være en omfattende prosess. Nøkkel for å få til en slik prosess, kan optimalt sett handle om at bildelingstjenesten *Dele* må være et bedre mobilitetsalternativ enn både privatbilen og bybussen. Dette er fordi de etablerte mobilitetsformene er såpass innarbeidede vaner hos innbyggerne at noe nytt og alternativt kan virke for fjernt og usikkert i sammenligning. Fremstår det derimot som noe kjent, og ikke minst som noe bedre, vil det på sikt gjøre at det ikke trengs uforutsette hendelser og sammenhengende forstyrrelser i hverdagen. Da vil tilretteleggingen, eller den kontekstuelle utviklingen om man vil, være gjennomført på et slikt vis at tjenesten fremstår med positivt fortegn foran andre alternativer, og ikke som en nødløsning når andre alternativer svikter.

## 5.2 Typiske motivasjonsfaktorer

En TØI-rapport om bildeling i Bergen kartla hvem som er potensielle bildelerne, med bakgrunn i bosted, alder, utdanning og inntekt (Nenseth og Ellis, 2022). Resultatene viste at potensielle bildelere bor i større grad i sentrale bydeler og er yngre enn de som mener at bildeling er lite eller ikke aktuelt. Videre har potensielle bildelere høyere utdanning enn de som er lite eller ikke interessert, med minst fire års høyere utdanning fra universitet eller høyskole. Til sist har potensielle bildelere lavere inntekt enn de som mener bildeling er lite eller ikke aktuelt, hvor en betydelig prosentandel av de som mener bildeling er aktuelt har under 600 000 kroner i samlet bruttoinntekt i husholdningen. Den samme TØI-rapporten trekker fram at bildelere har vesentlig lavere tilgang til bil enn resten av befolkningen. Det innebærer at 73 prosent av de som benytter seg av bildelingstjenester i Bergen ikke har

tilgang på privatbil. Det tilsvarende tallet hos det de kaller potensielle bildelere, er det 35 prosent som ikke har tilgang på privatbil.

Et funn i TØI-rapporten (Nenseth og Ellis, 2022) er at bildelere går og sykler mer enn befolkningen generelt. Det kommer i tillegg fram at også de potensielle bildelerne kjører mindre, og heller går og sykler mer. Derimot så er de potensielle bildelerne fortsatt mer avhengig av bil enn dagens bildelere. Årsaken til denne forskjellen trekker de fram som en direkte sammenheng til at både dagens og potensielle bildelere bor sentralt, hvor det er vanligere å gå og sykle til ulike aktiviteter. Tabell 2 under er hentet fra TØI-rapporten og viser hvilke motiver som er viktigst for bildelere og potensielle bildelere. I dette materialet er det en tydelig sammenheng med svarene fra intervjuene i Krokelva ved at motivene i Bergen er de ønskede tilretteleggingene som beboerne i Kroken etterlyste. Med andre ord når bildelingstjenester utvikler seg til en større skala kan mange av ønskene de potensielle forbrukere har i igangsettelsesfasen oppfylles, i hvert fall ut fra tallene i Bergen.



Tabell 2 – Motiver for å bruke bildeling blant et utvalg av innbyggere i Bergen (Nenseth og Ellis 2022, side 26)

Rapporten fra TØI trekker fram viktigheten at disse forbrukerne i stor grad befinner seg i sentrale deler av byen. Krokelva og til dels Håpet er bydeler i utkanten av Tromsø, til tross for



sammenhenger med typisk sentrale bydeler, er det usikkert om det er noe potensiale for bildeling der. For å gjøre de potensielle bildelerne i Krokkelva borettslag med håndterbar i sammenligning med de potensielle forbrukerne sentralt i Bergen, benytter oppgaven seg av Barnister (2011). Ett av hans argument er at transportplanleggingen i byer bør fokusere på å korte ned avstander. Poenget er at snarere enn å effektivisere og gjøre den allerede eksisterende infrastrukturen mer bærekraftig, bør idealet innen transportplanlegging vært å korte ned avstandene. Ved å lene meg på Barnisters argument, ligger det noe i å skape større nærhet til flere viktige hverdagsaktiviteter for innbyggerne i en bydel som Kroken. Det kan medføre at færre blir like avhengig av å ha privatbil i hverdagen sammenlignet med dagens situasjon, og samtidig kan delebilen vokse fram som et sterkere alternativ. Poenget er ikke å fjerne bilen som hverdagsredskap, men heller tilpasse mobilitetsvanene til innbyggerne slik at man får til en mer bærekraftig mobilitetsstruktur for alt og alle i framtiden. For at det skal skje må de alternative mobilitetstjenestene som delebil få grunnlag til å utvikle seg slik at den reelle effekten blir at tilbudet er bedre enn hva dagens mobilitetsbilde gir forbrukerne av privatbiler.

Biltypen er en faktor som spiller en stor rolle i motivasjonen til å forbruke bildelingstjenester. Dette kom fram i intervjuene med beboerne i Krokkelva, og det samme kommer også fram i TØI rapporten som essensielt for mange potensielle forbrukere. Spesielt trekkes varebilen fram som en ønsket bil i en slik tjeneste, ettersom det var mange av beboerne som så nytten for både seg selv og andre i å kunne frakte og hente stort selv. Prosjektlederen i BoNord fortalte om et eksempel som innebar om man enten fikk besøk eller skulle hente besøk på flyplassen. Da kan det typisk ikke være nok med en vanlig personbil, og kanskje trenger man en syv- eller ni-seters bil. Det er slike scenarioer BoNord også har sett for seg, altså det uforutsette som kan oppstå i hverdagen, som man ellers ikke er forberedt på. I slike tilfeller oppfyller delebilen en tjeneste som forenkler hverdagen for mange. Dette er derimot ikke det ideelle forbruket delebilen har potensiale til å oppfylle. Målet med en delebil for BoNord er at det på sikt skal kunne erstatte privatbilen, og at det til enhver tid brukes en delebil istedenfor 9 til 15 privatbiler. Det å betjene uforutsette hendelser er en god samfunnstjeneste, men dette er også en tjeneste som taxinæringen og andre vanlige bilutleiefirmaer betjener. Motivasjonsfaktorene må derfor være av den sorten som får potensielle forbrukere til å velge

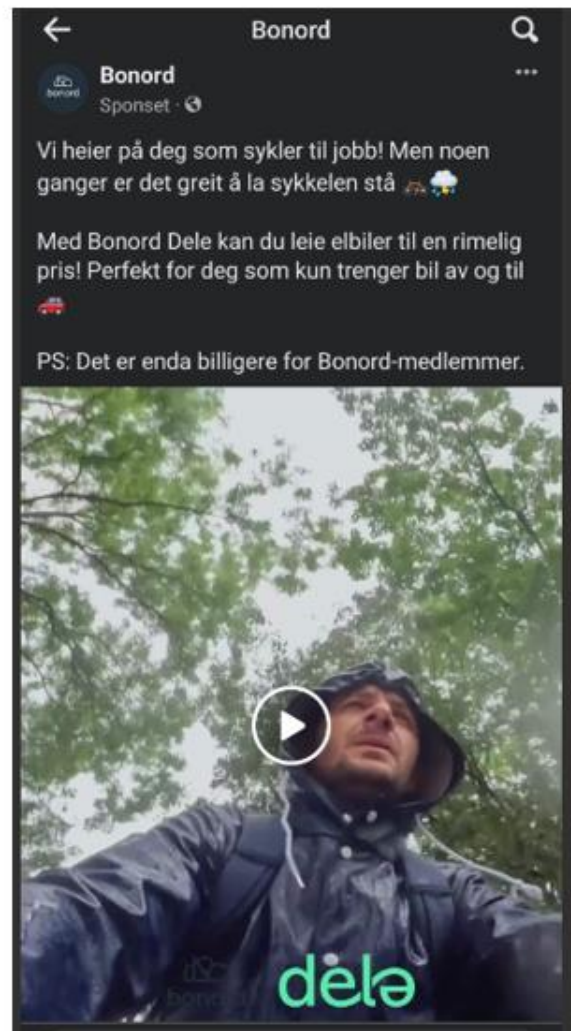
delebilen hver gang de skal ha bil. Utvalget av kjøretøy er derfor også viktig, men det handler i størst grad om vaner og behov som oppgaven har vært innom tidligere.

Tilretteleggingen og plasseringen har også mye å si hvis det skal utkonkurrere og framstå som et bedre alternativ enn privatbilen. Det er mange som har privatbilen tørr og varm inne i garasjen, og for de som ikke har det, så står bilen oftest nærme utgangsdøren. Plasseringen trenger altså å være nærme og bestå av en lignende komfort de fleste privatpersoner er vant til. BoNord ser for seg car-port stasjoner som løsningen, noe som kan forstås som en mellom ting til garasje. Det vil ikke tilby samme komfort som garasje vil, men det dekker bilene såpass at snø og regn ikke er nevneverdige problemer. I tillegg gir det tjenesten større synlighet ved at man selv kan observere tilgjengeligheten på bilene uten å måtte sjekke dette i en app eller nettside. Både fordelen og ulempen ved å skape mobilitetsstasjoner slik BoNord planlegger, er at de strategisk har plassert de tilgjengelig for mange, men uten den umiddelbare nærheten for store potensielle brukergrupper. I Oslo har delebilstasjoner vært koblet til kollektivknutepunkter som en del av Maas-prosjektet (Mobility as a service), en samkjørings strategi med mål om å samle alternative mobilitetsformer i én plattform for å effektivisere tilgjengelighet (Move About, u.å.). Fordelen med slike strategier er at mange flere enn de innenfor den omtrentlige 500 meters radiusen også lettere får tilgang. I Tromsø har BoNord valgt å satse på medlemmer og medlemstunge områder som den potensielle forbrukergruppen. Det medførte at de fikk tjenesten raskt i gang, og i framtiden kan de måtte tilpasse plasseringen av *Dele*-stasjoner til å omfavne mindre medlemstunge områder.

### **5.3 Seks aspekter som bidrar til bildelingsforbruk**

Til nå har oppgaven identifisert at det er vanskelig å finne noen tydelige motivasjonsfaktorer som viser hvordan potensielle forbrukere i Tromsø og Krokkelva skal ha et mer hverdagslig forhold til bildeling. I forsøk på å finne tak i slike faktorer vil oppgaven lene seg på Cresswell (2010) sin oppdeling av bevegelse i seks aspekter. Dette teoretiske perspektivet skal anvendes slik at *Dele* skal forklares gjennom disse aspektene, og på den måten finne fram til det

spesifikke ved tjenesten slik den er nå i oppstartsfasen. Oppdelingen handler om at alle bildelingstjenester ikke er det samme, og for å forstå *Dele* som mobilitetsalternativ trenger man å forstå tjenestens spesifikke sider. Aspektene viser dette hver for seg og samlet gir de et helhetlig bilde av hva med tjenesten som bidrar til bildelingsforbruk. Det innebærer blant annet at bruk av privatbiler og debiler ikke er samme form for bevegelse til tross for at det med første øyekast har tilsynelatende mange likheter. Resultatet av en slik innfallsvinkel er at det spesifikke ved bildelingstjenesten kan vise hvilke spesifikke motivasjonsfaktorer tjenesten *Dele* skaper og kan skape.



Bilde 3 – Reklame fra BoNord i sosiale media, i dette tilfelle skjermbilder fra reklamevideoer på min egen Facebook-side.

