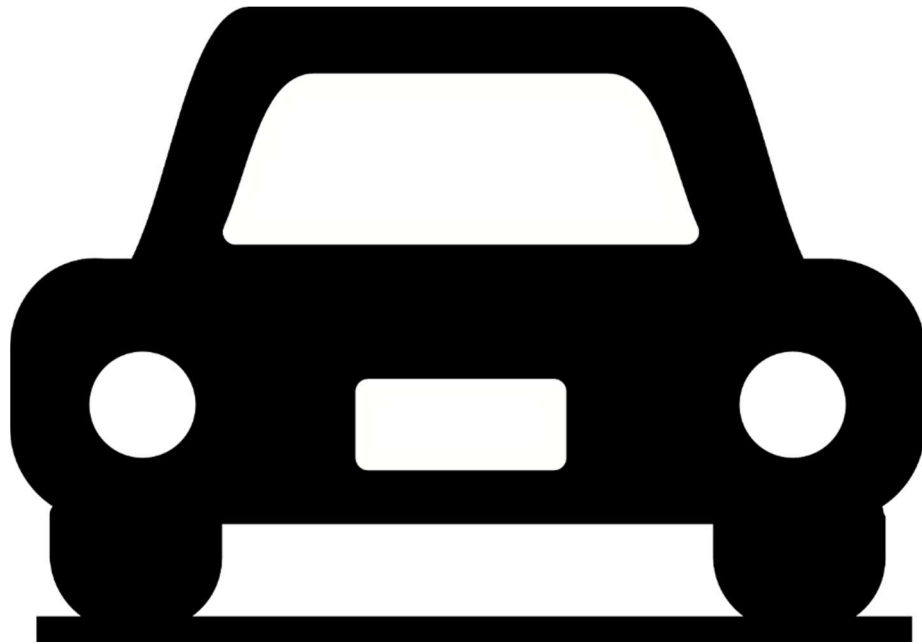


Deltagelse i deleøkonomien: Et kvalitativt studie af samkørsel



Heidi Erritsø Vive

Speciale i sociologi, 10. semester 2017

Antal ord: 34.987

Vedlagt på CD-rom findes specialets bilag

Vejleder: Lars Skov Henriksen

Summary

This study deals with a relatively new and unexplored phenomenon, i.e. the sharing economy. The concept of sharing economy covers activities where access to or ownership of resources are exchanged which to an increasing degree takes place by means of the new technological possibilities. There are many different kinds of activities, as to sharing economy. The organization, profit motive, resources and use of these activities vary. For that reason, the special subject delimits its examination to a case study of one of these. Denmark is the largest platform of sharing economy, which facilitates sharing among foreign types of GoMore, which have more than 550,000 users. For that reason, this examination is a case study of ridesharing by GoMore.

The study wants to contribute to the part of the existing literature on sharing economy which deals with the dissemination of sharing economy and participants, however it is only to a limited extent dealing with the motives for participation, which is relevant for this special subject to examine. The literature accentuates particularly that participation is connected with confidence and therefore, the importance of confidence will be examined. Therefore, the special subject examines:

Which motives do the users of the sharing economy have for participating in ridesharing and to which extent is confidence a condition for their participation?

The following orienting concepts are used for the examination of the above; sharing, confidence, motivation and social movement. Concepts which are all used in the literature on sharing economy. The application of this involves perspectives from different relevant theorists.

The empiricism of this examination was collected by using a combination of two qualitative methods, observation and interviews. Participating observation of a number of ridesharing was carried through. The primary purpose was to create a contextual comprehension of ridesharing, for the use of the subsequent interviews that were made with the users of the sharing ride to achieve a comprehension of their participation. The empiricism consists of approx. nine hours of observation and eight hours of quantitative interviews.

The analysis of the above finds that confidence is decisively important when the individual chooses whether to participate in ridesharing or not, as trust is considered a condition for participation in sharing. The purpose of using the built-in rating system, which is applied by the users both before

and after the ridesharing, is to create confidence. The rating system is applied when estimating whether the ridesharing has succeeded and whether the participants have felt comfortable during the ride. When a driver gets a positive rating, it is considered a term of confidence. The informants tell that the rating norm is always to give the maximum number of stars, unless there has been an issue related to the ride, which has been inappropriate. It is, however, a rare observation. Simultaneously with the rating system for rating the ride, the users apply it to decide which lifts they want to participate in. This is why negative ratings may influence the possibility of participating in ridesharing. The examination finds that a number of different motives may be the base of decision for choosing ridesharing. The primary motive for participation seems to be economical as the driver has the possibility of having a contribution to his expenses or to have his expenses paid in connection to the ride. Simultaneously, the passengers generally experience that ridesharing is an inexpensive way of transport compared to public transport. One of the conditions with ridesharing is that it has a more social character than public transport, which is considered motivating for the informants. Where economy is considered the primary motive and the social is considered a condition, there may also be an environmental motive for participating in ridesharing. This motive has however the character of an added bonus to the informants.

Generally, the users indicate that their participation in ridesharing have been a positive experience. They do not consider their confidence in the ridesharing as a problem and they are continuously motivated to participate in ridesharing. However, they are not participating in other sharing economy activities, due to the fact that the relevance to them are considered immediately limited in contrast to ridesharing which is known as an integrated part of the informants' comprehension of transport.

Indholdsfortegnelse

Summary	1
Kapitel 1: Problemfelt.....	5
Indledning og problemformulering.....	5
Definition af deleøkonomi	7
Deleøkonomiske aktiviteter	9
Deleøkonomiske platforme i Danmark.....	10
Deleøkonomiens brugere i Danmark	12
Samkørsel som fænomen	14
Specialets case.....	17
Kapitel 2: Metode.....	19
Casestudiet som forskningsdesign og afgrænsning af casen	19
Valget af kvalitative metoder.....	19
Deltagende observation.....	20
Interview	22
Transskriberinger	24
Validitet og reliabilitet	24
Kapitel 3: Teori	26
Orienterende begreber.....	26
Deling.....	27
Tillid.....	30
Motivation.....	33
Social bevægelse.....	37
Kapitel 4: Analyse.....	40
Præsentation af informanterne	40
Tema 1: Forståelsen af det at dele, brugerne af samkørsel og dennes karakteristika	42
Forståelsen af det at dele	42
Brugerne af samkørsel	44
Samkørselens karakteristika	46

Tema 2: Samkørsel som transportmulighed.....	48
En videreudvikling af blafferkulturen.....	48
Samkørsel vs. offentlig og privat transport.....	50
Samkørsel som konkurrent til offentlig transport	53
Tema 3: Overvejelser omkring deltagelsen	54
Det at ville deltage	55
Etablering af tillid	56
Tema 4: Motivationen for at deltage i samkørsel	62
Engagementet i samkørslen	63
Et økonomisk og praktisk motiv	65
Et socialt motiv	69
En miljømæssig motivation	72
Andre motiver for deltagelse i samkørslen	75
Tema 5: Fremtidig deltagelse i deleøkonomien.....	76
Fremtidig deltagelse i samkørsel.....	77
Fremtidig deltagelse i andre deleøkonomiske aktiviteter end samkørsel	78
Kapitel 5: Konklusion	81
Litteraturliste.....	83

Kapitel 1: Problemfelt

Indledning og problemformulering

Dette speciale vil beskæftige sig med deleøkonomien, et fænomen der begrebsligt dateres tilbage til midten af 00'erne, men som især i løbet af de seneste år har oplevet en voldsom vækst og interesse. Fra 2014-2015 skete der en tredobling af antallet af brugere i Danmark, en stigningstakt der dog siden er aftaget, men over 400.000 danskere har deltaget i deleøkonomien, og flere har også en forventning om fremtidig deltagelse (Nordea 2016). De fleste må efterhånden formodes at have hørt om deleøkonomien, da det er et emne der har fyldt meget i medierne, den offentlige debat, og som også har fået politisk opmærksomhed. Medierne har næsten dagligt nyt om denne, hvor opmærksomheden særligt har været rettet mod deleøkonomiens karakteristika og de mange nye deleøkonomiske tiltag, der løbende dukker op. Deres organisering, profitmotiv, ressource, samt brug heraf varierer, men særligt har de aktiviteter, der muliggør deling mellem privatpersoner og samtidig er profitorienterede, fyldt meget i medierne. Dette skyldes, at de skaber bekymring for, hvorvidt deleøkonomien vil udfordre og presse samfundets organisering. Eksempelvis er beskatning blevet debatteret ifm. boligudlejningstjenesten Airbnb og regulering af arbejdsmarkedet ifm. kørselstjenesten Uber. Deleøkonomien skaber nye vilkår og muligheder for arbejdstagere, der kan udføre et job, som de ikke er fastansatte til, samtidig med at de dog heller ikke er selvstændige, hvorfor de derfor tilhører prekariatet (Information 2015). Nogle taler derfor om, at deleøkonomien bl.a. har ført til en Uberisering af arbejdsmarkedet, der for altid vil forandre det og den måde, hvorpå vi opfatter et job (Winther 2016). Deleøkonomien får også politisk opmærksomhed, og den nye VLAK-regering har i deres regeringsgrundlag dedikeret et helt afsnit til denne, hvori det fremgår, at regeringen vil arbejde for at udnytte deleøkonomiens potentiale. Derfor vil regeringen i løbet af 2017 fremlægge en samlet deleøkonomisk strategi (Regeringen 2016:23). Oftest italesættes deleøkonomien som værende et fænomen, hvis potentiale og betydning endnu synes uklar, men den spås af nogle som værende udtryk for en bevægelse mod et helt nyt samfund og økonomisk system (Skytte 2016a:71), (Rifkin 2014:2). Deleøkonomi er altså et særdeles aktuelt genstandsfelt, der fordrer undersøgelser heraf, således at vi får mere viden herom. Den akademiske litteratur er stadig begrænset, og i en dansk kontekst er det primært blevet belyst, hvor mange der deltager og hvem, mens der synes at mangle viden om, hvorfor de vælger at deltage. Samtidig er der endnu ingen sociologiske studier af deleøkonomien, hvorfor specialet kan bidrage med nye perspektiver på et i forvejen underbelyst felt. I forståelsen af deltagelse fremhæves det i litteraturen om deleøkonomi, at

tillid har afgørende betydning herfor, og pioneren inden for deleøkonomi, Rachel Botsman, mener ligefrem at tillid har karakter af, at være valutaen i deleøkonomien (Botsman 2012). Derfor findes det relevant at undersøge, hvilken betydning tillid har for individets deltagelse, ligesom det for forståelsen af deltagelsen også findes væsentligt at undersøge, hvad der motiverer denne. Den viden vi har om deleøkonomiens brugere i Danmark synes mangelfuld, da den kun belyser de primære motiver for deltagelsen, der for de fleste synes at være økonomisk begrundet (Lehmann-Erichsen & Fjalland 2016:106f). Denne undersøgelse vil beskæftige sig med at forstå både primære og sekundære motiver for deltagelse samt udfolde disse.

Selvom det særligt er Uber der har fyldt meget i medierne, er deleøkonomien dog meget mere og meget andet, eksempelvis også aktiviteter som byttemarkeder og fysiske kjolebyttebutikker, hvorfor nogle også forbinder deleøkonomi med værdier som miljø og genbrug. Eftersom deleøkonomien favner aktiviteter af meget forskellig karakter, er det nødvendigt at afgrænse undersøgelsens deleøkonomiske fokus, da tillid og motivation forekommer at være forbundet med typen af aktivitet. Dette skyldes at der vil være forskel på tillidens betydning og motiverne for deltagelse afhængigt af, om man fx bytter en kjole med en anden privatperson, eller betaler/tager betaling for at kunne praje denne til at fragte en fra A-B. Specialet er drevet af en interesse for, hvorfor nogle vælger at interagere med fremmede mennesker om deling af en ressource, og undersøgelsen vil derfor beskæftige sig med en deleøkonomisk aktivitet af denne type. Derfor afgrænser specialet sig til at være et casestudie af samkørsel med GoMore, hvilket begrundes med, at denne aktivitet er den mest udbredte i Danmark, hvori personer skal interagere og også rent praktisk deles om en ressource. Selvom særligt økonomi forbindes med deleøkonomi, fremhæver platformen selv tre motiver for deltagelse: ”*I sparer begge penge, møder nye mennesker og kører grønt!*” (GoMore). Der tales således til både et økonomisk, et socialt og et miljømæssigt motiv, og det findes interessant at belyse, om alle tre motiver virker motiverende for deltagelsen, samt om andre motiver har betydning herfor.