Det første aspektet handler om hvorfor beveger noe eller noen seg, og i hvilken grad det er nødvendig. Nenseth og Ellis (2022) viser at forbrukere av bildelingstjenester er personer som generelt kjører mindre enn forbrukere av privatbiler. Delebilistene tar mer kollektiv trafikk, sykler og går til ulike hverdagsaktiviteter, noe som kanskje gjenspeiles i at mange av de bor sentralt hvor det er bedre tilgjengelighet til hverdagslige aktiviteter. De uforutsette hendelsene forklarer en bit av bildelingsforbruket, men tilretteleggelse for bildeling gjennom hindringer for privatbilen viser seg også som forklarende. Prosjektlederen i BoNord påpekte at det handler om å få til et skifte av tankesett rundt bilen som forbruksvare og tjeneste. BoNord har også lagt ut annonser i sosiale medier som Facebook og Instagram, hvor de retter seg mot unge voksne i ulike hverdagssituasjoner. Det ene innlegget handlet om å sykle i dårlig vær og at delebilen kan være et bedre alternativ i slike sammenhenger, og et annet handlet om å dra på dagstur med vennegjengen og at delebil er ypperlig for slike anledninger (Bilde 3). Spørsmålet om hvorfor *Dele*-bilen beveger seg virker nå i startfasen å handle om at den er et alternativ til privatbilen og andre transportformer, og ikke en bedre tjeneste. Hvorfor forbrukerne velger å bevege seg med *Dele*-bil er nettopp det dette kapittel forsøker å avdekke. I stor grad virker det til nå å handle om uforutsette hendelser som oppstår i hverdagen gjør at tjenesten fremstår som et redningsmiddel. Med større utvikling og utbygging av tjenesten og tilbudet, vil dette forandre seg til også å dekke spesifikke behov. I 'drive and talk intervjuet' med BoNord var både jeg og prosjektlederen enig at det er en liten terskel ved bildeling som en potensiell forbruker kommer over kun ved å teste tjenesten. Spesifikke behov og uforutsette hendelser i hverdagen kan derfor virke å være en god start for å få flere til å trosse denne terskelen og gjennom praktisk fremgangsmåte kunne skifte tankesett rundt sine etablerte mobilitetsvaner.

Det andre aspektet handler om hvor raskt en person eller gjenstand beveger seg og hvordan det å komme seg raskt fram dit man skal i økende grad er assosiert med eksklusivitet. Til å begynne med er det ingen forskjeller i farten det tar å bevege seg med en privatbil eller delebil i Tromsø per dags dato. Så farten på reisen kan ikke brukes som en motivasjon i det tilfellet, men for de som ikke har privatbil eller trenger en, vil en delebil fungere som et raskere

transportmiddel i hverdagen når det plutselig trengs. På den måten vil delebilen kunne tilby den samme eksklusiviteten en privatbil for de personene i samfunnet som av ulike grunner ikke har tilgang på privatbil. Et annet poeng som er viktig å trekke fram i denne sammenhengen om farten på bevegelse, er tiden det eventuelt tar å komme seg til delebilen. Det er absolutt relevant ettersom de typisk etablerte mobilitetsvanene innebærer kort avstand til bilen. Det å skulle skifte tankesett, enten på grunn av behov eller tilgjengelighet, vil kunne være vanskeligere om avstanden til bildelingstjenesten er lengre unna. Det kan virke demotiverende for potensielle forbrukere å reise lengre enn eksempelvis 500 meter, med mindre det blir akutt behov. Samtidig viser undersøkelsen i Krokelva at det å plassere to delerbiler i umiddelbar nærhet på lik linje med private biler, ikke medfører større forbruk av bildeling. Av de 37 intervjuobjektene der, var det én person som hadde prøvd tjenesten til tross for at den har vært tilgjengelig i flere måneder (Vedlegg 5). En tanke er derfor at for å konkurrere i reisetid med privatbilen, må enten tilgjengeligheten for privatbilen reguleres ned eller så må man tenke i Barnister (2011) sine baner om å korte ned avstander slik at privatbilen blir overflødig i hverdagen. På den måten kan delebilen være et gunstigere og like godt alternativ som privatbilen er. Det fjerde aspektet trekkes også inn her, om hvilken rute man velger og hvordan valget av ruten man velger å bevege seg i komprimerer tid og rom. Grunnen til sammenføyingen her, er at dette aspektet dekkes av de samme refleksjonene gjort i forhold til det andre aspektet. Det er ingen forskjeller i bevegelsen av privatbil eller delebil, for som kjøretøy er bil uansett en bil. Ruten man dermed velger vil ikke være noe særlig annerledes, med unntak at delebilen må parkeres ved en mobilitetsstasjon etter endt bruk, mens privatbilen i teorien kan settes 'hvor man vil'.

Det tredje aspektet handler om i hvilken rytme en person eller gjenstand beveger seg, og hvordan denne rytmen spiller en viktig rolle i produksjonen av hverdagslivet og sosiale sammensettinger. Rytmissk er det optimale forbruket for delerbiler at de brukes store deler av døgnet, optimalt sett av flere personer på ulike tidspunkt. Et problem med *Dele* er at det baserer seg på en leiemodell hvor forbrukere booker bilen den perioden den skal brukes. Problemet er at optimalt forbruk og motivasjon til forbruk tøyles når ikke alle som skal på jobb for eksempel 0900 på morgenen har tilgang på delebilen. Som poengtert tidligere er mange av de som bruker delerbiler hyppige forbrukere av kollektiv transport, så det er ikke

sikkert at dette er et stort problem. Derimot når bildelingstjenesten *Dele* er i oppstartsfasen, er den avhengig av å motivere til forbruk, og begrenset tilgang er tilvenningssak.

«(...) det tror jeg er for mange som skal ha gått den her veien og testet ut den her tjenesten fullt og helt, så er det et mind-set som må endres, for jeg er vant til at når jeg går ned til garasjen så står bilen der og jeg kan ta den klokken 16 eller klokken 17 eller klokken 18, og jeg kan kjøre den hvor jeg vil. Derimot i en sånn her tjeneste så må jeg gå inn i en app og se når en sånn her bil er ledig. Om en sånn her bil først er ledig klokken 19, da må jeg være villig til å ikke dra til Jekta (Storsenter) klokken 18, men klokken 19 heller.» (Prosjektleder BoNord 2022).

Med tanke på at BoNord har valgt å etablere mobilitetsstasjoner i boligområder som Kroken og Håpet hvor det er etablerte vaner å eie privat bil, kan det tenkes at begrenset tilgang ikke vil være med å motivere til hyppigere forbruk av bildelingstjenester. Familier har som kjent travle hverdager, og noen av beboerne i Krokelva fortalte at de er avhengig av å bruke bilen flere ganger om dagen for å frakte seg selv og barna til hverdagsaktiviteter. Det vil gjøre at begrenset tilgang medfører en umiddelbar demotivasjon hos familier til å være forbrukere av *Dele*. Kun uforutsette hendelser og kortere avstander til hverdagsaktivitetene vil kunne medføre at debilen vil kunne bli et alternativ til privatbilen for familier. Poenget her og problemet er at når utviklingen av tjenesten er avhengig av positivt forbruk, er det oppsiktsvekkende at de mindre etablerte samfunnsgruppene ikke er blitt markedsført mot i oppstartsfasen.

Det femte aspektet handler om hvordan det oppleves å bevege seg. Poenget til Cresswell (2010) er at selve prosessen ved reisen oppleves forskjellig fra person til person og fra mobilitetsform til mobilitetsform. I forhold til dette poenget ble det stilt spørsmål til beboerne i Krokelva om hvordan de opplevde informasjonen om hvordan bildelingstjenesten *Dele* rent praktisk fungerer. Blant beboerne var det et flertall som ikke så noen tekniske utfordringer med å sette seg inn i og bruke appmodellen for tjenestestyling. Det var også et stort flertall som anså elbil som problemfritt i forhold til forbruk. Videre vil det som en bildelingstjeneste

oppleves som et tilgjengelig alternativ for flere med alle fordeler og ulemper ved det. Fokuset mitt vil av den grunnen være rettet mot det spesifikke knyttet til hvorvidt *Dele* fremstår som et enkelt alternativ i hverdagen, og om enkelt vil det kunne skape spesifikke motivasjonsfaktorer.

Til å begynne med er *Dele* en A-til-A tjeneste, som kan medføre at delebilene oppleves som vanskeligere i bruk enn privatbilen. Med vanskeligere betyr det at det skapes hindringer for visse hverdagslige aktiviteter. Det innebærer for eksempel transport til jobb, besøk, skole og lignende hvor bil brukes fra A til Å og ellers må stå i ro helt til slutten av dagen når den kjøres hjem. BoNord markedsfører i sosiale medier at *Dele* kan være et godt alternativ for syklistene hvis det er dårlig vær og føre, eller for buss takere hvis de mister bussavgangen (Bilde 3). I slike scenarier må bilen (slik tjenestemodellen er i oppstartsfasen) leies hele perioden til man har kjørt bilen tilbake til mobilitetsstasjonen nærme huset sitt. Med tanke på kostnadene nevnt tidligere i oppgaven, vil det medføre en pris på anslagsvis mellom 500-1000 kroner avhengig av lengde på arbeidsdag. Om tjenesten utvikler seg, forklarte prosjektlederen i BoNord at målet er en flåtestyring av bilene, som innebærer at bilene kan kjøres og parkeres i andre mobilitetsstasjoner, en A-til-X tjeneste. Da vil *Dele*-bilene oppleves som et mer sammenlignbart alternativ til privatbilen, og bedre enn buss ettersom delebilene vil være tilgjengelig for å kjøres til 'hele' byen, uansett klokkeslett i motsetning til busser.

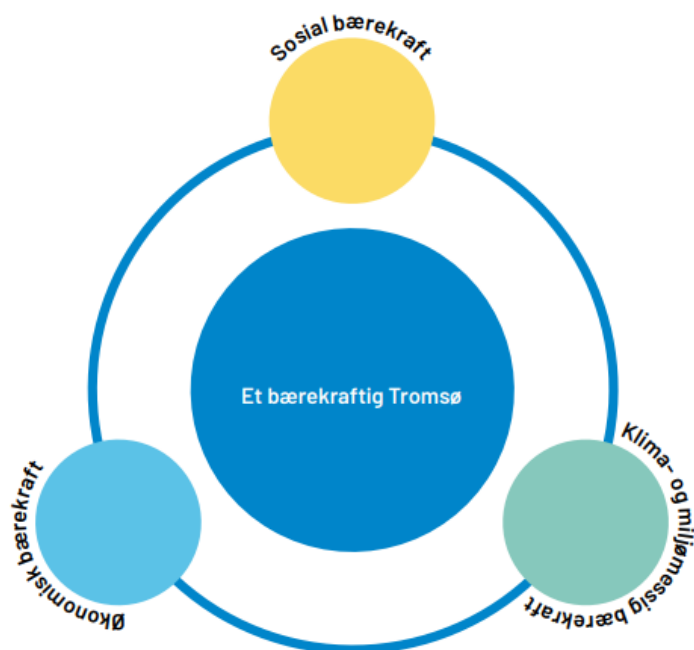
Det siste og sjette aspektet handler om hvilke friksjoner mobiliteten opplever, og innebærer hvilke elementer som spiller inn og skaper hindringer for bevegelse. Et essensielt poeng ifølge Cresswell (2010) er at avstanden fra A til B sterkt påvirker graden av friksjon som oppleves. Innenfor de allerede nevnte refleksjonene viser oppgaven til ulike hindringer som skaper friksjoner i motiveringen til forbruk av delebiler. Derimot er det flere friksjoner *Dele* i igangsettelsesfasen opplever knyttet til bevegelse. Nå i begynnelsen har prosjektet kun midlertidige mobilitetsstasjoner i Krokkelva og Tromsø sentrum med to biler på hvert sted. Disse står på vanlige parkeringsplasser med et stort ladeaggregat stående ved siden av. Dette innebærer at komforten car-porten vil gi i framtiden ikke er tilstede, og utenom lakkeringen på bilene er det ingenting som viser at dette er en felles forbrukstjeneste og den planlagte

etableringen av mobilitetsstasjonene virker forhastet. En beboer i Krokelta sa at: «De bilene står jo bare der, nedsnødd og frosset fast i bakken» (Bilde 2). Været blir derfor en hindring, noe som gjør at de som er potensielle bildelere heller velger busstilbudet som krever mindre egeninnsats i forhold til været.