Ovenstående har ført til følgende problemformulering, som specialet vil besvare: *Hvilke motiver har deleøkonomiens brugere for at deltage i samkørsel, og hvilken betydning har tillid for deres deltagelse heri?*

Med motiver menes, hvilke bevæggrunde individet har for at deltage i samkørsel og vil både omhandle de primære og sekundære motiver herfor. Samtidig vil det blive undersøgt, hvordan tillid skal forstås i relation hertil.

Det følgende problemfelt skal bidrage til en kontekstforståelse af specialets case. Først følger derfor en definition af deleøkonomien, med det formål at indkredse det forskningsområde som specialet vil beskæftige sig med. Herefter vil vi orientere os mod de forskellige typer af deleøkonomiske aktiviteter og fokusere på de mest udbredte af disse i Danmark samt se på hvem brugerne af disse er. Slutteligt vil problemfeltet beskæftige sig med samkørsel som fænomen og udfolde specialets case.

Definition af deleøkonomi

Det fænomen som specialet vil beskæftige sig med, går i Danmark under betegnelsen deleøkonomi, et begreb som for alvor har vundet frem de seneste år. I 2015 var begrebet således med i opløbet om at blive årets ord og det blev i 2016 optaget i Den Danske Ordbog (Mikkelsen 2015), (Thorsen 2016). I den internationale litteratur bruges forskellige betegnelser herfor, der oprindeligt blev betegnet *sharing economy*, men senere har også betegnelsen *collaborative consumption* vundet frem, som et resultat af udgivelsen af en populær bog og hjemmeside med samme navn (Botsman & Rogers 2011). Andre kalder fænomenet *connected consumption* (Schor & Fitzmaurice 2015). De forskellige betegnelser bruges synonymt i litteraturen, hvorfor det ikke findes relevant at gå nærmere ind i disse, men dette afsnit vil i stedet fokusere på, hvad betegnelserne er et udtryk for. De to pionerer indenfor deleøkonomien, Botsman & Rogers, definerer deleøkonomien som: ”... *traditional sharing, bartering, lending, trading, renting, gifting, and swapping, redefined through technology and peer communities*” (2011:xv). Deleøkonomi er ifølge dem en lang række aktiviteter, der på forskellig vis knytter sig til en ressource, en aktivitet som har ændret karakter grundet teknologiens rolle og en interaktion mellem privatpersoner. En mere afgrænset definition foreslås af professor Russel Belk, som definerer deleøkonomi som værende:”... *people coordinating the acquisition and distribution of a resource for a fee or other compensation. By including other compensation, the definition also encompasses bartering, trading, and swapping, which involve giving and receiving non-monetary compensation*” (Belk 2014a:1597). Denne definition afgrænser deleøkonomien til kun at være aktiviteter, hvormed der er forbundet en form for kompensation, der dog ikke nødvendigvis er økonomisk. Dermed afgrænser Belk deleøkonomien fra aktiviteter som eksempelvis Couchsurfing¹, fordi der ikke er nogen form for kompensation forbundet med en sådan

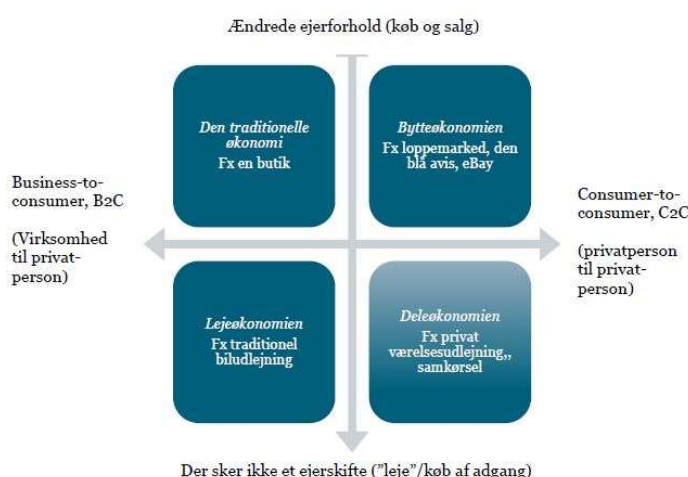
¹ Couchsurfing fungerer som en platform, der matcher mennesker, som vil låne en tom sofa eller seng ud, med mennesker der leder efter en billig måde at rejse på. Denne aktivitet forbindes ofte med deleøkonomi, men er det altså ikke ifølge Belk.

aktivitet, hvorimod Airbnb² ifølge definitionen er deleøkonomi. Belks definition omfatter, i modsætning til den foreslået af Botsman & Rogers, ikke gavegivning, da han mener at en sådan aktivitet har en anden karakter end deling (Belk 2007:128). Den danske ekspert i deleøkonomi, Claus Skytte, definerer deleøkonomi som: ”... *al teknologi, der giver overblik over uudnyttede ressourcer, som man kan tilgå ved at købe, leje, lease, låne, dele, bytte eller få foræret – i en skala, der ikke var mulig før internettet*” (Skytte 2014:67). Kendetegnende for forståelsen af deleøkonomi er det, at teknologien har stor betydning herfor, eftersom de nye teknologiske muligheder muliggør deling i en langt større skala, end det ellers ville være muligt. Skyttes definition af deleøkonomien fordrer ligefrem, at delingen gør brug af teknologi, samtidig med at han ikke mener, at deleøkonomi nødvendigvis er forbundet med økonomi. Oftest forbindes deleøkonomi dog med netop økonomi, og SKAT definerer deleøkonomien som værende et økonomisk princip (SKAT).

At begrebet deleøkonomi bruges forskelligt, vidner også nedenstående definition fra Dansk Erhverv om: ”*Deleøkonomien er kendetegnet ved økonomiske udvekslinger mellem to privatpersoner, og leje/”køb af adgang” snarere end køb og salg, hvor ejerskabet over noget skifter hænder*” (Dansk Erhverv 2015:2). Til forskel fra de øvrige definitioner afgrænser denne deleøkonomien til kun at omhandle leje af eller adgang til en ressource. Dette betyder bl.a., som det tydeliggøres på figur 1, at det at bytte ressourcer, grundet skiftet af ejerskab, ikke forstås som deleøkonomi, hvorfor eksempelvis byttemarkeder³ ikke betragtes som deleøkonomi. Forståelsen af, at deleøkonomi kun er reel deling, hvor der ikke sker en ændring af ejerskab, er de dog ikke alene om have, men dette speciale vælger at læne sig op af den forståelse, som den øvrige litteratur præsenterer.

Som skildret i ovenstående, er deleøkonomien et begreb der kan synes uklar, også i en dansk kontekst. Specialets forståelse af deleøkonomi vil tage udgangspunkt i definitionen foreslået af Belk, da denne definition tydeligt afgrænser deleøkonomien fra andre aktiviteter og

Figur 1: Oversigt over elementerne i den moderne økonomi (Dansk Erhverv 2015:2).



² Airbnb er en boligudlejningsplatform, hvorigennem privatpersoner kan udleje et ledigt rum eller en lejlighed og modtage betaling herfor.

³ Byttemarkeder er markeder, hvortil privatpersoner medbringer ting, eksempelvis tøj, der lægges ud på fælles borde. Alle har så mulighed for at tage de ting med hjem, som de ønsker, i stedet for deres egne.

samtidig rummer en forståelse af, at deleøkonomi omhandler økonomi, hvilket er den mest udbredte forståelse af deleøkonomien.

Deleøkonomiske aktiviteter

Som definitionen af deleøkonomi tydeliggjorde, er begrebet en slags paraplybetegnelse for en lang række forskelligartede aktiviteter. Til en karakteristik af de mange forskellige deleøkonomiske aktiviteter inddrages nedenstående typologi, figur 2, udarbejdet af Schor & Fitzmaurice (2015).

De foreslår en typologi ud fra to

Figur 2: Typologi af deleøkonomiske aktiviteter (Schor & Fitzmaurice 2015:420).

parametre, aktivitetens

markedsorientering og

organisering.

Den første skelnen i

typologien omhandler

		Organization	
		Peer-to-peer (P2P)	Business-to-peer (B2P)
Market orientation	Non-profit	P2P Non-profit sharing e.g. food swaps, time banks	B2P Non-profit sharing
	For-profit	P2P For-profit sharing e.g. Relay Rides, AirBnB	B2P For-profit sharing e.g. Zipcar

profitmotivet, nogle aktiviteter er profitorienterede, andre er ikke. I Danmark eksisterer mange

profitorienterede platforme, også Airbnb, mens der er få ikke-profitorienterede aktiviteter, men som

eksempel kan nævnes byttemarkeder. Ikke-profitorienterede aktiviteter har ofte en mere sporadisk

karakter og det vurderes, at de udgør en relativ lille andel af det deleøkonomiske felt. Mange af de

profitorienterede aktiviteter, herunder specialets case, fungerer sådan, at platformene tjener på disse

ved opkræve et gebyr for den service de tilbyder, fx når de formidler ressourcer mellem to brugere,

hvorfor indtægten for platformen afhænger af, hvor mange udvekslinger der formidles. Dette er til

forskel fra forretningsmodeller der forsøger at maksimere indtægten per handel, hvilket er en model

som er mere udbredt hos virksomhed-til-bruger platforme. Den anden skelnen omhandler

aktivitetens organisering, der enten kan være bruger-til-bruger organiseret, eller organiseret som

virksomhed-til bruger (Schor & Fitzmaurice 2015:420). I Danmark kan eksempelvis nævnes

GoMore (bruger-til-bruger) eller LetsGo⁴ (virksomhed-til-bruger). Bruger-til-bruger aktiviteter

minder om traditionel deling, hvor folk dog påbegynder denne som fremmede. Her er det brugerne

der bestemmer betingelserne og deler deres egne ressourcer, hvorimod virksomhed-til-bruger

platforme har en tendens til at minde mere om udlejning (Schor & Fitzmaurice 2015:420). Med

GoMore kan bilejere dele deres egen bil med andre, og der er det brugerne selv der fastsætter prisen

og tjener penge på samkørslen, hvoraf GoMore dog tager en andel i gebyr for at brugerne benytter

⁴ LetsGo er en organisation der ejer delebiler, 185 fordelt over 8 byer i Danmark. Man betaler et abonnement samt en takst, der afhænger af hvilket tidsrum man bruger bilen i samt antal kørte km (LetsGo).

tjenesten. I modsætning hertil er LetsGo, hvor det er organisations biler der bruges, og vilkårene minder mere om klassisk kortidsudlejning.

Deleøkonomiske aktiviteter kan grundlæggende inddeles i fire forskellige kategorier: recirkulation af værdier, udveksling af services, optimering af brug af værdier samt sociale forbindelser (Schor & Fitzmaurice 2015:411). Af de nævnte deleøkonomiske eksempler er byttemarkeder et eksempel på den første af disse kategorier, og GoMore er et eksempel på optimering af brug af værdier.