## 6 Bildelingstjenesten som ledd i bærekraftig byutvikling

Etter at Parisavtalen ble inngått i 2015, har Norge satt seg miljømål for å kutte klimagassutslipp i tråd med EUs målsettinger. Disse målsettingene innebærer en reduksjon av utslipp med minst 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Norges målsetting er større, regjeringen har som mål å redusere minst 50 prosent og opp mot 55 prosent innen 2030 (Klima- og miljødepartementet (1) 2021). Den norske staten har flere miljømål for å oppnå dette, og noen av dem kan direkte kobles til bilbruk. Miljømål 5.3 sier at Norge skal være klimanøytralt innen 2030, og 5.4 sier Norge har et lovfestet mål om å bli et lavutslippssamfunn i 2050 (Miljødirektoratet, u.å.). Videre har Tromsø som kommune tatt til seg FNs 17 bærekraftsmål som en grunnmur i sitt overordnede planarbeid. Målene utgjør en felles arbeidsplan for verdenssamfunnet, og kommunen ser på målene som en del av en global forpliktelse til å ta lokalt ansvar og eierskap for å oppfylle dem. Derfor har bærekraftmålene blitt fundamentet for et av kommunens viktigste plandokument, Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032. De bygger denne planen på tre overordnede samfunns mål med utgangspunkt i de tre bærekraftdimensjonene. Kommunen påpeker selv at: «De tre målene er ambisiøse, tidvis motsetningsfulle, men vil også kunne forsterke hverandre» (Tromsø kommune 2018, side 7).



Figur 1 – Modell for Tromsø kommunes tilnærming til bærekraftig utvikling vist i Kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategi 2020-2032 (Tromsø kommune 2020).

## 6.1 Miljømessig bærekraftig effekt av *Dele*

For Tromsø kommune betyr klima- og miljømessig bærekraft: «(...) at all utvikling skjer innenfor naturens tålegrense. Det handler om å tilpasse seg klimaendringene, bidra til å redusere klimagassutslipp og ta vare på naturmangfoldet» (Tromsø kommune 2020, side 12). Kommunen setter seg selv mål fram mot 2032, hvor blant annet kompakt arealbruk er et førende premiss sammen med at transportløsninger utvikles i samsvar med nullvekstmålet. Samtidig ønsker de å tilrettelegge for at Tromsøs innbyggere kan ta bevisste valg om forbruk og redusert klimaavtrykk.

<b><u>Viktige klimadelmål i Tromsø Vil:</u></b>
2.1.2 – Tilrettelegge for et kortreist hverdagsliv som reduserer transportbehovet.
2.1.3 – Gjøre det å gå, å sykle eller å reise kollektivt til det enkleste valget, framfor å kjøre personbil.
2.1.4 – Samarbeide tettere med forskning og næringsliv for å utvikle og ta i bruk klimasmarte løsninger som gir konkurransefortrinn.
2.1.6 – Motivere innbyggere til å ta bevisste klimavalg.
2.1.7 – Prioritere klimatiltak som bidrar til å redusere luftforurensing, miljøgifter og forsøpling på lang og i vann.
2.2.2 – Ivareta og utvikle sammenhengende grønt-arealer, vann, vassdrag og friluftsområder, også i tettbygde sentrumsnære områder.
2.2.5 – Tilrettelegge for sirkulærøkonomi gjennom redusert forbruk, økt deling og gjenbruk.

Tabell 3 – Utdrag av klimadelmål fra Tromsø kommunes samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032, også kjent som *Tromsø Vil* (Tromsø kommune 2020).

Klima- og miljødepartementet påpekte i 2021 at reduserte utslipp fra transport er avgjørende for å nå Norges klimamål. En langsiktig omstilling av transportsektoren er avgjørende for å nå målet om å være lavutslippssamfunn innen 2050. Departementet kommer med tre overordnede tiltak for å gjøre transporten på veg, bane, i lufta og til sjøs mer miljøvennlig bærekraftig. Alle tre tiltakene kan rettes mot bilen og bildeling, hvor det første innebærer å skifte til biler som slipper ut mindre eller ingen klimagasser og annen forurensning. Det andre handler om å i større grad bruke miljøvennlige transportformer som sykkel, gange og former for kollektivtransport. Det tredje handler om å planlegge samfunnet slik at behovet for transport av varer og mennesker blir mindre (Klima- og miljødepartementet (1) 2021). Videre skal oppgaven ta utgangspunkt i disse målene og Tromsø kommunes klimadelmål for å drøfte hvordan *Dele* kan bidra til bærekraftig utvikling.

Bilene som tjenesten *Dele* skal benytte seg av er levert av Move About, og er utelukkende moderne elbiler. En artikkel fra Klima- og miljødepartementet ((2) 2021) hevder at: «De bilene som er igjen på veiene må ha så lite utslipp som mulig. Elbiler som erstatter dieselmotorer, gir bedre luft lokalt og mindre klimagassutslipp globalt». *Dele* sine formål og egenskaper ses i relasjon til statlige og kommunale målsettinger. Det første målet til staten passer inn med både BoNords formål og kommunens. Ettersom *Dele* er et mobilitetsprosjekt i startfasen, er det ikke mulig å undersøke bærekraftige implikasjoner av det. Først er et av BoNords formål at å dele er bra for miljøet. De skriver på *Dele* sin nettside at:

«Global oppvarming og utslipp av klimagasser er den største trusselen mot samfunnet vårt. Foreløpig er nedgangen i utslipp fra veitrafikken for beskjeden. Et godt tilbud for deling av biler og elsykler vil bidra til å rette på dette» (BoNord u.å.).

Dette er også i tråd med hvordan bildeling beskrives som transportalternativ i NOU 2002:19. Bildeling blir beskrevet som et mobilitetsalternativ til privatbilen og en delebil kan erstatte 9 til 15 private biler. Samtidig er det en generell trend at de som er forbrukere av bildeling kjører omtrent 30 prosent mindre bil enn privatbilister (Nenseth og Ellis, 2022). I KME-planen til Tromsø kommune trekkes det fram at tiltakene bestemt i planen blant annet har som mål å redusere personbiltransporten. Tenk Tromsø trekkes fram som det fremste bærekraftprosjektet til kommunen, hvor ett av hovedmålene er at prosjektet skal bidra til nullvekst i personbiltrafikken (Tenk Tromsø, u.å.).

Ser man dette samlet sett kan *Dele* bidra med en miljømessig bærekraftig effekt på flere vis for Tromsø. For det første er det en miljømessig fordel at bilene er elbiler, noe Tromsø kommune hevdet er et premiss for å godkjenne utbygginger relatert til prosjektet. Ser man på delmål 2.1.4, 2.1.7 og 2.2.5 i tabell 3, kan *Dele* som bildelingstjeneste treffe disse målene. Det åpner for samarbeid mellom kommunen og næringslivet, i dette tilfellet BoNord, for å sammen kunne skape gode og grønne mobilitetstjenester. På bakgrunn av kommunens hevdelse og Move About (u.å.) sin beskrivelse om sin egen tjenestelevering, regnes bildeling med elbiler i dette tilfellet som en klimasmart løsning. Et eksempel er at det blant annet bidrar til å gi innbyggerne flere klimavennlige alternativer (Helle, 2020). Samtidig er *Dele* med sine delebiler en tjeneste som kan redusere klimagassutslipp i byen. Denne oppgaven skal ikke gå

inn på hvordan redusert utslipp oppnår målsettinger i reduksjon av Co2-tetthet i byen, men utslippene lokalt vil kunne bedres av å få ned antall personbiler. I Tromsø kommunens KME-plan poengteres viktigheten med å redusere utslipp av karbondioksid, og samtidig reduksjon av svevestøv i byen (Tromsø kommune, 2018). Årsaken er at én delebil kan erstatte mellom 9 til 15 privatbiler (Nenseth og Ellis, 2022), som ofte kan være eldre bensin og diesel biler. I tillegg er det bevist at bildelere kjører generelt mindre bil, noe som også kan bety mindre svevestøv i byen dersom forbruket av bildelingstjenesten når et høyt nok nivå. Omfanget av denne effekten blir vanskelig å si noe om, ettersom bildelingstjenesten er i startfasen og har et såpass begrenset utvalg at effekten blir liten. Samtidig er det noe, og 'alle monner drar' som ordtaket sier. Skulle prosjektet utvikle seg til å inkludere alle de planlagte mobilitetsstasjonene, kan det være at effekten blir betydelig. For eksempel vil da 100 debiler i aktivt bruk kunne erstatte 900-1500 privatbiler i fremtiden.

Nenseth og Ellis (2022) forsøker å vise i TØI-rapporten hva som kan være effektene av bildeling i Bergen. Dette er sammenlignbart med hva dette kapitlet har som formål å vise for Tromsø, forskjellene er at rapporten baserer seg på et mye større empirisk materiale, og undersøker bildelingstjeneste som allerede er godt utviklet i Bergen. I Tromsø er dette ikke tilfellet, men effektene i Bergen og andre steder kan fortelle noe om hva en godt utviklet bildelingstjeneste kan tilby Tromsø. Fra rapportens utvalg er de målte effektene at 25 prosent av bildelere har kvittet seg med bil, noe som har fjernet 2 700 personbiler i Bergen. I tillegg har 50 prosent latt være å kjøpe bil, noe som har forhindre kjøp av 2 700 til 5 500 biler. Anslagsvis betyr dette en reduksjon av mellom 5 500 til 8 250 biler på grunn av bildeling. Med 540 stasjonsavhengige debiler betyr det at hver delebil har fjernet mellom 10 til 15 privatbiler (Nenseth og Ellis, 2022). Ettersom Tromsø kommune har mål om å oppnå nullvekst i personbiltrafikk, vil samme tall fra *Dele* og andre framtidige private bildelingstjenester kunne medføre en betydelig reduksjon av privatbiler i Tromsø. Det ville blitt misvisende å anslå hva dette tallet kan bli, men om det tilrettelegges og satses på bildeling i Tromsø, og det samme antallet debiler eksisterer i Tromsø som Bergen, vil effekten være betydelig større. Årsaken er at Tromsø er en relativt mindre by i innbyggertall og antall privatbiler. Prosjektlederen i BoNord fortalte at en av de ansatte i organisasjonen kunne tenkt seg å kvitte seg med privatbilene hvis *Dele* ble lett tilgjengelig for hen. Det gir

om noe, et lite håp at kanskje 25 prosent av potensielle bildelere, i sentrum, Kroken og Håpet, kvitter seg med privatbilen.

Mobilitetsstasjoner bidrar til et mindre behov for parkeringsplasser. *Dele* som bildelingstjeneste kan dermed bidra til at asfalterte parkeringsplasser kan transformeres til å være grønt arealer eller arealer som settes av til flerbruk for allmennheten. Dette er forutsett at delebilene enten skal erstatte en etablert transportform slik som personbilen, eller at delebilene blir inkludert i nye prosjekter. Det er altså opp til boligutviklere og borettslag om dette innføres eller ikke, men mindre biler i nabolaget kan gi flere miljømessige effekter. Som nevnt mindre svevestøv, men også mindre lydforurensing og muligheten for mer grøntarealer på grunn av mindre parkeringsarealer. Dette henger sammen med kommunens klimadelmål 2.2.2, og klimasmarte transportløsninger kan bidra til å ivareta og utbygge mer sammenhengende grønt-arealer i tettbygde strøk. For eksempel kan frigjøringen av parkeringsarealer i sentrum bidra til å skape roligere byrom i området, og arealer for bildelingstjenester. I Bergen oppgir TØI-rapporten fra Nenseth og Ellis (2022, side 37) at 3 av 4 bildelere er enig i utsagnet «Færre biler i byen gir bedre byliv». I tillegg er det 69 prosent av potensielle bildelere som er enige i utsagnet. For Tromsø sin del er det mer vinter enn man skulle tro som påvirker mobilitetsvalg sammenlignet med Bergen. Statistikk viser derimot at hver fjerde innbygger (25 %) i Tromsø sykler eller går på sine hverdagsreiser. Dette er tall som er på nivå med de fire store byområdene, Oslo (29 %), Bergen (24 %), Trondheim (25 %) og Nord-Jæren (20 %) (Tenk Tromsø 2023). Med andre ord spiller muligens ikke klima- og værforhold en like stor rolle, som godt tilrettelagt infrastruktur og økonomisk situasjon for innbyggerne.

Det andre og tredje tiltaket fra Klima- og miljødepartementet henger sammen i drøftingen om de miljømessige bærekraftige effektene av *Dele*. Bildelingstjenesten tilbyr en miljøvennlig transporttjeneste som passer kommunens og statens målsettinger om å planlegge samfunnet slik at transportbehovet av varer og mennesker blir mindre. Tidligere i denne oppgaven ble Barnister (2011) sitt poeng om å korte ned avstander brukt for å vise delebilens rolle i utviklingen av bydelssentrum. Klimadelmål 2.1.2 handler om akkurat dette, men en tanke er

at det ikke lar seg gjøre å redusere transportbehovet til mye i hverdagslivet. Hovedårsaken er at eksempelvis mange arbeidsplasser er konsentrert i 3 store områder i byen; Tromsø sentrum, UiT/UNN/ Breivika og Langnes Handelsparkområde (Tromsø kommune, 2017). I tillegg skal veinettverket i Tromsø effektiviseres og utbygges i Tromsø, og samtidig har kommunen mål om å få til nullvekst i personbiltrafikken (Tenk Tromsø, u.å.). Med utgangspunkt i kommunens egne målsettinger om å få ned biltrafikk, fremstår det motsettende at veinettverket utbygges. Dette viser at det planlegges for en byutvikling hvor bilen som transportmiddel ikke skal forsvinne. Etersom mindre behov for personbiltransport allikevel er en målsetting, kan delebilen introduseres som en mulig plasstaker.

## 6.2 Økonomisk bærekraftig effekt av *Dele*

Tromsø kommune anser økonomisk bærekraft som kunnskapsbasert verdiskaping hvor naturens tålegrense ivaretas. Innen 2032 ønsker kommunen at innbyggerne har ressurser til å delta i samfunnslivet, samt at velferdsutviklingen gagnar samfunnet. I tillegg vil kommunen at de skal ha et mangfoldig, innovativt og eksportrettet næringsliv. Vel så viktig ønsker de å være en attraktiv kommune å bosette seg i for både etablerte og uetablerte personer, hvor de særlig trekker fram unge og studenter (Tromsø kommune, 2020). I tabell 4 under er det listet opp et lite utvalg av økonomiske delmål fra kommunens KPS som passer temaet delebil og et mobilitetsprosjekt som *Dele*.

Viktige økonomiske delmål i <i>Tromsø Vil</i>
3.1.2 – Bidra til utvikling og verdiskaping gjennom prosjekter og partnerskap med næringsliv, forskning og offentlige aktører.
3.1.4 – Synliggjøre og videreutvikle kvaliteter som gjør kommunen og næringslivet attraktive for studenter og unge i etableringsfasen.
3.2.2 – Utjevne sosial ulikhet gjennom universelle tiltak, og suppleres med målrettede tiltak rettet mot lavinnteksthusholdninger og andre vanskeligstilte.

Tabell 4 – Utdrag av økonomiske delmål fra Tromsø kommunes samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032 (Tromsø kommune 2020).

Under ‘drive-and-talk intervjuet’ med prosjektlederen i BoNord, fortalte hen at motivasjonsfaktorene de ville spille på var miljøbevissthet og økonomiske fordeler ved å dele bil framfor å eie. Disse økonomiske fordelene innebærer blant annet ingen drivstoffutgifter, forsikringer, lån på bil og veiavgift. Martin (2016) viser hvordan delingsøkonomi kan forstås som bærekraftig. Han trekker spesielt fram hvordan det kan gi mer økonomisk handlingsrom for både privatpersoner og bedrifter. I forhold til *Dele* kan det gi et mer bærekraftig forbruksmønster ettersom man ikke trenger å betale store summer i bilkjøp. Med å forstå bildeling som delingsøkonomi i praksis kan det også bidra til en desentralisert og rettferdig økonomi. Det vil si at samme tjenesten ikke koster noe annerledes basert på innbyggeres økonomiske situasjon. I en podkast-episode om bildeling, forteller en ekspert på bildeling, Arne Lindelien, at det er omtrent 30 000 kroner i året å spare på å dele bil framfor å eie for den vanlige husholdningen i Norge (Osnes 2022). Det er med andre ord mye penger å spare på drive med bildeling. Denne statistikken baserer seg på at bildeling er en del av et større system hvor bildelerne også bruker kollektiv trafikk, sykkel og gange for å komme seg fram i hverdagen. Tallet er ikke overførbart til å gjelde Tromsø og *Dele*, ettersom mobilitetssituasjonen i Tromsø ikke er den samme som i Bergen. Derimot gir det en pekepinn på hvor økonomisk gunstig det kan være for forbrukere av bildelingstjenesten. Dette vil kunne gi innbyggerne av Tromsø et alternativ til personbilen, og kan bidra til å utjevne sosial ulikhet i samfunnet og gi like transportmuligheter for mange i samfunnet. Med andre ord er *Dele* en tjeneste som kan være med å oppfylle det økonomiske delmålet 3.2.2 (Tabell 4).

Tidligere har jeg vært inne på hvordan de planlagte mobilitetsstasjonene muligens kunne vært lagt til områder med større potensiell brukergruppe. En slik løsning ville også vært mer økonomisk bærekraftig med tanke på at de typisk uetablerte i samfunnet lettere kan vurdere å flytte til Tromsø. Dette ville være med å synliggjøre både kommunens og BoNords fokus på å skape og opprettholde bærekraftige verdier gjennom å skape mer miljøvennlige og økonomisk bærekraftige ressurser i samfunnet. Tilrettelegging for private bildelingstjenester er i dette tilfellet en slik ressurs. Prosjekter som *Dele* har også et stort potensial til å bidra med å vise hvordan samarbeid mellom kommunen og næringslivet kan sørge for god verdiskaping og



utvikling. Derimot virker det som at kommunen legger utviklingen av tjenesten i næringslivets hender.

Som nevnt i kapittel 4, forhørte BoNord seg i begynnelsen med kommunen om å få til et samarbeid hvor den kommunale bilparken hadde blitt koblet opp mot *Dele* utenfor kommunens bruk av bilparken. I en podkast episode fra *Bak rattet* (Osnes 2022), forteller Lindelien om organisasjoners fordeler ved å være en del av bildelingstjenester. Han mener at eierskap av bil for bedrifter, spesielt hos det offentlige, har flere 'skjulte' kostnader ved seg. De må bruke krefter på å håndtere regninger, service, ettersyn, vask og mer. Poenget er at kommuner kan tjene på å heller være del av en større bildelingstjeneste enn å selv drive med intern bildeling. Hovedgrunnen han dro fram var at kommunene normalt ikke sitter på nok kunnskap til å være proff på bildeling, og kunne drive med like gunstig vedlikehold, leverandørservice og oppgradering av bilene som bildelingsselskapene kan. Han hevdet at det var viktig at kommunen får en økonomisk gunstig avtale, hvor de ikke blir fanget av en leverandør som tilbyr flere biler enn hva som er nødvendig. Om Tromsø kommune inngår en avtale om å være en del av en større bildelingstjeneste i fremtiden, sparer de også penger på avtalen med at de bidrar til at markedspotensialet blir større. Det må være en dynamisk prosess hvor bildelingen fungerer som en nøkkel til å flytte tjenesteytingen over på andre bærekraftige transportalternativer som buss og sykkel. Det vil si at kommunene og næringslivet kan gjennom et helhetsperspektiv på finne ut hvordan bildeling kan være et av flere ledd som bidrar til en mer bærekraftig mobilitetssituasjon i byen.

Om det blir mulig å få til et tettere samarbeid mellom Tromsø kommune og næringslivaktører som BoNord når det kommer til bildeling, kan man sammen få til å løfte markedet. BoNord håpte at kommunen kunne være en sentral aktør for å få andre boligutbyggere til å bruke *Dele* plattformen til bildeling. KoBy leder sa dette: «Vi har også vært i kontakt med BONORD. De har et prosjekt hvor de har lyst til at kommunen skal være en aktør som bidrar å få til et stort delebilprosjekt, der man ser på hele byen og får med flere boligutviklere» (Klaussen 2022, side 63). Om alle bildelingsaktører i en by som Tromsø går sammen i framtiden istedenfor å etablere seg hver for seg, ville det vært til gevinst for alle sammen. Det virket som at BoNord

hadde håpet å få til dette, en mer økonomisk bærekraftig tjeneste for både næringslivaktørene og for potensielle forbrukere.

«Vi ønsker kontakt med alle som vil bidra. Om for eksempel Tromsø kommune ønsker å gjøre bilparken sin tilgjengelig som delingsbiler utenom normal arbeidstid, så bidrar vi gjerne for å finne løsninger. Via en slik tjeneste kan kommunene faktisk tjene litt på biler som ellers bare står parkert» (BoNord 2022 (2)).

På den måten kunne man fått et større marked om man samarbeidet og samkjørte tjenestene i en plattform og standardisert modell. Da kan en forbruker sjekke kun én app og finne nærmeste bil som passer seg best. Hadde det for eksempel vært seks forskjellige og uavhengige aktører, må også forbrukerne måtte bruke seks forskjellige apper. Dinning og Wiesenberger (2017) viser til at det har vært flere eksempler på samarbeid mellom leverandører av allmenne transporttjenester og bildelingsselskaper. De trekker fram flere former for samarbeid, blant annet samkjøring av felles mobilitetstjenester i samme plattform. Et større marked for alle tjenestene kan også gjøre markedet såpass stort at det er mulig å raskere få *Dele* til å være en A til X tjeneste. Med å ha en samlet tankegang og kunnskap om bildelingspotensialet kan næringslivet og Tromsø kommune oppfylle mål 3.1.2 om samarbeid, verdiskaping og utvikling for samfunnet. Da er det også viktig at samarbeidet resulterer i brukerfronter som er intuitive, enkle og gjentakende for alle mulige forbrukere av *Dele*. Videre er det også viktig om markedet skal få mulighet til å utvikle seg, må det også tilrettelegges for på en god måte. Lindelien (Osnes 2022) kom med et godt eksempel som viser viktigheten av tilretteleggingen. Hadde busstilbudet blitt funnet opp i dag, og busselskapene skulle selv finne grunnarealer som viser busstilbudet, så hadde ikke busstjenesten vært en umiddelbar suksess heller. I dag er bussen og bussholdeplasser en selvfølge i dagens infrastruktur og planleggingen for fremtidens transportmønster i byer, mens bildeling er ikke det.