Deleøkonomiske platforme i Danmark

I Danmark findes der, ifølge Claus Skytte, 58 danske deleøkonomiske virksomheder (Skytte 2016b). Hertil kommer også en lang række udenlandske virksomheder, der har aktiviteter i Danmark. Nedenstående vil give en kort introduktion til de største deleøkonomiske platforme herhjemme, med fokus på de aktiviteter der omhandler reel deling, dvs. hvor der ikke sker et skifte af ejerskab. De tre største platforme er GoMore, Airbnb og Uber, der alle kan karakterises som profitorienterede bruger-til-bruger platforme.

GoMore og Uber formidler bilkørsel, hvorimod Airbnb er en platform til boligudlejning. Den største deleøkonomiske aktør i Danmark er danske GoMore, der blev stiftet tilbage i 2005, og som i dag har over 550.000 medlemmer alene i Danmark. Platformen formidler både samkørsel, privat biludlejning og leasing. Ved samkørsel formidles kontakten mellem chauffører, der skal ud på en bestemt tur, og passagerer der skal samme vej. Som chauffør tager man et valgfrit beløb for samkørslen, der går til dækning af udgifter forbundet med samkørslen, hvorfor aktiviteten ikke er skattepligtig (SKAT). Selvom GoMore er større i Danmark end udenlandske Uber, der i Danmark har omkring 300.000 medlemmer og ca. 2.000 chauffører (Ritzau 2016a), er det særligt Uber, der er blevet debatteret meget i mediernes. Uber er et firma der forbinder privatpersoner gennem kørsel og har chauffører i København og 540 andre byer rundt om i verden (Uber). Som passager bestiller og bestemmer man ruten, der køres af en anden privatperson i dennes egen bil. En sådan aktivitet er skattepligtig, eftersom det ikke har karakter af samkørsel, da det er passageren der bestemmer ruten (SKAT). Netop dette forhold har kritikken af Uber omhandlet, eftersom det samtidig giver aktiviteten karakter af taxakørsel. Uber kalder på deres hjemmeside kørslen for delekørsel, samtidig med at aktiviteten dog markedsføres som værende et arbejde for chaufførerne, der bl.a. kaldes selvstændige. I juli 2016 blev seks Uberchauffører dømt for ulovlig taxikørsel af byretten, der ikke betragtede Uber kørslen som samkørsel, hvorfor chaufførerne fik bøder på mellem 2.000 og 6.000

kr. (Bostrup & Nøhr 2016). I november stadfæstede Østre Landsret så byrettens principielle dom over den første af chaufførerne, der havde kørt 319 ture og tjent omkring 35.000 kr. på at køre (Chor 2016). Sidenhen er Uber blevet tiltalt for at medvirke til ulovlig taxakørsel (Ritzau 2016b). Den nye VLAK-regering der tiltrådte i november har dog i regeringsgrundlaget lagt op til ændringer af den nuværende taxilovgivning:

”Regeringen ønsker en deregulering af taxilovgivningen, som kan fremme innovation og skabe konkurrence i erhvervet på priser og bedre service. En deregulering af taxi-markedet vil desuden medføre teknologisk innovation på taxiområdet, der vil føre til en bedre udnyttelse af biler, der anvendes til persontransport med positive konsekvenser for trængsel og miljø” (Regeringen 2016:40).

Ifølge oplysninger som SKAT har modtaget fra de hollandske skattemyndigheder, var der i 2014 99 Uberchauffører i Danmark med en samlet indtægt på 380.000 kr., efter at Uber havde fået deres del. I 2015 var antallet steget til 2.136 Uber chauffører med en samlet indtægt på 56 millioner kr. Chaufførerne havde meget forskellige indtægter, størstedelen af chauffører, 1.369 chauffører, havde hver tjent under 20.000 kr., mens 112 chauffører havde tjent over 100.000 kr. SKAT vil bruge oplysningerne til at tjekke, hvorvidt chaufførerne har selvangivet korrekt (SKAT 2016). Ifølge Claus Skytte er bilen en ressource, der er et godt eksempel på, hvordan deleøkonomi i Danmark forstås forskelligt, afhængigt af hvordan en ressource udnyttes. Dette skyldes, at deleøkonomi, i Danmark, både bruges om de nye teknologiske muligheder, deleteknologi, som Skytte definerer som deleøkonomi, samtidig med at begrebet bruges om den delekultur, som han mener er udbredt i Danmark (Skytte 2014:63), (Skytte 2016a:19). Dette forhold gør, at der ifølge ham er en opfattelse af, at nogle aktiviteter er rigtig deleøkonomi, eksempelvis samkørsel med GoMore, hvor man kører en strækning og vælger at tage passagerer med, og samtidig deles om udgifterne hertil. Derimod mener han at Uber er et eksempel på en aktivitet, som mange betragter som forkert deleøkonomi, eller som noget der slet ikke er deleøkonomi. Ifølge ham er begge dele dog deleøkonomi⁵, da begge aktiviteter bruger den teknologi, som han betragter som værende omdrejningspunktet for deleøkonomien (Skytte 2016a:63).

En tredje deleøkonomisk platform, der ligesom Uber har fyldt meget i medierne, er udenlandske Airbnb, som er en platform til boligudlejning. Airbnb giver mulighed for at man kan udleje/leje et værelse eller en bolig. Tal fra Airbnb viser, at der i 2015 var 21.000 danskere der havde været

⁵ I forståelsen heraf er det vigtigt, at Skytte ikke forholder sig til hvorvidt Uber er en lovlig eller ulovlig aktivitet, men blot forsøger at gøre op med en forståelse af en rigtig og forkert deleøkonomi.

værter i løbet af året, og at de havde taget imod 405.000 gæster. En typisk dansk Airbnb vært tjente i 2015 13.800 kr. på at udleje sit hus eller sin lejlighed (Ritzau 2015).

Ovenstående afsnit om deleøkonomiske aktiviteter og en beskrivelse af de største af disse i Danmark indikerer, at deleøkonomi er mange forskelligartede aktiviteter, samt at der er væsentlige forskelle på disse, hvilket begrundes at specialet er et casestudie af en af disse aktiviteter, samkørsel med GoMore. Undersøgelsen heraf fokuserer på brugerne, hvorfor det findes relevant at beskæftige sig med den viden vi har herom, hvilket nedenstående afsnit vil beskæftige sig med.

Deleøkonomiens brugere i Danmark

De seneste tre år har TNS Gallup foretaget undersøgelser af deleøkonomien for Nordea, og dette afsnit vil omhandle undersøgelsen fra 2016, der belyser danskernes deltagelse i deleøkonomien. Denne er en repræsentativ stikprøve, der baserer sig på 1.100 interviews med personer i alderen 18-65 år. I undersøgelsen blev danskerne spurgt om, hvorvidt de har deltaget i deleøkonomien inden for de seneste seks måneder. Med til spørgsmålet fulgte nedenstående tekst, der definerer deleøkonomien:

”Med internettets udbredelse er mange begyndt at leje og/eller udleje/dele/bytte deres ting og tjenester til andre forbrugere fx via apps og deleøkonomiske platforme på nettet og på de sociale medier. Det kaldes deleøkonomi. Det kan være leje af/udlejning af bolig, bil, tøj med mere. Eksempler på aktører er AirBnB, GoMore, DriveNow, Uber og Resecond” (Nordea 2016).

Undersøgelsen viser, at 11,5% af danskerne mellem 18 og 65 år har deltaget i deleøkonomien indenfor det seneste halve år, svarende til 407.000 danskere. Selvom det stadig er en mindre andel af befolkningen der har deltaget i deleøkonomien, er der dog sket en markant udvikling i udbredelsen på få år, eftersom tallet i 2014 kun var 3% og i 2015 9%. Fra 2014-2015 blev andelen af danskere, der havde deltaget i deleøkonomien således tredoblet, og samtidig viser undersøgelsen også, at flere danske forventer at tage del i deleøkonomien fremadrettet. Om et halvt år forventer 14% af danskerne, at de har deltaget i deleøkonomien (Nordea 2016). Deleøkonomien er således et fænomen, der har oplevet og stadig vil opleve at vækste.

Man kan deltage i deleøkonomien på to forskellige måder, som peer-provider, hvor man tilbyder sine ting (yder) eller som peer-user, den der forbruger ressourcen yderen stiller til rådighed (nyder) (Botsman & Rogers 2011:70). Undersøgelsen viser, at flest danskere deltager i deleøkonomien som nyder, hvilket er 9%, og 3% deltager som yder. Undersøgelsen viser samtidig at det kun er 0,5% af

deleøkonomiens brugere, der indenfor det seneste halve år, har deltaget som både yder og nyder og som således er dobbeltbrugere (Nordea 2016). Meget få af deleøkonomiens brugere deltager ifl. undersøgelsen regelmæssigt i deleøkonomien, således har næsten halvdelen af brugerne kun deltaget i deleøkonomien én gang i løbet af det seneste halve år, og hver fjerde har deltaget to gange. Der er dermed få erfarne brugere, der har deltaget i deleøkonomien tre gange eller flere, i løbet af denne periode, og kun 2-3% af danskerne kan reelt siges at være erfarne brugere af deleøkonomien (Lehmann-Erichsen & Fjalland 2016). Selvom deleøkonomien altså er blevet mere udbredt de seneste år, er det stadig i et begrænset omfang, og dem der deltager i sådanne aktiviteter gør det også i et begrænset omfang. Det findes derfor relevant at belyse, hvorfor nogle mennesker vælger at deltage i deleøkonomien. Flest brugere findes blandt den del af befolkningen der er under 40 år, især blandt de unge mellem 18-25år, hvor hele 29% har deltaget i deleøkonomien. Blandt aldersgrupperne over 40 år ses et tydeligt og markant fald i andelen af brugere, og brugerandelen er her kun 6%. At deleøkonomien især er udbredt blandt de unge kan ifølge Lehmann-Erichsen & Fjalland skyldes to forhold. En forklaring kan være, at unge ofte er såkaldte first movers. De har en nysgerrighed og fleksibilitet, som gør at de gerne afprøver nye muligheder, og potentielt set kan de vælge at tage denne nye adfærd med sig videre i livet. En anden mulighed er, at de unges økonomiske situation har betydning for deres deltagelse i deleøkonomien da deltagelse heri kan være en mulighed for at spare eller tjene penge. Ofte vil yngre mennesker have færre økonomiske midler end dem der er ældre, hvorfor det derfor vil være uvist om de unge vil fortsætte som brugere, når deres økonomiske situation formentlig ændrer sig med alderen. Undersøgelsen viser en sammenhæng mellem indkomst og deltagelse i deleøkonomien, hvor der ses færre brugere blandt dem med en høj indkomst end blandt dem med en lavere indkomst. Samtidig viser undersøgelsen også, at netop økonomi angives som den primære motivation for deltagelse i deleøkonomien. Hele 70% begrundet deres deltagelse i deleøkonomien med muligheden for at spare eller tjene penge, og kun 18% angiver klima- og miljøhensyn som den primære motivation. Ifølge Lehmann-Erichsen & Fjalland er en stor del af befolkningen i Velfærdsnorden for rige til at ville deltage i deleøkonomien, der kræver mere tid og forberedelse end de er vant til med deres nuværende forbrugsmetode. Derfor er det afgørende for deres deltagelse i deleøkonomien, at den kan imødekomme andre behov end besparelser (Lehmann-Erichsen & Fjalland 2016). Dette kunne eksempelvis være klima- og miljøhensyn. En ud af fire danskere afviser helt at ville deltage i deleøkonomien, en andel der de seneste tre år ikke har ændret sig. Blandt ikke brugerne begrundet hele 63% det forhold, at de ikke har deltaget i deleøkonomien, med at de ikke har oplevet at det har været relevant for dem, men de

afviser dog ikke at deltage. Blandt ikke brugerne svarer 21% dog, at de ikke har deltaget i deleøkonomien fordi de oplever, at det er for besværligt, utrygt eller uklart, at deltage i denne. Lehmann-Erichsen & Fjalland ser derfor et større fremtidigt potentiale i deleøkonomien hvis man kan løse disse udfordringer. I Finland har hele 24% af befolkningen deltaget i deleøkonomien, men herhjemme mener Erichsen og Fjalland dog ikke, at der er ”... *belæg for de vanvittige vækstfremskrivninger af deleøkonomi, som mange spår – i alle tilfælde ikke med de deleløsninger vi kender i dagens skandinaviske velfærdssamfund*” (Lehmann-Erichsen & Fjalland 2016:105).

Ovenstående afsnit har beskrevet deleøkonomiens omfang og brugerne i Danmark. 407.000 danskere har deltaget i deleøkonomien indenfor det seneste halve år og flest brugere findes blandt den yngre del af befolkningen. Dette kan enten indikere at der er en ny bevægelse på vej, eller også være udtryk for at deleøkonomien giver nye økonomiske muligheder, som særligt de unge vælger at bruge grundet deres økonomiske situation. Specialet vil netop søge at forstå, hvad der motiverer deltagelsen heri, dog afgrænset til en ud af mange deleøkonomiske aktiviteter, samkørsel. Det følgende afsnit vil beskæftige sig med at beskrive samkørsel som fænomen, hvorefter der fokuseres på specialets case. Disse afsluttende afsnit har til formål at etablere en forståelse for den del af deleøkonomien som specialet vil beskæftige sig med, inden det følgende kapitel vil beskrive hvordan undersøgelsen heraf metodisk gribes an.

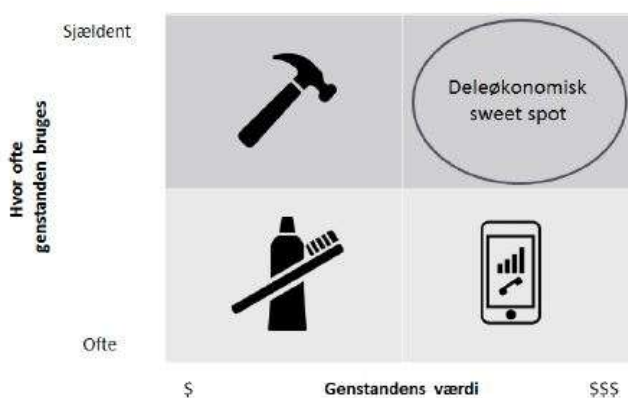
Samkørsel som fænomen

Specialet vil fokusere på den deleøkonomiske aktivitet, samkørsel, der i den internationale litteratur betegnes ridesharing. Furuhashi et al. (2013) præsenterer et state-of-the art herom, som giver en forståelse af samkørsel, som vil blive anvendt i specialet. Samkørsel defineres som “... *a mode of transportation in which individual travelers share a vehicle for a trip and split travel costs such as gas, toll, and parking fees with others that have similar itineraries and time schedules*” (Furuhashi et al. 2013:28). Denne definition er med til at tydeliggøre, hvorfor GoMore forstås som samkørsel, hvorimod Uber har en anden karakter.

Særligt den teknologiske udvikling har haft stor betydning for udviklingen af samkørselordninger, hvilket har resulteret i, at der siden slutningen af 90'erne er opstået mange hjemmesider til formidling af samkørsel. I 2011 blev det fx estimeret, at der i Nordamerika var 638 forskellige services, der formidlede samkørsel (Chan & Shaheen 2012). I Danmark er der, udover GoMore, også hjemmesider som samkørsel.dk, pendlernet.dk, og Ants, der alle forbinder chauffører og

passagerer. Samkørsel bør ikke forveksles med delebilisme⁶, der er en anden type deleøkonomisk aktivitet: ”Brugerne af en delebilordning ejer ikke selv deres bil, men har i stedet adgang til en eller flere biler. Som bruger har man derfor i princippet ubegrænset adgang til at råde over en bil, mens betalingen primært er knyttet til den konkrete anvendelse af bilen” (Danske By- og Delebiler). Et eksempel på et delebilskoncept er eksempelvis LetsGo, der er virksomhed-til-bruger organiseret. Samkørsel udnytter bilen som ressource, og med 550.000 brugere af GoMore i Danmark, indikerer det, at brugerne har taget platformen til sig og etableret en såkaldt kritisk masse. Kritisk masse er en betegnelse for, at der er opnået en tilstrækkelig tilslutning til et system til, at dette kan holde sig selv i gang. Ifølge Botsman & Rogers er opnåelsen af kritisk masse afgørende for deleøkonomien af flere grunde. Det er vigtigt, fordi det giver en valgfrihed, som man som forbruger kender fra øvrig shopping hvor man har flere valgmuligheder og kan vælge den man finder bedst. Hvis deleøkonomien vil konkurrere med konventionelle shopping muligheder må der derfor være nok valgmuligheder til at tilfredsstille forbrugerens behov. Samtidig er det også afgørende at der etables en kritisk masse for at der kan skabes en gruppe af loyale og tilbagevendende brugere. Disse kan fungere som såkaldt *social proof* på, at andre også skal prøve den deleøkonomiske aktivitet (Botsman & Rogers, 2011:75f, 81). Valgmuligheder i forhold til samkørslen kan fx være dato og tidspunkt for denne. Ifølge Dalberg Research afhænger etableringen af en kritisk masse af to forhold; ledig kapacitet og genstandens værdi, hvilket de illustrerer med nedenstående figur 3 (Dalberg Research 2014:12).

Figur 3: Etablering af kritisk masse (Dalberg Research 2014:12).



Ved samkørsel er bilen ressourcen, en ressource der bruges i forskelligt omfang, men hvis fulde kapacitet sjældent udnyttes. Tal fra Transportvaneundersøgelsen viser, at antallet af passagerer stiger med længden af turen, men at der ved ture på over 100 km i gennemsnit kun er 1,41 passagerer med (DTU Transport 2015), på trods af at der i de

fleste privatbiler kan være fem personer. Selvom man som bilejer ofte bruger bilen, har man altså stadigvæk mulighed for at deltage i samkørsel, da man blot sælger pladser der ellers ville have stået tomme. Eftersom biler også har en høj værdi, placerer samkørsel sig dermed i det såkaldte deleøkonomiske sweet spot, hvor det er muligt at etablere en kritisk masse.

⁶ Betegnes i den internationale litteratur carsharing.

Som rejsende har man ofte flere forskellige transportmuligheder at vælge imellem, og valget af transportmiddel kan begrundes ud fra flere kriterier, fx udgifter, rejsetid, fleksibilitet, bekvemmelighed, pålidelighed, og sikkerhed. En type af transportmidler er busser og tog, såkaldte fixed-line systems. Kendetegnende for sådanne transportmidler er, at de kører bestemte geografiske ruter på fastlagte tidspunkter. Som passager har man en mindre udgift til billet, men samtidig er bekvemmeligheden også begrænset (Furuhata et al. 2013). De seneste 20 år er billetpriserne i Danmark dog steget voldsomt, priserne på bus og togbilletter er således i gennemsnit steget med 30 procentpoint mere end det generelle prisniveau. Flere private busselskaber er begyndt at konkurrere om DSB's længere togstrækninger, hvor passagererne tilbydes en markant billigere billet. Trafikforsker ved Aalborg Universitet, Niels Melchior, mener at de private selskaber skummer fløden, eftersom de ikke har samme transportforpligtelser som eksempelvis DSB, der også skal køre på tidspunkter med meget få passagerer, hvilket de private selskaber ikke gør (Stenz 2016). At der ikke er konkurrence om de kortere busstrækninger skyldes, at DSB i praksis har en form for monopol på disse. Således må fjernbusselskaber, som eksempelvis Rød Billet og Abildskou kun fragte passagerer såfremt ruten går gennem tre trafikselskabers områder, hvorfor man ikke må køre fra fx Aarhus-Aalborg med et fjernbusselskab. Når selskabet eksempelvis fragter passagerer fra København til Aalborg, må busserne ikke samle nye passagerer op i Aarhus og sætte dem af i Aalborg, da passagerne dermed ikke har passeret tre områder, heller ikke selvom bussen alligevel kører ruten. Ifølge Rød Billets direktør betyder dette at: *"De, som gerne vil fra Aarhus til Aalborg, som er en populær strækning, er taget som gidsler til en togpris på 225 kr., fordi der kun kører tog på de direkte forbindelser. Vi kunne have kørt til 75 kr. og stadig tjent masser af penge på det"* (Baltzer & Askjær 2016).

Foruden den offentlige transport eller de nye private busselskaber, er også bilen et muligt transportmiddel. Den er et dyrere transportmiddel, men giver også mere fleksibilitet, bekvemmelighed, og også ofte en kortere rejsetid. Samkørsel kombinerer fordelene fra kollektiv bus/togkørsel med fordelene fra privat bilkørsel, da det som transportform giver mulighed for fleksibilitet, reduceret rejsetid og bekvemmelighed, samtidig med at transportudgifterne mindskes (Furuhata et al. 2013: 28). I Nordjylland arbejder Nordjyllands Trafikselskab (NT) og GoMore på et samarbejde, der i første omgang skal fungere som et forsøg, der skal forbinde den kollektive transport med den private. Fremover skal nordjyder også kunne se muligheden for at få et lift eller

leje en privat bil, når de bruger Rejseplanen⁷. Formålet med samarbejdet er ifølge NT at skabe mere mobilitet i regionen: *”Vi må erkende, at bilen er en vigtig faktor eksempelvis ude på landet her i Nordjylland. Og skal vi gøre nordjyderne mere mobile, så er det ikke vores opgave at sortere i de valgmuligheder, der er - men at formidle dem”* (Nielsen 2015). I den nye regerings regeringsgrundlag nævnes netop dette samarbejde, og det fremgår at regeringen ønsker at fremme sådanne digitale løsninger i andre dele af landet, hvor kollektive trafiktilbud skal samtænkes med private (Regeringen 2016:40). Dermed kan kombinationer af kollektiv og privat transport, som det forsøges i samarbejdet mellem NT og GoMore, være noget der vil komme mere af i fremtiden.

Specialets case

Historien om GoMore startede tilbage i 2005, da firmaet blev stiftet af to studiekammerater, efter at de havde været på udvekslingsophold i Tyskland, hvor samkørsel allerede dengang var et udbredt fænomen. De oprettede derfor hjemmesiden Gomore.dk, men der skulle gå flere år før konceptet slog igennem herhjemme, hvilket først skete i 2011 hvor platformen blev relanceret og udviklingen i brugen af sociale medier gav firmaet succes. I 2013 fik firmaet tilført kapital, der muliggjorde at teamet bag kunne arbejde fuld tid på GoMore (Jensen 2015). I dag er GoMore også tilstede i Norge, Sverige, Spanien og senest Frankrig, og har nu rundet én million brugere på de fem markeder (Simonsen 2016). Stifter og direktør for GoMore, Matthias Møl Dalsgaard, vandt ved iværksætterkonkurrencen Iværksætterprisen 2015 hovedprisen som Årets Væksteventyrer. Han fortæller at: *”Vi har en ambition om at være mainstream. Vi vil være en almindelig del af den danske infrastruktur. Og derfor skal alle danskere kende os. Så alle danskere over tid skal bruge GoMore”* (Ladefoged 2015). Ambitionen er, at der i 2020 skal være 2 mio. brugere alene i Danmark og at GoMore samlet set skal have 10 mio. brugere til den tid (Simonsen 2016). Med indtoget i Frankrig, der betegnes som Europas hjemmebane for deleøkonomi, vil GoMore skulle konkurrere med andre store firmaer, bl.a. den franske samkørselstjeneste BlaBlaCar, der har 40 mio. medlemmer fordelt på 22 lande (Larsen 2015), (BlaBlaCar).