### **6.3 Sosial bærekraftig effekt av *Dele***

For Tromsø kommune betyr sosial bærekraft: «(...) at alle innbyggerne i kommunen er likeverdige, likestilte og har gode hverdagsliv» (Tromsø kommune 2020, side 10). Innen 2032 håper kommunen å ha innbyggere som deltar aktivt i samfunnet og hvor folk har lyst til å bo. I tillegg ønsker kommunen at innbyggerne har god livskvalitet, tilhørighet, trygghet og at de er inkludert i samfunnet. Dessuten skal kommunens tjenestetilbud være utviklet slik at innbyggere kan mestre egen hverdag ut fra egne forutsetninger (Tromsø kommune, 2020). Tabell 5 under viser et utvalg av sosiale delmål fra Tromsøs KPS som passer sammen med bildelingstjenesten *Dele* sine egenskaper.

Viktige sosiale delmål i <i>Tromsø Vil</i>
1.1.5 – Tilrettelegge for trygge og stabile bomiljø med variert boligsammensetning, for eie og leie i alle livsfaser.
1.1.7 – Arbeide for at hverdagslivets servicetilbud og tjenester er tilgjengelig i nærheten av der folk bor.
1.3.2 – Stimulere til økt <u>samskaping</u> mellom innbyggere, frivillig sektor, næringslivet og kommunen.
1.3.6 – Rette tyngden av kommunale nyinvesteringer slik at de bidrar til velfungerende lokalsentre.

Tabell 5 – Utdrag av sosiale delmål fra Tromsø kommunes samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032 (Tromsø kommune, 2020).

Bidelingstjenesten *Dele* har et potensial for å bidra til å utjevne forskjeller i samfunnet ved å tilby samme transportalternativer for alle. Nenseth og Ellis (2022, side 37) forteller at: «Det er interessant å vurdere bildelingens rolle i et sosialt utjevne perspektiv, spesielt siden de første bildelingsordningene nettopp hadde det som sitt formål». Kommunen sammen med bildelingsaktører har et potensial til å skape trygge og stabile bomiljøer som kan bidra til bærekraftige bosettingsmønstre i byen. Det kan være økonomisk gunstig for beboere, det kan tilby et større mangfold av transportalternativer, og det kan skape bedre og tryggere bomiljøer med mindre klimagassutslipp og mindre biler i veibanen. Med andre ord kan *Dele* og bildelingstjenester være i tråd med kommunens mål nummer 1.1.5 for å skape et mer sosialt

bærekraftig Tromsø. Det er også i tråd med mål 1.1.7, og *Dele* kan spille en viktig rolle i kommunens arbeid med å få flere til å velge andre transportalternativer enn personbilen. Ved å lene meg på Svennevik (2021) sin beskrivelse av transformasjonsprosessens utforming for å forandre mobilitetslandskapet, kan delebilens rolle i Tromsøs mobilitetssystem konkretiseres. Delebilens plass i systemet, sammen med kollektiv trafikk, sykkel og gange, som 'hand i hanske' og kan bli et hverdagstilbud som det tilrettelegges for på lik linje med de andre transportformene. Gjennom å undersøke alle aspektene ved *Dele*, både viktige og mindre viktige, kan det forklare hva den bærekraftige effekten kan være i transformasjonsprosessen for mer bærekraftig mobilitet.

Det er som tidligere vist at mange i Tromsø eier personbil, men det er også en del personer i byen som ikke gjør det. Det kan være økonomisk gunstig, men også sosialt bærekraftig gunstig for innbyggerne og private aktører om bildelingstjenester i Tromsø samarbeider i framtiden. Ifølge Nenseth og Ellis (2022) er ikke det økonomiske argumentet mest avgjørende i norsk sammenheng ettersom de praktiske begrunnelsene for bildeling synes mer betydningsfulle. Det innebærer at bildeling virker å ha en rolle å spille i et sosialt utjevnende perspektiv. Derimot viser TØI-rapporten at potensielle bildelere, særlig unge og de med lav inntekt, anser privatøkonomi som en viktig grunn for å vurdere et skifte fra privatbil til delebil. Ettersom prosjektet i Tromsø er såpass i igangsettelsesfasen, er det få eller ingen faste delebilister, og det eneste å gripe tak i er potensielle bildelere. Dermed er økonomi viktig, og bildeling gjennom *Dele* kan som i Bergen synes å ha en rolle å spille i et sosialt utjevnende perspektiv for de uten bil og tilgang på bil. Videre var et funn fra rapporten at dagens bildelere og potensielle bildelere er yngre enn de som eier bil. Bildeling kan dermed også bidra til å utjevne aldersforskjeller. I Tromsø er det dyrt å bo og kjøpe bolig, og om man slipper å tenke på bilutgifter, kan det bli noe enklere for denne gruppen innbyggere på også denne fronten.

Et samarbeid mellom bildelingstjenester kan informere innbyggerne og potensielle forbrukere om hva som er det beste transportalternativet til enhver tid. Dinning og Wiesenberger (2017) viste viktigheten av dette og en slik tankegang kan medføre sosialt bærekraftige effekter for

både innbyggerne i Tromsø og bildelingsselskaper. De kan gjennom samarbeid lære av hverandre, tilby mer sømløse tjenester som gjør det enklere at andre mobilitetstjenester 'hiver seg på samarbeidet'. Altså betyr det at i fremtiden kan en forbruker av et mobilitetssystem som *Dele* inngår i, ta bussen et stykke av reise og få delebil som et alternativ for resten av reisen i samme reiseplanlegger app. Et tidligere kapittel viste at mange av beboerne i Krokkelva så nytten av bildeling for andre og seg selv i fremtiden, og dette kan tolkes likt som utsagnet: «Færre biler i byen gir bedre byliv» (Nenseth og Ellis 2022, side 37). Altså at det er fordeler for bylivet i også Tromsø med utviklingen av bildelingstjenester. Spesielt kan det motivere innbyggere til å ta mer bevisste klimavalg, og jo flere som har positive opplevelser med bildeling, jo enklere er det å anbefale tjenestetilbudet videre. I tillegg argumenterte Edelman et al. (Julsrud m. fl.. 2020) for at delingsinitiativer ofte blir dårlig handtert ved å bli oppskalert i uregulerte markeder, og sådan bryter med bærekraftig prinsipper. Poenget de ville fram til er at oppskaleringen bør inkludere flere grupper mennesker for tjenesten skal bli handtert på bærekraftig vis. Dette handler både om at alle grupper mennesker i samfunnet kan ha tilgang på delebilene, og at BoNord som innovatør har sikret gode samarbeidspartnere som bidrar med ekspertise. Dermed skaper de en tjeneste som de ikke har praktisk erfaring med fra tidligere, og at de gjennom samarbeid kan oppnå de bærekraftige resultatene de håper på.

Tusenvis av privatbiler i Tromsø kan forsvinne med godt tilrettelagt bildeling, og både i Bergen (Nenseth og Ellis, 2022) og Oslo (Osnes 2022) er det bevist mulig. I tillegg kan økt motivasjon for bildeling bidra til å motivere til felles forbruk generelt, og at felles forbruk blir vanligere for flere. I framtiden ønsker BoNord at *Dele* blir en plattform for felles forbruk, og at det på sikt kan bli en tjeneste som tilbyr deling av mer enn bare biler.

«Bonord Dele er delingsøkonomi i praksis, og vårt mål er at delingsbilene og de andre objektene vi deler på skal være tilgjengelig der du bor. At du enkelt kan få tak i en bil når du skal på storhandel, en barnepulk når du skal på skitur, eller en elektrisk skrumaskin når du skal montere en hylle» (BoNord 2022 (2)).

## 7 Avslutning

I denne oppgaven har jeg benyttet meg av en analytisk fremgangsmåte som fremmer *Dele* som case. Ettersom delingstjenesten er i igangsettelsesfasen, er det ikke gjort analyser av tjenesten og det er ikke mulig å si hva implikasjonene er enda. På grunn av slik manglende informasjon har jeg en empirisk tilnærming i analysene mine hvor jeg diskuterer mine funn med teoretiske perspektiver, implikasjoner av bildeling i andre byer, i hovedsak Bergen og hvordan *Dele* resonnerer med Tromsø kommunes plandokumenter. Jeg har benyttet meg av teoretiske perspektiver fra Svennevik et al. (2021), Buen et al. (1999), Cresswell (2010) og Barnister (2011) for å analysere hvordan det tilrettelegges for bildeling og *Dele* i Tromsø fra privat og offentlig hold. Den viktigste refleksjonen som kom av denne analysen er hvordan rollefordelingen mellom det offentlige og det private former igangsettelsen av et slikt mobilitetsprosjekt som er uprøvd i Tromsø. Jeg har også benyttet meg av Kent et al. (2017), Barnister (2011) og Cresswell (2010) for å analysere hvordan det motiveres for å forandre mobilitetsvaner, hva som typisk motiverer potensielle bildelere og aspekter ved *Dele* som kan brukes for å motivere til bildelingsforbruk. Videre benyttet jeg meg også av teoretiske perspektiver fra Dinning og Wiesenberger (2017) og Nenseth og Ellis (2022), og sammen med målsettinger fra kommunale plandokumenter analyserte jeg hvilke bærekraftige effekter *Dele* og bildeling kan ha for byutviklingen og bildelere i Tromsø.

Oppgaven har gjennomgående tatt for seg temaet felles forbruk, med et innsnevret fokus på bildeling. Jeg har koblet bildeling inn som et ledd i arbeidet til Tromsø kommune for å oppnå målsettinger for bærekraftig utvikling. På det viset har også bærekraft vært gjennomgående i alle kapitler, sammen med felles forbruk. Oppgaven er delt inn i tre analysekapitler som alle har en rolle for å svare på problemstillingen:

Hvordan kan oppskalering av felles mobilitetsløsninger som delebiler bidra til bærekraftig byutvikling i Tromsø?

For det første har jeg redegjort for hvordan det tilrettelegges for bildeling i Tromsø kommune, hva BoNord har gjort for å sette i gang *Dele* og hvordan rollefordelingen har vært i oppstartsprosessen. Deretter gikk jeg videre for å analysere hvilke reelle muligheter en

bildelingstjeneste som *Dele* har i Tromsø med å rette perspektiv på motivasjonsfaktorer. Et viktig perspektiv i denne oppgaven har handlet om hva etablerte mobilitetsvaner er og hvordan forbrukere kan forandre tankesettet om bilen som forbruksvare, til å anse den som en tjeneste. Til slutt tok jeg for meg hvilke bærekraftige effekter *Dele* som bildelingstjeneste kan bidra med som et ledd i arbeidet med bærekraftig utvikling. BoNord som ansvarlig for *Dele*, var nøye på at de anser bildelingstjenesten som et bærekraftig samfunnsbidrag: «Vi ønsker å ta et samfunnsansvar, og vi er inne i et grønt skifte, som alle er klar over. Det betyr at alle må bidra for å nå klimamålene som er satt, og der ønsker vi å vise vei» (BoNord 2022). Derfor ble det siste kapitlet delt inn i hvilket bidrag *Dele* kan gi innenfor hver av de tre bærekraftdimensjonene, og hvordan bidragene forholder seg til kommunale målsettinger for bærekraftig samfunnsutvikling.