GoMore formidler samkørsel mellem chauffører og passagerer via hjemmesiden Gomore.dk og deres app, samkørsel hvor chaufførernes ture i gennemsnit 230 km (Johannesen 2016). Alle brugere har en profil, som de kan udfylde med relevant information, således at andre kan orientere sig forud for samkørsel med brugeren. Profilen kan rumme forskellige personlige oplysninger, fx navn, et

⁷ Rejseplanen er en hjemmeside og app, der indeholder data fra alle danske tog- og busselskaber. Der er over 20 mio. rejseplanopslag hver måned, hvilket gør det til Danmarks største offentlige internetservice (Rejseplanen).

profilbillede, hjemby, alder, uddannelse og beskæftigelse, samt hvor længe brugeren har haft en profil på siden, og sidst var aktiv her. Hvis brugeren har forbundet sin profil til dennes facebookkonto og et verificeret mobilnummer, vil dette fremgå på profilen. Har brugeren en bil kan modellen og et billede heraf også være tilknyttet profilen. Det fremgår også hvor mange ture brugeren har haft som henholdsvis chauffør og passager, hvor stor en CO2 besparelse brugeren har bidraget til og brugerens ratings og anmeldelser vil også fremgå.

Chauffører opretter lifts som bliver tilgængelige på hjemmesiden, hvor det fremgår hvor liftet er fra og til, samt dato og tidspunkt for det tilgængelige lift, og hvor mange pladser i bilen der er til rådighed. Det er også muligt for chaufføren at angive hvor meget bagageplads der vil være tilgængelig, så man som passager ved, om det kun er muligt at medbringe en rygsæk, eller om der kan være plads til en kuffert. Som chauffør skal man tage stilling til fem forskellige former for præferencer; vi taler, musik, dyr, børn og rygning. Desuden har chaufføren et tekstfelt til rådighed, hvor der kan være kommentarer til fx mødested eller øvrige bemærkninger. Afslutningsvis skal chaufføren tage stilling til, hvad liftet skal koste, om der skal være mulighed for kvikbooking, og om chaufføren vil tillade delruter. Prisen på liftet bestemmer chaufføren selv, men GoMore har nogle prisseksempler man kan orientere sig i, og anbefaler at man starter med en lav/moderat prissætning, indtil man har fået gode anmeldelser og kendskab til prisniveau og efterspørgsel på ruten. Hvis man som chauffør vælger at tilbyde kvikbookning betyder det, at passageren ikke skal vente på chaufførens bekræftelse af liftet. Hvis chaufføren også vælger at tilbyde delruter betyder det, at passagerer kan anmode om at blive samlet op og sat af undervejs på ruten, til en alternativ pris, som passageren foreslår, og som chaufføren afgør om han vil acceptere. Delruter kan være en mulighed for at få en bil fyldt op. Som chauffør har man mulighed for at invitere de passagerer med, der har oprettet en liftagent på GoMore, hvor de leder efter specifikke lifts.

Som passager kan man søge efter lifts, ved at søge på den ønskede rute, dato og tidspunkt.

Søgningen kan specificeres ved fx at udelukke delruter, og i hvor stor radius man ønsker at søge efter lifts. Det er muligt at specificere sin søgning, fx kan man ønske at der skal være et billede af chaufføren og bilen. Man kan også vælge kun at søge efter lifts med højst to personer på bagsædet, efter hvor meget bagage man har mulighed for at få med, og specificere søgningen i forhold til de samme præferencer, som chaufføren skulle tage stilling til, fx hvorvidt der snakkes i bilen.

Som passager har man også mulighed for at oprette en liftagent, så man modtager en e-mail hvis der kommer et lift der matcher ens ønsker, og således muliggør samkørsel.

Kapitel 2: Metode

Dette kapitel vil omhandle de metodiske overvejelser, der ligger til grund for specialets udformning. Kapitlet vil beskæftige sig med specialets forskningsdesign, casestudie, samt valget af kvalitative metoder, observation og interviews, og brugen heraf. Afslutningsvis følger overvejelser omkring specialets validitet og reliabilitet.

Casestudiet som forskningsdesign og afgrænsning af casen

I dette speciale anvendes casestudiet som forskningsdesign. Casestudiet kan karakteriseres som en empirisk undersøgelse, der dybdegående belyser et aktuelt fænomen, casen, i relation til den sociale kontekst hvori fænomenet udfolder sig. Som forskningsdesign er casestudiet særligt velegnet til, at undersøge problemstillinger hvor spørgsmålet er hvordan eller hvorfor (Yin 2014:16, 29). Casen skal forstås som det, der er genstand for undersøgelsen, dvs. det fænomen der indsamles empiri om (de Vaus 2001:220). I specialet er casen derfor samkørsel med GoMore, en case hvis aktualitet blev begrundet i specialets problemfelt, ligesom casen også blev beskrevet.

Casen, samkørsel med GoMore, vil i specialet blot blive betegnet samkørsel. Dette vælges for at undgå at skulle specificere konteksten, at det er samkørsel formidlet gennem GoMore, der undersøges igennem hele specialet. Jeg er opmærksom på, at der også findes andre former for samkørsel, hvilke specialet dog afgrænser sig fra at undersøge. Nogle af disse former for samkørsel kan ikke karakteriseres som deleøkonomiske, eksempelvis kørsel med familiemedlemmer eller andre privatpersoner, hvori der ikke indgår nogen former for compensation, jf. definitionen af deleøkonomi. Der findes dog andre former for deleøkonomisk samkørsel end den der formidles igennem GoMore, eksempelvis er der en lang række facebookgrupper dedikeret til dette formål, hvori brugerne igennem opslag og kommentarer arrangerer samkørsel. Med sine over 550.000 brugere findes GoMore som platform for deleøkonomisk samkørsel dog størst, hvorfor betegnelsen samkørsel i specialet vil dække over denne deleøkonomiske aktivitet. Såfremt der menes andre former for samkørsel, vil dette blive specificeret, hvor det er tilfældet.

Valget af kvalitative metoder

Specialets problemstilling vil blive undersøgt ved hjælp af kvalitative metoder. Afgørende for valget af kvalitative metoder fremfor kvantitative er, at sådanne metoder frembringer data som ikke blot beskriver adfærd, men også beskæftiger sig med at opnå en forståelse heraf. Samtidig fordrer

problemstillingen, at det er individets perspektiver herpå der undersøges, hvilket er kendetegnende for den kvalitative metode, hvor man søger at forstå verden set med individets egne øjne (Bryman 2012:408).

Specialet anvender metodetriangulering, da der både anvendes observation og interviews til besvarelsen af problemformuleringen. Denne metodekombination vil blive begrundet i nedenstående, hvorefter der følger overvejelser omkring brugen af metoderne og den praktiske udførelse af empiriindsamlingen.

Deltagende observation

Specialets problemformulering lægger op til, at der foretages interviews, eftersom der ønskes en undersøgelse af tillid og motivation, to fænomener der ikke umiddelbart er observerbare. Jeg valgte dog, forud for gennemførelsen af en række interviews, at lave deltagende observation på samkørsler, med det formål at få en forståelse af den kontekst, som informanterne deltager i, når de benytter samkørsel. Som metode kan deltagende observation bidrage ved at give indsigt i, hvordan individers verdensbillede konstrueres i en social praksis, og tilskrives mening og betydning (Kristiansen & Krogstrup 2012:99). Den begrænsede litteratur om deleøkonomi og samkørsel gjorde, at jeg fandt det væsentligt på anden vis, at tilegne mig viden om, hvad det er for et fænomen som brugerne deltager i, med andre ord: hvad er det, de er motiveret til at deltage i?

Observation blev desuden fundet brugbar, eftersom denne metode kunne bidrage til en undersøgelse af de på forhånd opstillede orienterende begreber. Dermed kunne deres relevans forud for udarbejdelsen af en interviewguide og gennemførelsen af de interviews, der skulle fungere som den primære empiri til besvarelsen af problemformuleringen.

Feltet jeg ønskede at observere, samkørsel, var umiddelbart tilgængeligt, da samkørsel netop faciliterer, at fremmede kan indgå i en relation med hinanden. Observationen foregik i naturlige omgivelser, hvor jeg som forsker indgik i en kontekst, der allerede eksisterede, inden jeg valgte at tage del i denne, hvorfor jeg indgik i feltet på feltets præmisser, i en ustruktureret relation med dette. Ved en sådan type observation kan der derfor ske uforudsete hændelser, som man ikke kan kontrollere, i modsætning til laboratorieforsøg hvor man netop forsøger at minimere, at noget sådan kan ske (Kristiansen & Krogstrup 2012:47). Samkørslen blev arrangeret af chaufførerne selv, hvorfor det ikke var muligt at styre, hvor mange der vil deltage i denne eller om den eventuelt skulle blive aflyst, hvilket skete på et enkelt af det lifts, jeg havde tænkt mig at observere

(Feltnoter). Jeg valgte at observere med rollen som den totale deltager, en rolle hvor man forsøger at interagere så naturligt som muligt med aktørerne i feltet, samtidig med ens identitet som forsker holdes skjult for disse (Kristiansen & Krogstrup 2012:101f.) Forud for observationen fulgte overvejelser omkring det etiske i ikke at informere om, at der blev udført observation på samkørslen. Ønsket om at udføre skjult observation skyldtes, at jeg gerne ville have viden om samkørsel, uden at påvirke denne situation ved at lade aktørerne vide, at jeg observerede dem. Det felt der skulle observeres, havde alle mulighed for at deltage i, og eftersom jeg vurderede, at ingen personer umiddelbart ville blive påvirket negativt af udførelsen af observationen, fandt jeg at udførelsen af skjult observation kunne begrundes. Selvom der blev udført skjult observation, er der dog ved deltagende observation altid risiko for, at man påvirker den situation man ønsker at observere. Derfor er det der observeres og fortolkes ikke nødvendigvis udtryk for virkeligheden, som den havde taget sig ud, såfremt man ikke havde deltaget i denne. Dette skyldes det forhold, at det er en virkelighed, man bliver medskaber af, hvorfor man må overveje, hvilken betydning man har haft for den observerede situation (Kristiansen & Krogstrup 2012:105). Særligt fordi samkørslen er en situation med få individer, oftest maksimalt fem, forekommer det, at min tilstedeværelse har en væsentligt betydning for situationen, hvorfor jeg forsøgte blot at agere som feltets øvrige aktører. Samtidig forsøgte jeg at minimere betydningen af min tilstedeværelse ved at vælge lifts med så mange deltagere som muligt.

Der blev udført observation på i alt seks samkørsler på strækningen Aalborg-Aarhus, svarende til ca. ni timers observation. Forud for observationen blev der som redskab hertil udarbejdet en observationsguide, der blev struktureret ud fra tre temaer, der på forskellig vis skulle bidrage til en forståelse af samkørslen. Disse var; brugerne, samkørselens forløb samt brugernes motiver for deltagelse. At fokusere på brugerne af samkørselens skyldes, at der i en dansk kontekst ingen viden er om, hvem der vælger at samkøre. En undersøgelse af deleøkonomiens brugere viser dog, at deleøkonomien er mest udbredt blandt de unge, hvorfor det også forventes at være tilfældet med samkørsel. Et fransk studie af samkørselstjenesten BlaBlaCar viser, at det her også hovedsagligt er yngre mennesker, der vælger denne transportmulighed (Shaheen, Stocker & Mandler 2016). Samtidig blev observationen også fundet velegnet til at belyse, hvordan samkørslen forløber; hvad der tales om osv., og måske derigennem også belyse, hvilke motiver brugerne kan have for at deltage i samkørsel, såfremt deres motivation for deltagelse italesættes undervejs på samkørslen. Eftersom observationen var skjult var der ikke mulighed for at skrive feltnoter løbende, hvorfor disse i stedet blev skrevet umiddelbart efter hver observations afslutning. Disse findes som bilag,

ligesom det også er tilfældet med observationsguiden (Feltnoter, Observationsguide). Formålet med udførelsen af observation var, at denne skulle bidrage til en mere detaljeret og nuanceret forståelse af samkørsel som fænomen, end den det havde været muligt at opnå alene vha. interviews. Samkørslerne blev foretaget med forskellige chauffører og passagerer, men observationen må dog på ingen måde forstås som et forsøg på at lave en repræsentativ undersøgelse af samkørsel. Repræsentativ viden om samkørsel havde krævet en undersøgelse, der varierede ift. rute, varighed af samkørslen, tidspunktet for denne osv. samt en større mængde observationer. Specialets sigte med at foretage observation, var at denne skulle fungere som en form for forståelsesramme, da min viden om fænomenet forud for denne undersøgelse var begrænset.

Interview

Efter udførelsen af observationen blev der udført interviews. Interviewet som metode blev fundet velegnet til at belyse specialets problemstilling, eftersom denne omhandler individers egne forståelser af deltagelse i deleøkonomien. Med interviews forsøger man netop at forstå verden ud fra interviewpersonernes synspunkter, ved at afdække og udfolde de betydninger de tillægger deres oplevelser (Kvale & Brinkmann 2009:17). Interviewene var alle semistrukturerede, hvilket vil sige at de blev udført med udgangspunkt i en interviewguide, samtidig med at der dog blev givet plads til at forfølge andre emner undervejs når de dukkede op i interviewet (Bryman 2012:471). Det semistrukturerede interview er kendetegnet ved hverken at være et lukket spørgeskema eller en åben samtale, men i stedet en kombination heraf (Kvale & Brinkmann 2009:45). At det semistrukturerede interview blev anvendt skyldes muligheden for, at anvende de orienterende begreber og erfaringerne fra observationen til udarbejdelsen af en interviewguide, samtidig med at interviewet favnede specialets eksplorative karakterer. Interviewguiden findes som bilag og består af en række forskellige tematikker med tilhørende forskningsspørgsmål og interviewspørgsmål. Hvor forskningsspørgsmålene primært er optaget af forklaringer og befinder sig på et mere abstrakt niveau, er interviewspørgsmålene de mere livsverdenstætte spørgsmål, der stilles for at få konkrete beskrivelser af de bestemte fænomener, processer og sammenhænge (Brinkmann & Tanggard 2010:40).

Afgørende for rekrutteringen af informanterne var, at disse skulle være brugere af samkørsel, da denne undersøgelse fokuserer på samkørselens brugere. Jeg valgte, at et kriterium for rekrutteringen af informanter desuden skulle være, at disse havde benyttet samkørsel minimum en gang indenfor

det seneste halve år. Denne afgrænsning begrundes med to argumenter. Deleøkonomien er i konstant udvikling, hvorfor det er afgørende at specialets empiri omhandler fænomenet i dag og ikke i fx den spæde opstart, såfremt informanterne blot havde benyttet det dengang. Samtidig var det også væsentligt, at informanterne kunne erindre deres oplevelser, erfaringer og motiver for at deltage i deleøkonomien, hvorfor en tidsmæssig afgrænsning blev fundet hensigtsmæssig. For at opnå en nuanceret forståelse af problemstillingen blev der benyttet purposive sampling. En sådan sampling anvendes, når der ønskes informanter der er udvalgt strategisk i forhold til problemstillingen der ønskes undersøgt, hvorfor informanterne altså ikke er tilfældigt udvalgt. Disse rekrutteres grundet deres relevans ift. undersøgelsen og ofte ønskes også informanter med forskelligartede karakteristika, der menes at have betydning for problemstillingen. Det afgørende ved purposive sampling er således, at man samler med det formål at finde informanter, der på forskellig vis har relevans for problemstillingen (Bryman 2012:418). Til undersøgelsen blev der derfor rekrutteret informanter som, foruden at være brugere af samkørsel, varierede ift. karakteristika, som jeg mente kunne være væsentlige ift. undersøgelsen af problemstillingen; køn, alder, yder/nyder, samt hyppighed af brugen. Eftersom purposive sampling ikke er en form for sandsynlighedssampling, kan undersøgelsens resultater ikke generaliseres til hele populationen. Purposive sampling er også forskellig fra convenience sampling, hvor informanterne er dem, man som forsker umiddelbart har adgang til (Bryman 2012:418). Specialets interviewpersoner er rekrutteret vha. flere rekrutteringskanaler grundet et ønske om, at nå ud til mennesker der varierede ift. de definerede karakteristika. Der blev derfor ophængt fysiske opslag på biblioteker og på Aalborg Universitet, samt søgt efter informanter på forskellige facebookgrupper, der formidler samkørsel mellem privatpersoner. Det var ikke problematisk at finde informanter vha. ovenstående metoder, da jeg fik en række henvendelser, dog alle fra studerende, hvilket udfordrede samplingen. Derfor blev det fundet nødvendigt med en anden metode, hvor jeg valgte at tage direkte kontakt til brugere over GoMores hjemmeside, som ikke var studerende. Herigennem blev der således rekrutteret to informanter, som ikke var studerende og desuden brugte samkørsel dagligt, til forskel fra de øvrige informanter. I et enkelt tilfælde blev der benyttet såkaldt snowball sampling, dvs. sampling hvor deltagerne foreslår andre deltagere, der kunne være relevante for undersøgelsen (Bryman 2012:424). Dette skyldes at en informant viste særlig interesse for specialet, og det derfor blev fundet relevant at spørge hende, hvorvidt hun kendte andre, som kunne være interesserede i at deltage. Hun formidlede efterfølgende kontakt til en chauffør hun havde kørt med tidligere, der gerne ville stille op til et interview.

Det var ikke på forhånd fastlagt, hvor mange interviews der ville blive udført, men det var i praksis en vurdering af, hvornår der ikke fremkom nye relevante oplysninger i forhold til specialets problemformulering. Det blev vurderet at empirien have nået et mætningspunkt efter det ottende interview.

Transskriberinger

Alle interviews findes som bilag, både som lydfil og transskribering heraf. Interviewene er blevet transskriberet så ordret som muligt, men i analysen vil citater blive præsenteret i en redigeret form, såfremt der ellers ville have været meningsforstyrrende ord og sproglige talefejl. Det er valgt at lade informanterne være anonyme, da deres identitet ikke findes væsentlig for undersøgelsen af problemformuleringen, hvorfor deres navne i analysen vil være ændret. En sådan anonymisering vurderes at kunne bidrage til, at informanterne åbner op og taler mere frit, end hvis de ikke var anonyme. Samtidig blev det valgt at anonymisere informanterne, da deres navne og oplysninger er tilgængelige på internettet, hvorfor det ellers ville være muligt at koble citaterne til informanter.

Validitet og reliabilitet

Som afslutning på metodekapitlet vil dette afsnit beskæftige sig med specialets validitet og reliabilitet, der bruges til at vurdere kvaliteten af et forskningsprojekt.

Validitet omhandler hvorvidt en metode reelt undersøger det, den har til formål at undersøge, og reliabilitet omhandler konsistensen og troværdigheden af en undersøgelses resultater (Kvale & Brinkmann 2009:271f).

Det at specialet benytter sig af metodetriangulering vurderes at være med til at højne undersøgelsens validitet og reliabilitet, eftersom problemstillingen metodisk belyses fra flere vinkler. Observationen vurderes at have bidraget til en bedre forståelse af informanterne, hvilket har øget specialets validitet. Samtidig er validiteten forsøgt højnet ved løbende at fortolke og gengive informanternes svar under interviewene, for at sikre en overensstemmelse mellem deres egne udsagn og den forståelse jeg fik heraf, der således blev bekræftet af informanterne selv.

Informanterne gav udtryk for mange af de samme ting, hvorfor der ved empiriindsamlingens afslutning var en oplevelse af, at de relevante aspekter af problemstillingen var blevet belyst, eftersom de sidste interviews primært gentog pointer fra de tidligere interviews.

Specialets reliabilitet er forsøgt øget ved at beskrive specialets metodiske fremgangsmåde, således

at denne er præget af stor gennemsigtighed. Vedlagt som bilag er specialets observationsguide og interviewguide, hvorfor det vil være muligt metodisk at foretage en lignende undersøgelse. I kvalitativ forskning er empirien dog præget af den sociale kontekst hvori den er skabt, i samspil mellem interviewer og informant. Eftersom sociale kontekster ikke kan fastfryses, er disse i stedet blevet beskrevet for at give en forståelse af de kontekster, hvori informanternes svar er blevet givet. Eksempelvis præsenteres informanterne som indledning til analysen, for at give en forståelse af de karakteristika der kendetegner dem, og som kan have betydning for specialets fund.

Kapitel 3: Teori

Dette kapitel vil beskæftige sig med de teoretiske perspektiver, som vil blive anvendt i specialet til at belyse problemstillingen. Specialet er inspireret af den adaptiv teoris brug af orienterende begreber, hvorfor der indledningsvis vil være en kort introduktion til denne tilgang, hvorefter specialets orienterende begreber vil blive begrundet og udfoldet.

Orienterende begreber

Brugen af såkaldte orienterende begreber introduceres med den adaptive teori fremført af den tidligere professor i sociologi Derek Layder i værket *Sociological Practice: Linking Theory and Social Research* (1998). Med den adaptive teori forsøger Layder at introducere en ny tilgang, der har til formål at gøre op med de mange dualismer, der ellers har præget den videnskabsteoretiske tradition, bl.a. den skelnen der eksisterer mellem induktion og deduktion (Layder 1998:1, 5, 10). Adaptiv kan på dansk oversættes til tilpasset, hvilket ifølge Layder referer til at teorien “... *both adapts to, or is shaped by, incoming evidence at the same time as the data themselves are filtered through (and adapted to) the extant theoretical materials that are relevant and at hand*” (Layder 1998:38). Layder argumenterer for anvendelsen af orienterende begreber, der kan fungere som hjælpemidler til at sætte skub i teoretiseringsprocessen samt til at organisere og forme en mængde data. Formålet med anvendelsen af begreberne er, at de kan bidrage til at udvikle mere uddybede teorier, modeller eller begrebslige rammer (Layder 1998:23f). Begreberne skal således forstås som midlertidige hjælpemidler som det løbende kan være nødvendigt at revurdere, og væsentligt er det, at disse ikke bør diktere forskningen (Layder 1998:112). Der kan udledes sådanne begreber fra tre forskellige typer af kilder, fra overordnede traditioner eller paradigmer, fra enkeltforfatteres begrebsapparater, eller fra et bestemt fagområde (Layder 1998:101f). Dette speciale har orienteret sig i den eksisterende litteratur om deleøkonomi for at finde orienterende begreber. Denne bærer dog præg af, at deleøkonomi stadig er et relativt nyt og uudforsket fænomen, hvilket styrker specialets relevans yderligere. I litteraturen om deleøkonomi står Rachel Botsman og Roo Rogers bog, ”*What’s Mine is Yours*”, som et hovedværk, hvori de definerer og teoretiserer over deleøkonomien. Dette var den første samlede skildring af deleøkonomien som fænomen, og specialet vil anvende perspektiver herfra (Botsman & Rogers 2011). I Danmark udkom den første danske bog om emnet i 2014, ”*Skal vi dele?*” af Claus Skytte, der siden har udgivet endnu en bog om emnet med titlen ”*Den nye andelsbevægelse*” (2016a). Bøgerne har karakter af at være hans udlægning af deleøkonomien baseret på egne personlige erfaringer hermed, fremfor teoretiske

beskrivelser heraf. Perspektiver herfra vil dog blive inddraget i specialet, da han opfattes som Danmarks førende ekspert i deleøkonomi og ofte udtaler sig herom, da han er stor fortaler for denne. Han er selv engageret i deleøkonomien, bl.a. ejer han Resecon, Danmarks første fysiske kjolebyttebutik og medstifter af den danske deleøkonomiske tænketank Njordic. En introduktion til deleøkonomien som forskningsfelt præsenteres af Schor & Fitzmaurice, der på baggrund af kvalitative studier af forskellige deleøkonomiske aktiviteter præsenterer en forståelse af deleøkonomien, der baserer sig på omkring 150 interviews, samt observation af deleøkonomiske aktiviteter (Schor & Fitzmaurice 2015). Ud fra bl.a. ovenstående litteratur, er fire orienterende begreber blevet udledt, og disse er blevet anvendt til udarbejdelsen af en observationsguide og en interviewguide, ligesom de i analysen vil blive anvendt til at belyse den indsamlede empiri. Begreberne har en generel karakter, hvorfor nedenstående afsnit vil beskæftige sig med forskellige enkeltforfatteres forståelser heraf, der vil bidrage til en mere nuanceret forståelse af begreberne; deling, tillid, motivation og social bevægelse. Nedenstående vil præsentere teoriafsnit om hvert af de orienterende begreber, med inddragelse af relevante teoretikers perspektiver på disse begreber.