## 7.1 Tilrettelegging for bildeling

Samlet sett virker Tromsø kommunes tilrettelegging for bildeling avventende. Kommunen har bevist at de utelukkende har positive holdninger til bildelingstjenester, og at de gjennom strategisk planarbeid kan raskt bidra med å få satt i gang slike mobilitetsprosjekter. Derimot har analysen også vist at holdningene deres knyttet til *Dele* som det første kommersielle bildelingsprosjektet fra en privat aktør sterkt viser rollefordelingen mellom private og offentlige aktører. Kommunen har begynt å opparbeide seg kunnskap gjennom en effektivisering av egen bilpark hvor strukturen bygger på intern bildeling. En leder i KoBy uttalte seg om kommunens rolle slik:

«Det er en utfordring siden det finnes mange tilbydere, mange forskjellige løsninger, og det å få andre private aktører til å forplikte seg til et opplegg som BONORD har laget er en praktisk utfordring ... Utfordringen er nok å få det etablert. Slik som ideen BONORD har, er tanken utrolig god ... For kommunen sin del, kommer utfordringen med anskaffelser og anbud, vi kan ikke bare gå inn å kjøpe et ferdig opplegg med BONORD helt uten videre» (Leder i KoBy, i Klaussen 2022, side 65).

Derimot anser BoNord et samarbeid med kommunen som kan medføre samarbeid om bildeling i fremtiden. I tillegg tenker de at utbyggingsprosesser kan foregå bedre gjennom god dialog og samarbeid med kommunen.

«Så det var veldig, veldig greit, og så startet vi jobben med å tenke på hvor og hvordan vi skal etablere oss, og der var jo på det her tidspunktet vi tok kontakt med kommunen for å se, både når det gjelder areal, men de har jo også en svær bilpark, så det vil jo være interessant på sikt om vi kan, hvis de er interesserte, bruke kommunale biler i en sånn type tjeneste (...) men så vil det være en prosess mot kommunen for å få lovt til å bygge det vi tenker på de tomtene og det er den prosessen jeg jobber med nå da, men det er ikke gjort over natta, for det er jo prosesser, og det skal godkjennes før vi setter dette her opp. Det er altså ikke helt problemfritt (...)» (Prosjektleder BoNord 2022).

Samtaler med rådgivere i ulike avdelinger i kommunen ender alle opp med at de anser kommunen som positiv til bildelingstjenester, og at det ville vært nærliggende å tro at det kommer mer spesifikke vilkår og rammeverk i fremtidige plandokumenter som den nye KME-planen. I verste fall skal det ikke være mindre tilrettelegging og målsettinger, men slik det forekommer i dag, er dette omtrent nulleksisterende. I nåværende planer nevnes bildeling i ett tilfelle, hvor kommunen forteller at de skal vurdere bildeling opp mot sin egen bilpark. Denne vurderingen ble vedtatt i 2018, og jeg fikk bekreftet av en av de kommunale rådgiverne at offentlig deltakelse i allmenn bildeling er uaktuelt. Årsaken er kommunens egne målsettinger om å effektivisere den kommunale bilparken så mye som mulig ved bruk av intern bildeling. Hva som fremstilles om bildeling i de nye styringsplanene for kommunen kunne ingen svare på. Derimot blir det antydnet at kommunen ikke ønsker noen rolle hvor de har ansvar for tilretteleggelse for positiv utvikling. De er veldig tydelig på at dette ansvaret må næringslivet selv stå for, men at de gledelig vil bistå med rådgiving. Det positive er at kommunen viser en genuin interesse for bildeling og at de ønsker å bli involvert og ha kontinuerlig dialog med bildelingsselskapene.



*Dele* har blitt satt i gang i løpet av kort tid med god drahjelp fra samarbeidspartnere i næringslivet. Dette skyldes BoNord sin evne til å knytte til seg gode og riktige samarbeidspartnere. Akkurat som at kommunen er genuint interessert i deltakelse omkring prosjektet, virker BoNord genuint interessert å ha dialog med alle interessenter i prosjektet. De har en forståelse av at gode samarbeid og dialoger bidrar til en langsiktighet i planleggingen av *Dele*. Selv om de ikke har fått til et ønsket samarbeid med kommunen, har de også et sterkt ønske om å opprettholde dialogen. Et tett samarbeid gir også kommunen en mulighet for kunnskapsbygging om temaet bildeling. En viktig faktor i tilretteleggingen for *Dele*, er god dialog mellom alle aktører, en tydeliggjøring av roller og etter hvert flere tiltak og målsettinger for bildeling fra offentlig hold. Det som fremstår som mest tydelig og gjennomgående er at gode samarbeid på tvers av flere virksomheter og organisasjoner er nøkkelen for å sette i gang et bildelingsprosjekt som *Dele*. For det er ingen tvil om hva de mulige effektene kan være for byutviklingen, og hvordan bildeling passer inn med allerede vedtatte målsettinger knyttet til en mer bærekraftig mobilitetshverdag i Tromsø. Jeg har også vist hvordan *Dele* resonnerer med kommunens målsettinger og at selv om bildeling ikke nevnes på papiret i kommunens plandokumenter, er det mange av målsettingene som taler for bildeling. For kommunen er det ingenting som er bedre enn at *Dele* fungerer, og på sikt kan det tenkes at positive resultater kan gjøre tjenesten til en døråpner for andre bildelingsprosjekter. Dette forutsetter at tromsøværingene er motivert til å forandre på sine etablerte mobilitetsvaner, og at bilen anses som en tjenestevare og ikke forbruksvare.

## **7.2 Motivasjonen til å forandre på etablerte vaner**

Det er ikke noen enkle svar på hva som kan motivere potensielle forbrukere til å bruke delebilen som den primære transportformen. Det er en kompleks og sammensatt prosess å endre etablerte mobilitetsvaner. Kent et al. (2017) viste at uforutsette hendelser i hverdagen er en av de sterkeste motivasjonsfaktorene som forandrer etablerte mobilitetsvaner. Det som forandrer mobilitetsvanene fra forbruk til tjeneste, handler i startfasen av bildelingsprosjektet om få det til å fremstå som et like godt eller bedre alternativ til privatbilen. BoNord har vært gode til å knytte til seg samarbeidspartnere og har ett tett bånd til kommunen, og lignende

samarbeid videre kan hjelpe utviklingen av tjenesten. Da kan kommunens arbeid med fortetting og forkortning av avstander være en arena hvor *Dele* kommer inn. Her kan delebilen spille en rolle for byens innbyggere slik at bilen som nyttekjøretøy er tilgjengelig for alle. Nøyaktig hvordan dette vil foregå er opp til samarbeidet og forutsetningene som eksisterer i framtiden, men en tanke er å inkludere delebiler i utarbeidelsen av bydelssentrum.

BoNord selv var tydelig på at motivasjonsfaktorene de spiller på handler om å vise at delebilene kan være mer økonomisk gunstig for de som ikke bruker privatbilen særlig mye i hverdagen. Det økonomiske er en viktig faktor for potensielle forbrukere også, men slik *Dele* er strukturert nå i begynnelsen oppfyller det ikke den samme friheten privatbilen oppfyller. Uavhengigheten er som sagt viktig, noe også Cresswell (2010) var tydelig på, og privatbilen er et sterkt symbol for dette. Uten å ha gjennomført utregningen på forskjellige biltyper, kan det tenkes at det for mange vil være mer økonomisk gunstig å være forbruker av delebil. Videre retter BoNord seg også mot motivasjonsfaktoren miljøbevissthet. De forsøker å få de som eier bil, men vil ha et mer miljøvennlig tilbud til å være potensielle forbrukere av *Dele*. Dette er en motivasjonsfaktor som vil kunne funke rettet mot akkurat denne gruppen av samfunnet. Derimot benytter allerede slike personer seg av alternativer som er mer miljøvennlige, og skal *Dele* være et fortrukket alternativ så må det være bedre enn alternativene.

Den sterkeste motivasjonsfaktoren jeg har kommet fram til er utilstrekkelig tilgang på mobilitetsalternativer i hverdagen. Med å ikke ha bil eller tilgang på bil, vil slike potensielle forbrukere ta i bruk buss eller andre fremkomstmidler for å bevege seg fra A til B. Disse personene er ofte de såkalte uetablerte i samfunnet, slik som studenter, som er unge og utdannede mennesker. Med andre ord passer de beskrivelsen av den typiske bildeler omtrent perfekt. En gruppe som studenter har også store behov for å frakte møbler, handle, oppleve nærområdet og naturen utenfor og i byen og mye mer. Denne motivasjonsfaktoren er vanskelig å sette ett beskrivende ord til, og det best beskrivende kan være utilstrekkelige mobilitetsalternativer. Videre er det også andre sterke motivasjonsfaktorer i bildet slik som tilgjengelighet, enkelhet og gunstighet. I tillegg er det relevant å trekke fram behovet for å

kunne praktisk prøve en slik alternativ mobilitetsvane. For slik det fremstår nå, i oppstartsfasen, er det både nytt og på samme tid det samme som privatbilen, bare mer begrensende. Dette gjelder i alle fall for de med etablerte mobilitetsvaner, for de uetablerte kan det tenkes at terskelen for å forandre mobilitetsvaner er mye lavere og enklere å komme over.

### 7.3 Bildeling som ett ledd i bærekraftig byutvikling

Det er vanskelig å komme fram til et konkret svar på hva de bærekraftige effektene av *Dele* kan være for Tromsø og innbyggerne. Allikevel kommer det fram noen mulige effekter gjennom å undersøke sammenhengen mellom *Dele* sine effekter og Tromsø kommune sine målsettinger for bærekraftig utvikling i tråd med FNs bærekraftsmål. Jeg har funnet mulige bærekraftige effekter av *Dele* ved å trekke paralleller til rapporterte resultater av bildelingstjenester i Bergen. Bilbruk i Tromsø står sterkt, og sammenlignet med Bergen har innbyggerne i Nord-Norges største by færre transportalternativer per dags dato. Bildelingstjenesten *Dele* sørger for en ny mobilitetsløsning i Tromsø, og har et potensial til å utfylle de eksisterende felles transportalternativene i byen. Tromsø kommune ønsker at færre kjører bil i fremtiden, og velger mer miljøvennlige tjenester istedenfor. Dette innebærer mobilitetstjenester som buss, sykkel og gange, men også bildeling. Bilen behøver ikke å forsvinne fra bybildet og transportforbruket, men heller effektiviseres og både planlegges og tilrettelegges for som en tjeneste snarere enn en forbruksvare.

Norge har store klimamålsettinger, og bildeling kan ha en rolle å spille i dette arbeidet. Klimaeffekten bildeling i Tromsø kan gi er liten i nasjonal skala, men kan gi en mer betydelig effekt i lokal skala. *Dele* vil kunne være et betydelig bidrag for å oppnå viktige klimadelmål Tromsø kommune har satt seg. *Dele* kan også skape tryggere og mer stabile bomiljøer for innbyggerne. I tillegg vil økonomiske og sosiale effekter av *Dele* sammen kunne gjøre det enklere for uetablerte i byen til å bli mer etablerte gjennom boligkjøp. Dessuten vil debilen kunne være med på å utjevne forskjeller i samfunnet for de med og uten tilgang på bil. Med

andre ord får alle en mulighet til å bruke bil når behovet skulle oppstå, gitt at de har råd til leien i større eller mindre grad. For bildelingsselskapene vil samkjøring og samarbeid også bety sosialt bærekraftige effekter ved at de kan lære av hverandre og skape et samarbeid som potensielt kan utkonkurrere framtidige selskaper og enklere få dem med 'på laget'. Sammen med et godt samarbeid og dialog med det offentlige kan bildeling få en tydeligere rolle som et ledd i framtidens byutvikling. I stedet for å tvinge innbyggerne til å velge bort bilen og et av symbolene på uavhengigheten til å ferdes som man vil, kan en god implementering av bildeling være et ledd i et framtidig og mer bærekraftig mobilitetssystem.