Deling

Specialets case er en deleøkonomisk aktivitet, for hvilken deling som teoretisk begreb synes væsentlig, eftersom aktiviteten fordrer, at privatpersoner i praksis er fælles om at forbruge en ressource og altså må dele denne. Begrebet deling vil derfor fungere som begrebslig ramme for undersøgelsen.

Til en forståelse af deling som fænomen inddrages Russel Belk, professor i marketing på York University i Toronto, der bl.a. er optaget af deling og de seneste år også deleøkonomi. Ifølge Belk er deling underbelyst indenfor forbrugerteorien, hvorfor hans interesse for emnet også skal forstås som et forsøg på at rette op på den forsømmelse, han mener det er, at der ikke er mere litteratur herom (Belk 2010:716). Deling er ifølge Belk formentlig den ældste forbrugstype, hvorfor deling ikke må forstås som noget nyt, men deleøkonomien er derimod snarere et udtryk for, at der er opstået nye måder at dele på (Belk 2010:730). Mennesker har delt ressourcer helt fra de tidlige samfund, hvor eksempelvis jægere og samlere delte udbyttet med resten af klanen eller stammen, hvilket var nødvendigt for at sikre alles overlevelse. Deling baserede sig oprindeligt på stærke og tillidsfulde fællesskaber, man kendte hinanden, og dem man endnu ikke kendte kunne man

observere, og man delte i familierne, klanerne, laugene, kollegierne og landsbyerne. At dele i disse fællesskaber gjorde, at man ikke frygtede snyd og svindel eller free rider problemet, hvor nogen modtager uden at bidrage med noget til gengæld. Dengang havde deling både en praktisk værdi samtidig med at det også var med til at styrke fællesskaberne. Der opstod efterhånden markedspladser, hvor man byttede ressourcer, og med tiden også handel hvor penge blev betalingsmidlet. Med markedsøkonomien forsvandt de lokale delefællesskaber, og i stedet for deling blev det andre værdier, eksempelvis religion, der var med til at holde samfundet sammen (Lorenzen 2016). Ifølge Belk kan deling defineres som : “... *the act and process of distributing what is ours to others for their use and/or the act and process of receiving or taking something from others for our use*” (Belk 2007:127). Forståelsen af deling tydeliggør han ved at modstille deling med begreberne *gift giving* og *commodity exchange*, der begge vedrører det private ejerskab, hvorimod deling gør en ressource til noget fælles. Han skelner mellem to prototyper af deling, *mothering* og *pooling and allocation of household resources*⁸. Den første type deling er, i bogstavelig forstand, udtryk for, at moderen deler sin krop med fosteret og senere sin mælk med spædbarnet. Den anden type deling omhandler det, at mennesker deler indenfor husholdningen (Belk 2010:721.). I familien opfattes ressourcer oftest som fælles ejendom og: ”*Their use requires no invitation, generates no debt, and may entail responsibilities as well as rights*” (Belk 2010:717). Afgørende i forståelse af hvorvidt en ressource forstås som fælles eller privat er det, hvordan forpligtelsen ift. denne er. Det fælles betragtes som noget man skal passe på og aflevere i samme stand som det var inden brug, hvorimod ejerskab over noget betyder, at man har mere frihed til at behandle noget, som man ønsker det. Brug af andres ting fordrer, i modsætning til de fælles, også at man spørger om tilladelse til at bruge disse (Belk 2010:717). I vores del af verden foregår deling primært indenfor hjemmet, men det er også normalt, at man deler med eksempelvis ens voksne børn, som man fx ønsker at hjælpe økonomisk (Belk 2010:724f). Deling kan dog også foregå udenfor hjemmet og familien og her skelner Belk mellem *sharing out* og *sharing in*: “*Sharing out, as seen in dividing a resource among discrete economic interests, preserves the self/other boundary and does not involve expanding the sphere of aggregate extended self beyond the family. But sharing in expands the sphere of extended self by expanding the domain of common property*” (2010:726). Ifølge Belk afhænger en sådan skelnen i praksis af, hvordan ressourcen forbruges. Han eksemplificerer dette ved at nævne den deleøkonomiske aktivitet bildeling, og hvordan to

⁸ Andetsteds betegner han denne anden prototype som ”*income pooling and resource sharing within the family*” (Belk 2007:128).

forskellige billedelingskoncepter varierer i graden af sharing in, ligesom han nævner det at blaffe som et eksempel på sharing out (2010:726) (2014a:1596). Såfremt der er tale om sharing in er der, ifølge Belk, en følelse af et de facto gensidigt ejerskab, hvor delingen fremmer og styrker fællesskabet (Belk 2014b:16). Belk er optaget af, hvordan internettet har muliggjort ”*a new era in sharing*”. Samtidig mener han dog, at en række af de nye aktiviteter, der promoverer sig selv som deling, reelt ikke er det. Derfor skelner han mellem deling og hvad han betegner pseudodeling (Belk 2014:7). Aktiviteter der i virkeligheden baserer sig på pseudodeling bruger ofte glosser fra deleuniverset, selvom det ifølge Belk ikke har noget med deling at gøre. Han definerer pseudodeling som: ”... *a business relationship masquerading as communal sharing. It may not be altogether unwelcome and it may be beneficial to all parties as well as friendly to the environment. But it is not sharing...* ” (Belk 2014b:11). Det vurderes at virksomhed-til-bruger aktiviteter, jf. typologi af deleøkonomiske aktiviteter, har en sådan karakter.

Deleøkonomien faciliterer at private ressourcer deles med fremmede, hvorfor det findes relevant at inddrage teori om commons, der beskæftiger sig med forståelser af forskellige typer af goder/ressourcer. Særligt kendt er biologen Garrett Hardins værk om commons ”*The Tragedy of the Commons*” (1968). Heri beskriver han, hvordan det ville ende som en tragedie, hvis en gruppe hyrder fik lov til lade deres kvæg gå på et fælles græsningsareal. Han skabte dermed en metafor for, hvordan en fælles ressource vil blive overudnyttet og ødelagt, fordi individerne vil forfølge egne interesser: ”*Ruin is the destination toward which all men rush, each pursuing his own best interest in a society that believes in the freedom of the commons. Freedom in a commons brings ruin to all*” (Hardin 1968:1244). Ifølge Botsman & Rogers er ”*belief in the commons*” afgørende for deleøkonomiske aktiviteter (2011:89), og siden Hardin har flere forskere arbejdet med at ændre forståelsen af commons. Særligt politologen Elinor Ostrom (1933-2012), der i 2009 modtog nobelprisen i økonomi for hendes arbejde hermed. Hun godtog ikke Hardins teoretiske forståelse af commons, hvorfor hun satte sig for at undersøge commons empirisk. Hun definerer begrebet commons som: ”*A general term that refers to a resource shared by a group of people and often vulnerable to social dilemmas*” (Hess & Ostrom 2007:349). Ostrom skelner imellem fire forskellige typer af commons, afhængig af muligheden for at ekskludere fra disse samt konkurrencen, hvilket nedenstående figur illustrerer (Hess & Ostrom 2007:9).

Bruger-til-bruger aktiviteter, eksempelvis samkørsel som undersøges i dette speciale, er deling af privatpersoners goder, altså private goder. Bilen, der tidligere, grundet ejerskabet som en forudsætning for adgangen hertil, var en privat gode,

Figur 4: *Typer af commons (Hess & Ostrom 2007:9).*

		SUBTRACTABILITY	
		<i>Low</i>	<i>High</i>
EXCLUSION	<i>Difficult</i>	Public goods Useful knowledge Sunsets	Common-pool resources Libraries Irrigation systems
	<i>Easy</i>	Toll or club goods Journal subscriptions Day-care centers	Private goods Personal computers Doughnuts

ændrer karakter, såfremt en yder vælger at deltage i deleøkonomien med denne ressource. Det vurderes at bilen derfor, med deleøkonomiens komme, kan få karakter af at være en common-pool ressource, såfremt man deltager med denne i deleøkonomien. En common-pool ressource er defineret som en resource”... *where one person’s use subtracts from another’s and where it is difficult to exclude users*” (Hess & Ostrom 2007:349). At det vurderes at samkørsel gør bilen til en common-pool ressource skyldes de to faktorer, som ovenstående figur og citatet vægter i placeringen af goder/ressourcer. Selvom samkørsel med GoMore kræver medlemskab gennem oprettelse af en profil, er det dog samtidig et åbent medlemskab der er gratis, hvorfor alle i princippet har mulighed for deltage. Chaufførerne kan dog vælge ikke at tilbyde kvikbooking, således at de i stedet skal godkende passagerer manuelt, hvorfor de dog i praksis har mulighed for at ekskludere nogle brugere. Samkørsel er samtidig en aktivitet med en begrænset kapacitet, man kan kun få adgang til de lifts der tilbydes, oftest tre per bil, og hvis disse allerede er booket af andre, har man ikke mulighed for at benytte ressourcen. Det vurderes derfor, at bilen ved deltagelse i samkørsel bliver en form for common-pool ressource. Flere teoretikere mener, at vi bevæger os ind i en ny tid med fremkomsten af nye typer af commons, eksempelvis Harvard professor Yochai Benkler, der mener at vi bevæger os mod et samfund med *commons-based peer production*, og økonomen Jeremy Rifkin, der taler om såkaldte *collaborative commons* (Benkler 2006:60), (Rifkin 2014).

Tillid

Ovenstående afsnit har beskrevet, hvordan deling kan forstås samt hvordan deleøkonomien giver adgang til goder, der før var private. I specialets problemformulering indgår begrebet tillid, eftersom tillid generelt står som et af de helt centrale spørgsmål i litteraturen om deleøkonomi, ligesom Botsman & Rogers mener, at netop tillid til fremmede er afgørende for deleøkonomiske aktiviteter succes (Schor & Fitzmaurice 2015), (Botsman & Rogers 2011:75). Derfor vil tillid også

fungere som orienterende begreb og vil i nedenstående blive udfoldet nærmere.

Som fænomen oplever tillid generelt en stigende interesse, bl.a. fordi relationer mellem mennesker ændrer sig, hvorfor man må finde nye måder at forholde sig til hinanden på (Grimen 2009:9).