## 7.4 Videre forskning

Den mest åpenbare veien for videre forskning er å undersøke bærekraftige implikasjoner av *Dele* etter at mobilitetsstasjonene er bygd og tjenesten har fått være tilgjengelig i noen år. Denne oppgaven bygger blant annet på svar fra beboere i Krokelva borettslag, og det kunne vært interessant å undersøke hva de samme beboerne tenker om *Dele* etter at tjenesten har fått etablert seg bedre i området. Kort tid etter at denne oppgaven er levert vil det også ha kommet en ny kommuneplanens arealdel og klima-, miljø- og energiplan for Tromsø kommune. Da kan det for eksempel være interessant å undersøke hvordan det tilrettelegges for tilpassede og smarte ladesystemer for elektrisk bildeling. Det vil være relevant for videre forskning å undersøke hvilke målsettinger som inkluderer bildeling direkte eller indirekte. Eventuelt kan man også undersøke om det er færre målsettinger, og om disse styringsplanene egentlig tilrettelegger for en oppskalering av bildeling i større eller mindre grad.

*Dele* kan også brukes en praktisk innfallsvinkel for mange til å begynne å tenke på eget forbruk som felles forbruk. Van de Glind (2013) forteller at felles forbruk er en ny sosioøkonomisk trend hvor tradisjonell deling, byttemarked, lån, handel og å gi bort blir redefinert gjennom teknologi og jevnbyrdig fellesskap. Frenken og Schor (2017) viser at deling ikke er noe nytt fenomen og at mennesker bestandig har vært avhengig av å dele for å reproducere sosiokulturelle tjenester og praksiser. Spesielt foregår dette i moderne tid via

digitaliserte plattformer slik som for eksempel *Dele* gjør, og karakteriseres gjennom tilgang istedenfor eierskap. Framveksten av stadig nye digitaliserte hjelpemidler og plattformer kan gjøre deling enklere, og ifølge Nenseth og Julsrud (2012) kan slik digitalisering og delingskultur sørge for at delingsmuligheter som blant annet bildeling forenkles. Derfor kunne det vært interessant for videre forskning å undersøke hvordan *Dele* kan stimulere til økt felles forbruk i Tromsø. I tillegg om delingsøkonomi enklere blir en standard forbruksform gjennom å være bildeler, eller om overgangen fra eierskap til tjeneste er mer kompleks enn som så.

## Referanseliste:

- Barnister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15(2), 73-80.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Barnister, D. (2011). The trilogy of distance, speed and time. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 950-959. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.12.004>
- BoNord (2022 (1)). *BoNord lanserer Dele*. URL:  
<https://www.bonord.no/aktuelt/2022/bonord-lanserer-dele/> [Hentet 03.05.2023].
- BoNord (2022 (2)). *Vil dele stadig mer*. URL:  
<https://www.bonord.no/aktuelt/2022/vil-dele-stadig-mer/> [Hentet: 11.05.2023].
- BoNord. (u.å.). *BoNord Dele*. URL: <https://www.bonord.no/bonord-dele/> [Hentet: 11.05.2023].
- Buen, J., Nes, K. C., Furholt, V. & Ulleberg, K. (1999). Den bærekraftige bilen – finnes den? El-bilen PIVCO CityBee i et industriøkologisk perspektiv. *Reports from Industrial Ecology Programme (IndEcol)*, 1501-6153; 1999:2. Program for industriell økologi. URL: <http://hdl.handle.net/11250/242559> [Hentet: 20.01.2023].
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Dinning, M. & Wiesenberger, T. Multimodal Transportation Payments Convergence – Key to mobility. I:  
Meyer, G. & Shaheen, S. (red.) (2017). *Disrupting Mobility Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*. Cham: Springer Nature.
- Doody, B. J., Schwanen, T., Loorbach, D. A., Oxenaar, S., Arnfalk, P., Svennevik, E.M.C., Julsrud, T. E. & Farstad, E. (2021). Entering, enduring and exiting: the durability of

shared mobility arrangements and habits. *Mobilities*, 17(4), 484-500.  
<https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1958365>

Drew, G., Skinner, W. og Bardsley, D.K. (2022), *The 'drive and talk' as ethnographic method*. *Anthropology Today*, vol. 38, sider 5-8. DOI: <https://doi-org.mime.uit.no/10.1111/1467-8322.12725>

FN-sambandet (15.01.2019). Bærekraftig utvikling. URL:  
<https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling> [Hentet: 18.01.2023].

Frenken, K. & Schor, J. (2017). Putting the sharing economy into perspective. I:

Mont, O. (red.) (2017). *A research agenda for sustainable consumption governance*.  
Northampton: Edward Elgar publishing.

Haarstad, H. & Rusten, G. (2018). Grønn omstilling og norske veivalg: Introduksjon. I:

Haarstad, H. & Rusten, G. (red) (2018). *Grønn omstilling norske veivalg*. Oslo:  
Universitetsforlaget.

Hansen, R. (2023). Urettferdig, Urettferdig!. *Nordnorsk debatt*. URL:

<https://www.nordnorskdebatt.no/urettferdig-urettferdig/o/5-124-220605>

Hanssen, G. S., Hofstad, H., Saglie, I. & Røe, P.G. Hvorfor studere den kompakte byen? I:

Hanssen, G. S., Hofstad, H., Saglie, I. (red.) (2015). *Kompakt byutvikling. Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.

Haraway, D. (1988). Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective, *Feminist Studies*, 14(3), side 575-599. URL:

<http://www.jstor.org/stable/3178066>

Haustein, S., & Nielsen, T. A. S. (2015). Delebilisme: nye koncepter, brugersegmenter og effekter. *Trafik & Veje*, 92(8).

Helle, K. (2020). Bli en miljøhelt med bildeling. *Fremtiden i våre hender*. URL:

<https://www.framtiden.no/tips/bli-en-miljoehelt-med-bildeling> [Hentet: 03.05.2023].

Henriksen, T. K. og Olsen, Y. (25.04.2021). Må ut med nesten 30 000 ekstra i året på grunn av bompenger – Helt for jævlig. *Nordlys*. URL: <https://www.nordlys.no/ma-ut-med-nesten-30-000-ekstra-i-aret-pa-grunn-av-bompenger-helt-for-javlig/s/5-34-1461122> [Hentet: 03.05.2023].

Holden, E., Gilpin, G. og Barnister, D. (2019). Sustainable mobility at thirty. *Sustainability* 2019, 11(7): 1965. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11071965>

Jensen, J. O., Kjærulf, A., Wilhelmsen, C., og Nielsen, S. B. (2009). Bæredyktighedsprofiler for bydele i København. SBI forlag. SBI Nr. 2009:26

Julsrud, T. E. m. fl. (2020). Prosjektsøknad, Cicero.

Kjernli, E. (2019, 7. november). *Boom for bildeling*. Finansavisen. URL:

<https://www.finansavisen.no/lordag/reportasje/2019/11/03/7468470/boom-for-bildeling> [Lest: 18.01.2022].

Klaussen, H. (2022). «Sharing is caring» – *En studie av sirkulær- og delingsøkonomien for en bærekraftig utvikling i Tromsø*. Mastergradsavhandling. Tromsø: UiT Norges arktiske universitet. Tilgjengelig fra: <https://munin.uit.no/handle/10037/25548> [Hentet: 10.05.2023].

Klima- og miljødepartementet (1). (2021). *Klimaendringer og norsk klimapolitikk*. URL:

<https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/klimaendringer-og-norsk-klimapolitikk/id2636812/> [Hentet: 03.05.2023].

Klima- og miljødepartementet (2). (2021). *Reduserte utslipp fra transport er avgjørende for å*

*nå Norges klimamål*. URL: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/miljoennlig-transport/id2076774/> [Hentet: 03.05.2023].



Kommunal- og distriktsdepartementet (2022). *Arealdelen i kommuneplanen - rettleiar om*

*utarbeiding, innhald og planprosess*. URL:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/0f68ddb47961477882f8f13fc5b45168/nn-no/pdfs/h-2481-n-kommuneplanens-arealdel.pdf> [Hentet: 10.05.2023].

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019). *Nasjonale forventninger til regional og*

*kommunal planlegging 2019-2023*. URL:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf> [Hentet: 10.05.2023].

Lidskog, R. & Sundqvist, G. (2013). *Miljøsosiologi*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Loftås, B. E. (2023). Høyest andel elbiler, Dette er Norges elbil-hovedstad. *Elbil24*. URL:

<https://www.elbil24.no/nyheter/dette-er-norges-elbil-hovedstad/78617203> [Hentet: 03.05.2023].

Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism, *Ecological Economics*, 121, side 149-159. URL:

<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>

Miljødirektoratet. (u.å.). 5. *Klima*. Miljøstatus. URL:

<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/miljomal/klima/> [Hentet: 03.05.2023].

Move About. (u.å.). *Vi er Move About*. URL: <https://moveabout.app/no/om-oss/> [Hentet:

03.05.2023].

Move About. (u.å.). *Move About i MaaS-prosjekt med Ruter, Statens vegvesen og Oslo*

*Bymiljøetaten*. URL: <https://moveabout.app/no/move-about-i-maas-prosjekt-med-ruter-statens-vegvesen-og-oslo-bymiljoetaten/> [Hentet: 03.05.2023].

Mørtvedt, M. A. (2020, 29.januar). Avslører den mest typiske norske verdien. *NRK*. URL:

<https://www.nrk.no/dokumentar/avslorer-den-mest-typisk-norske-verdien-1.14872973>

[Hentet: 11.01.2023].

Nenseth, V. & Ellis, I. O. (2022). *Bildeling i Bergen – erfaringer og effekter*.

Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/publikasjoner/bideling-i-bergen-erfaringer-og-effekter-article37658-8.html> [Hentet: 03.05.2023].

Nenseth, V. & Julsrud, T. E. (2012). *Bideling som bidrag til bedre miljø*, Samferdsel,

Transportøkonomisk institutt. URL: <https://samferdsel.toi.no/nr-9/bideling-som-bidrag-til-bedre-miljo-article31498-1343.html> [Hentet: 18.01.2023].

Newth, M. og Zhang, T. (2021). Venter storinnrykk av elsparkesykkel-selskaper i Oslo til

høsten: – I beste fall vil vi få en prisrig. *Dagens næringsliv*. URL:

<https://www.dn.no/teknologi/elsparkesykler/oslo/transportokonomisk-institutt/venter-storinnrykk-av-elsparkesykkel-selskaper-i-oslo-til-hosten-i-beste-fall-vil-vi-fa-en-prisrig/2-1-1041924> [Hentet: 03.05.2023].

Nilsen, J. H., Olsen, P. S. og Johansen, R. (2023). Stefan (38) sier opp jobben og flytter på

grunn av bompenger. *ITromsø/ VG*. URL:

<https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/on75Q7/stefan-38-har-sagt-opp-jobben-og-flytter-paa-grunn-av-bompenger-man-trenger-ikke-ha-livet-sitt-i-tromsoe> [Hentet: 03.05.2023].

NOU 2002:19. (2002). «*Avfallsforebygging*». Statens forvaltningstjeneste,

informasjonsforvaltning. URL: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2002-19/id145734/> [Hentet: 18.01.2023]. Miljøverndepartementet.

NOU 2017:4. (2017). «*Delingsøkonomien – muligheter og utfordringer*».

Finansdepartementet. URL: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2017-4/id2537495/> [Hentet: 23.01.2023].

Nystad, J. F. (2016). Grønn byutvikling og bilfritt byliv. *Plan, 2016, vol 48(5), side 1-3*. DOI:

<https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2016-05-01>

Oseland, S. E. og Haarstad, H. Norske byers rolle i grønn omstilling. I:

Haarstad, H. og Rusten, G. (red.) (2018). *Grønn omstilling: Norske veivalg*. Oslo: Universitetsforlaget.

Osnes, E. (2022). Bak rattet forklarer: Historien bak bildeling [podkast episode]. I Osnes, E.,

*Bak rattet*. Hentet fra: <https://shows.acast.com/bak-rattet/episodes/bak-rattet-forklarer-historien-bak-bideling> [Hentet: 10.05.2023].

Plan- og bygningsloven (2008). Lovdata.no. URL:

[https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL\\_1-1#KAPITTEL\\_1-1](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_1-1#KAPITTEL_1-1) [Hentet: 24.01.2023].

Rode, P., Floater, G., Thomopoulos, N., Docherty, J., Schwinger, P., Mahendra, A. & Fang, W. *Accessibility in Cities: Transport and Urban Form*. I:

Meyer, G. & Shaheen, S. (red.) (2017). *Disrupting Mobility Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*. Cham: Springer Nature.

Samferdselsdepartementet (2022) *Nasjonal transportplan 2022-2033* (Meld. St. 20 (2020-

2021). Oslo: Samferdselsdepartementet. URL:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=1> [Hentet: 11.05.2023].

Sand, A.-L. (2019). Stedssensitive intervjuer, *Tidsskrift for Professionsstudier*, 15(29), s. 84–93. doi: <https://doi.org/10.7146/tfp.v15i29.116408>

Statistisk sentralbyrå (2021). *Bil og bilkjøring – Bilbruk*. URL:

<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/faktaside/bil-og-transport> [Hentet: 11.05.2023].

Statistisk sentralbyrå (u.å.). *Kommunefakta – Tromsø (Troms og Finnmark - Romsa ja*

- Finnmárku - Tromssa ja Finmarkku*). URL: <https://www.ssb.no/kommunefakta/tromso>  
[Hentet: 10.05.2023].
- Svennevik, E.M.C. (2021). Providers and Practices: How Suppliers Shape Car-Sharing Practices. *Sustainability* 2021, 13(4), 1764. <https://doi.org/10.3390/su13041764>
- Svennevik, E.M.C., Dijk, M. & Arnfalk, P. (2021). How do new mobility practices emerge? A comparative analysis of car-sharing in cities in Norway, Sweden and the Netherlands. *Energy Research & Social Science*, volume 82. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.102305>
- Sørensen, K. H. (1999). *Rush-Hour Blues or the Whistle of Freedom? Understanding Modern Mobility*. STS-Arbeidsnotat nr. 3/99. NTNU: Senter for teknologi og samfunn.
- Tanggaard, L. & Brinkmann, S. (2019). Kapittel 1 – Intervjuet: Samtalen som forskningsmetode. I: Brinkmann, S. & Tanggaard, L. (red.). (2019). *Kvalitative metoder – Empiri og teoriutvikling*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Tenk Tromsø (2023). *Flere dropper bilen*. URL: <https://tenktromso.no/nyheter/2023/05/flere-dropper-bilen> [Hentet: 11.05.2023].
- Tenk Tromsø. (u.å.). *Dette er Bypakke Tenk Tromsø*. URL: <https://tenktromso.no/dette-er-bypakke-tenk-tromso> [Hentet: 03.05.2023].
- Tennøy, A., Øksenholt, K. V., Tønnesen, A. og Hagen, O. H. (2017) *Kunnskapsgrunnlaget: Areal og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. Transportøkonomisk institutt. URL: <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/areal-og-transportutvikling-for-klimavennlige-og-attraktive-byer-kunnskapsgrunnlag-article34586-224.html> [Hentet: 11.05.2023].
- Transportøkonomisk institutt (2018). *Bildeling i rask vekst*. URL:

<https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/bildeling-i-rask-vekst-article35329-213.html> [Hentet: 10.05.2023].

Tromsø fikk 121 innbyggere i 2020, men fylket Troms og Finnmark tapte over tusen personer

[Bilde] (2021). Hentet fra: <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/befolkningstallene-i-nord-norge-synker.-mener-distriktsbyer-er-losningen-1.15387779> [Hentet: 10.05.2023].

Tromsø kommune. (2017). *Kommuneplanens arealdel 2017-2026, Planbeskrivelse*. URL:

<https://tromso.kommune.no/document/407> [Hentet: 03.05.2023].

Tromsø kommune (2018). *Klima-, miljø- og energiplan 2018-2025*. URL:

<https://tromso.kommune.no/document/2145> [Hentet: 10.05.2023].

Tromsø kommune (2020). *Tromsø vil – Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi*

2020–2032. URL: <https://tromso.kommune.no/document/409> [Hentet: 10.05.2023].

Tromsø kommune (2022). *Tromsø skal forhandle om byvekstavgift*. URL:

<https://tromso.kommune.no/nyheter/2023/02/tromso-skal-forhandle-om-byvekstavgift>  
[Hentet: 11.05.2023].

Tromsø-området regionråd. (2013). *Regional transportplan 2014-2023*. URL:

<https://www.tromso-området.no/wp-content/uploads/2018/10/deb95a4858fa5ae8728c9ebf2b9e07a7.pdf> [Hentet: 03.05.2023].

Valle, M. (2017). Dette skjer med elbilbatterier i vintertemperatur. *Teknisk ukeblad*. URL:

<https://www.tu.no/artikler/dette-skjer-med-elbilbatterier-i-vintertemperatur/414856>  
[Hentet: 03.05.2023].

Van de Glind, P. (2013). *The consumer potential of Collaborative Consumption Identifying (the) motives of Dutch collaborative consumers & Measuring the consumer potential of*

*Collaborative Consumption within the municipality of Amsterdam.* Masteroppgave.  
Utrecht University.

Vervet.no (u.å.). *Gjøa – Fellesarealer bildeling.* URL:

<https://www.gjoa.vervet.no/bygg-n/fellesarealer-bygg-n/> [Hentet: 10.05.2023].

Østby, P. (1991). *Mobilitet eller miljø – Konflikter knyttet til bil og bilisme 1950-1990.* STS-  
*Arbeidsnotat nr. 3/91.* Dragvoll: Senter for teknologi og samfunn.

# Vedlegg

## Vedlegg 1 – Intervjuguide – Tromsø kommune

- Hvordan jobber Tromsø kommune med deleløsninger innen transportsektoren?
  - Kan du beskrive prosessen når en privat virksomhet som BoNord kommer til dere med et alternativt mobilitetsprosjekt som *Dele*?
  - Hva slags erfaringer har dere med slike prosjekter og lignende aktører?
  - Hvordan tilrettelegges det for etablering av slike tjenester i Tromsø?
    - Hvor stort ansvar hviler på kommunen for å få til mer felles mobilitet?
  - Hvordan jobber kommunen for å engasjere til bruk av de felles mobilitetstjenestene?
  - Tror kommunen at delebilordninger skaper mer bærekraftig byutvikling og hva må til?
  - Hvilke hindringer oppstår når et slikt prosjekt skal settes i gang?
    - Utfordringer knyttet til private delebilordninger for kommunen, havner det i konflikt med andre mobilitetsplaner i kommunen?
  - Hva er de mulige effektene slike tjenester gir for bærekraftig utvikling i Tromsø?
  - Hvorfor nevnes ikke delebilordninger i noen av Tromsø kommunes plandokumenter?
  - Er delebilordninger inn mot boligprosjekter noen kommunen krever utbyggere til å inkludere, eventuelt anbefaler dere det, eller er det opp til utbygger selv?
- Oppfølgingsspørsmål:
- Vil delebilordning i et boligprosjekt evt. gjøre at boligprosjektet blir enklere for kommunen å godkjenne?
  - Har kommunen statistikk på parkeringsplasstetthet i bydelene, og er det eventuelt med en oversikt over parkeringsplasstetthet i den nye KPAen slik som det var i den gamle, som jeg kan se på forhånd?

## Vedlegg 2 – Intervjuguide – BoNord

- Beskriv mobilitetssituasjonen i Tromsø
- Beskriv prosessen ved å etablere en alternativ mobilitetstjeneste i Tromsø
- Hvordan skal dere engasjere til bruk av de felles mobilitetstjenestene?
- Hvordan tilrettelegges det for etablering av slike tjenester i Tromsø?
- Hvilke hindringer oppstår når et slikt prosjekt skal settes i gang?
- Hvordan skal prosjektet videreutvikles i fremtiden?
- Hva er de mulige effektene slike tjenester gir for bærekraftig utvikling i Tromsø?

## Vedlegg 3 – Intervjuguide – Move About

- Beskriv mobilitetssituasjonen i Tromsø
- Beskriv prosessen ved å etablere en alternativ mobilitetstjeneste i Tromsø
- Hvordan skal dere engasjere til bruk av de felles mobilitetstjenestene?
- Hvordan tilrettelegges det for etablering av slike tjenester i Tromsø?
- Hvilke hindringer oppstår når et slikt prosjekt skal settes i gang?
- Hvordan skal prosjektet videreutvikles i fremtiden?
- Hva er de mulige effektene slike tjenester gir for bærekraftig utvikling i Tromsø?
- Hvordan forholder dere i Move About dere til at en virksomhet som BoNord oppsøker dere for samarbeid?



## Vedlegg 4 – Intervjuguide – Beboerne i Krokkelva borettslag

1. Begynne med, Hvor gammel er du (Kjønn)?
2. Har du fått med deg at BoNord har satt en delebil til allmenn bruk i ditt boligområde?
3. Har du brukt debilen? Og er du åpen for å bruke debilen? Ser du nytte i debilen?
4. Hva skal til for at du skal prøve delebil, evt. bruke den oftere? (Motivasjon)
5. Hvor ofte trenger du en bil i hverdagen?
6. Hvilket transportmiddel benytter du deg mest av i hverdagen?
7. Har BoNord informert om delebil tjenesten til dere beboere? På hvilken måte, tilfredsstillende?
8. Hvorfor kunne du tenkt deg å bruke delebil / evt. hvorfor kunne du ikke tenkt deg å bruke delebil? Hva hindrer/ tilrettelegger for at du skal bruke bilen? (teknologi, nytte)


9. Egen oppsummering – interessante fakta som kom opp:

## Vedlegg 5 – Tabeller med funn fra intervjuene i Kroken

<b>Menn 54 % av utvalg - 20 av 37</b>					
	<b>18-30 år</b>	<b>31-43 år</b>	<b>44-55 år</b>	<b>56-66 år</b>	<b>67+ år</b>
<b>Har hørt om bildelingstjenesten</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	85,7 %
<b>Har brukt tjenesten</b>	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Åpen for å bruke tjenesten</b>	33,34 %	0 %	0 %	0 %	28,6 %
<b>Ser nytten av tjenesten</b>	66,67 %	33,34 %	100 %	33 %	75 %
<b>Bruk av bil - Hver dag</b>	33,3 %	100 %	50 %		28,6 %
<b>Nesten hver dag</b>	33,3 %		50 %	33,3 %	42,8 %
<b>Sjeldnere</b>	33,3 %			66,7 %	28,6 %
<b>Får til å bruke appstyringen</b>	100 %	100 %	100 %	75 %	71,4 %

<b>Kvinner 46 % av utvalg - 17 av 37</b>					
	<b>18-30 år</b>	<b>31-43 år</b>	<b>44-55 år</b>	<b>56-66 år</b>	<b>67+ år</b>
<b>Har hørt om bildelingstjenesten</b>	50 %	100 %	100 %	100 %	50 %
<b>Har brukt tjenesten</b>	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Åpen for å bruke tjenesten</b>	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Ser nytten av tjenesten</b>	75 %	100 %	100 %	50 %	50 %
<b>Bruk av bil - Hver dag</b>	50 %	100 %			
<b>Nesten hver dag</b>			33,3 %	50 %	
<b>Sjeldnere</b>	50 %		66,7 %	50 %	100 %
<b>Får til å bruke appstyringen</b>	100 %	100 %	66,7 %	100 %	25 %