Teoretikere arbejder typisk med to eller flere typer af tillid, hvilket også den tyske sociolog Niklas Luhmann, der i 1968 udgav den nok mest indflydelsesrige bog om tillid. Heri skelnede han mellem personlig tillid og systemtillid. Den personlige tillid er den tillid man har til folk man kender, der er skabt af gentagen samhandlen og ofte over længere tid, en tillid der derfor er begrænset til en mindre gruppe af mennesker. Selvom personlig tillid ifølge Luhmann er nødvendig i det moderne samfund, mener han samtidig også at den er utilstrækkelig, hvorfor han beskæftiger sig med hvad han betegner som systemtillid (Grimen 2009:98ff.). Systemtillid ”... *implicerer en bevidst risikeret given afkald på mulige yderligere informationer, sikre indifferenser og løbende resultatkontrol*” (Luhmann 1999:57). Ovenstående skelnen mellem forskellige typer af tillid findes relevant, eftersom man i deleøkonomien vælger at interagere med fremmede, hvorfor den personlige tillid altså ikke findes tilstrækkelig, da man ikke kender de individer man indgår i delingen med. Kendetegnende for det at udvise tillid er, at man stoler på nogen og derfor handler med få forholdsregler. Tilliden der udvises er dog sjældent ubetinget, men bør forstås som værende treleddet: nogen stoler på nogen med henblik på noget (Grimen 2009:19). Som passager ved samkørsel stoler man således på, at chaufføren, som man udviser tillid til, udfører den forventede handling, dvs. i udgangspunktet bringer en fra A-B. Man kan dog sagtens have tillid til nogen på visse områder og samtidig have mistillid til dem på andre, hvorfor tillid må forstås som noget der er begrænset, betinget, og specificeret (Grimen 2009:13f.). Når man fx vælger at være passager er det ikke nødvendigt med ubetinget tillid til den person man kører med, men kun tillid ift. det man udviser tillid med henblik på, hvorfor man har tillid til personen i rollen som chauffør. Tillid indbefatter ofte, at man overlader noget af værdi til andre, som man forventer at de passer på og overlader i samme stand som de fik det i deres varetægt (Grimen 2009:26ff.). Passagerer der samkører overlader deres sikkerhed i chaufførens varetægt, og chaufføren må også udvise tillid til, at dem han kører med passer på den værdi, han udsætter for risiko i tillidsrelationen, dvs. bilen. Når man udviser tillid udsætter man sig selv for en sårbarhed, eftersom man risikerer et tab, såfremt tilliden er fejlplaceret. En sådan sårbarhed kan dog forsøges reduceret, eksempelvis ved at man forsikrer sig (Grimen 2009:122). I deres betingelser skriver GoMore, at de kun fungerer som mellemmand og udbyder en formidlingsplatform, hvorfor de derudover intet ansvar påtager sig for

samkørslen. Samkørsel sker derfor på brugernes eget ansvar og GoMore hæfter ikke for eventuelle skader der kan opstå under en sådan samkørsel⁹. De forsøger dog at reducere chaufførernes sårbarhed ved, at de ved aflysninger foretaget af passagerne under 24 timer inden afgang, er sikret en andel af det beløb de skulle have modtaget for liftet, en andel der stiger jo tættere på afgangstidspunktet der aflyses. Som passager er sårbarheden ved samkørsel reduceret, grundet det forhold at de er dækket af chaufførens lovpligtige ansvarsforsikring.

Foruden sårbarhed er også usikkerhed forbundet med det at udvise tillid. Usikkerhed er udtryk for det, man ikke kan vide, om den man udviser tillid, og angår altså tillidsmodtagerens pålidelighed. En sådan usikkerhed kan reduceres ved at tillidsgivere får mere viden, fx ved at man får kendskab til modtageres rygte (Grimen 2009:123). I det moderne samfund er mange organisationer optaget af at skaffe en sådan viden, med det formål at skabe et sikrere grundlag for tillidsgiveren, ved at reducere dennes usikkerhed (Grimen 2009:129). GoMore forsøger at reducere brugernes usikkerhed ved at give brugere viden om hinanden. Eksempelvis har alle brugere en profil, som skal udfyldes med relevant information, således at andre kan orientere sig forud for samkørsel med brugeren. Som bruger kan man desuden vælge at have verificeret sin identitet ved at have forbundet profilen med ens Facebook profil og valideret sit mobilnummer, og det vil fremgå for andre brugere at profilen er verificeret. En sådan form for sikkerhedsmekanisme er en traditionel mekanisme, der er udtryk for såkaldt hård sikkerhed (Jøsang, Ismail & Boyd 2007:622). På brugerens profil er det muligt at få megen information om personen, profilen kan fx være udfyldt med navn, et profilbillede, hjemby, alder, uddannelse og beskæftigelse, samt hvor længe brugeren har haft en profil på siden og hvornår denne sidst var aktiv her. Det fremgår på profilen hvor mange gange brugeren har benyttet sig af samkørsel, og hvis brugeren har en bil kan modellen og et billede heraf også være tilknyttet. En anden måde GoMore forsøger at reducere usikkerhed på, er ved at give brugerne viden om hinandens rygte gennem ratings og anmeldelser, der er eksempler på sociale kontrolmekanismer, såkaldt blød sikkerhed (Jøsang, Ismail & Boyd 2007:622). Efter endt samkørsel har både chauffør og passagerer 14 dage til at bedømme denne, både ved at rate og anmelde den, således at andre brugere kan bruge informationen når de planlægger samkørsel. Botsman & Rogers opererer med begrebet *reputation capital*, som de mener har fået værdi som en reel sekundær valuta: ”*The more you participate in Collaborative Consumption, the more reputation capital you earn, and the more you earn, the more you can participate*” (Botsman & Rogers 2011:219). Når services formidles via internettet, hvilket er tilfældet med GoMore, har nyderen ikke mulighed for at se eller prøve

⁹ GoMores betingelser §7.

produktet, inden det bliver købt. Som nyder står man derfor i anden situation end yderen, der er sikret det han forventer, penge. Dette asymmetriske forhold kan dog forsøges løst ved hjælp af ratingsystemer, der kan fungere som en form for *collaborative sanctioning systems*: “*The basic idea is to let parties rate each other, for example after the completion of a transaction, and use the aggregated ratings about a given party to derive a trust or reputation score, which can assist other parties in deciding whether or not to transact with that party in the future*” (Jøsang, Ismail & Boyd 2007:618). Foruden at ratingsystemer kan hjælpe individet med at beslutte, hvorvidt han skal indgå i en transaktion, kan sådanne systemer også fungere som et redskab til at øge incitamentet for at udvise god opførsel, hvorfor de derfor kan have en positiv effekt på markedets kvalitet (Jøsang, Ismail & Boyd 2007:618). Den gennemsnitlige medlemsrating på GoMore er 4.8 ud af 5, og brugernes ratings kommer til udtryk som et antal stjerner på deres profil. Derudover er det også muligt at skrive en anmeldelse af turen, med udsagn som fx ”*pålidelig*” eller ”*god kørsel og hyggeligt selskab*”. Studier har dog vist, at sådanne systemer, grundet deres offentlige natur, kan føre til misinformation. Dette skyldes, at brugerne forsøger at undgå at bidrage til mindre gode bedømmelser, hvorfor der vil være en positiv bias ved offentlige bedømmelsessystemer (Schor & Fitzmaurice 2015:418). For at minimere brugernes usikkerhed yderligere bruger GoMore også et særligt symbol, der indikerer at en bruger er en såkaldt superbruger, hvilket vil fremgå på brugerens profil. En sådan bruger har givet information om sig selv der skal begrænse usikkerheden, og andre brugere har desuden haft en positiv oplevelse af brugeren. Man bliver superbruger såfremt man har tilknyttet et profilbillede og et valideret mobilnummer, samt opnået en rating på fem stjerner efter minimum tre ture. Det fungerer således som en form for blåstempling af brugeren, der viser at andre har haft tillid til denne.

Ovenstående afsnit har belyst begrebet tillid, samt hvordan GoMore arbejder med at skabe en sådan tillid. Nedenstående afsnit vil omhandle specialets tredje orienterede begreb, motivation, da specialet foruden tillid også beskæftiger sig med at forstå, hvad der motiverer brugerne til at deltage i samkørsel.

Motivation

Dette afsnit vil beskæftige sig med individets bevæggrunde for at deltage i deleøkonomien. Motivation kan forstås ”... *som drivkræfterne eller den psykiske energi, der fx i form af følelser, vilje, interesser e.l. igangsætter og indgår i vores adfærd og handlinger, herunder også mentale handlinger som tænkning og læring*” (Illeris 2011:431). Det findes relevant for forståelsen af

motivation at nævne, at der kan være nogle metodiske udfordringer forbundet med at undersøge denne. Dette kan bl.a. skyldes at nogle former for motivation, for informanterne kan forekomme at være mere legitime end andre, hvorfor de, bevidst eller ubevidst, kan forsøge at fremhæve disse, fremfor at give udtryk for den reelle motivation der gør sig gældende.

Litteraturen om deleøkonomi opererer med flere forskellige motiver for at deltage i deleøkonomiske aktiviteter. Botsman & Rogers mener, at motivationen for at deltage i deleøkonomien kan variere og også kan afhænge af, hvorvidt man deltager i deleøkonomien som yder eller nyder (Botsman & Rogers 2011:70). De fremhæver fire forskellige former for motivation, som de mener kan gøre sig gældende for dem, der deltager i deleøkonomien. De mener, at motiverne kan være: "*cost savings, coming together, convenience and being more socially conscious and sustainable*" (Botsman & Rogers 2011:216). Et empirisk studie af deleøkonomien, foretaget af Schor & Fitzmaurice, fandt vha. observation og interviews med deleøkonomiens brugere, at fem forskellige motiver kan gøre sig gældende. Man kan ifølge deres undersøgelse være økonomisk, miljømæssigt, socialt, idealistisk eller teknologisk motiveret (Schor & Fitzmaurice 2015). I den danske undersøgelse af deleøkonomi, foretaget af Gallup, blev deleøkonomiens brugere spurgt om deres primære motiver for at deltage i denne. Det blev dog kun skelnet mellem tre forskellige former for motivation; økonomisk, miljømæssig eller en anden type motivation. Undersøgelsen viste, at de fleste primært var økonomisk motiveret (70%), men at der også var deltagere, der var miljømæssigt motiveret (18%) eller angav en anden motivation som den primære motivation (11%) (Lehmann-Erichsen & Fjalland 2016:107).

På deres hjemmeside fremhæver GoMore selv tre motiver for, at deltage i den samkørsel de formidler. De skriver således: "*I sparer begge penge, møder nye mennesker og kører grønt!*" (GoMore). Dermed italesættes både en økonomisk, en social samt en miljømæssig motivation. Nedenstående afsnit vil udfolde de forskellige motiver som Schor & Fitzmaurice fandt i deres undersøgelse samt beskrive hvordan deres relevans betragtes i forhold til samkørsel, da jeg forestiller mig, at motivationen også vil afhænge af, hvilken deleøkonomisk aktivitet man deltager i.

Den første type motivation har en funktionel karakter og omhandler **økonomisk** og **praktisk** motivation for deltagelse. Deleøkonomien kan, når den foregår som en bruger-til-bruger aktivitet, omfordele værdi på tværs af forsyningskæden, direkte fra producent til forbruger, uden mange fordyrende mellemhandlere. Dette muliggør, at forbrugerne kan spare penge, og at man som producent af et deleøkonomisk gode kan tjene penge (Schor & Fitzmaurice 2015:414). Flere studier

af deleøkonomi indikerer, at det væsentligste motiv for at deltage i deleøkonomien er økonomisk (Nordea 2016), (Shaheen, Stocker & Mundler 2016). Som yder har man, når man tilbyder sine lift, mulighed for at tjene penge på at udnytte kapaciteten af bilen bedre. For nyder handler den økonomiske motivation om, hvorvidt samkørsel er en billigere transportmulighed end de øvrige tilgængelige, hvilket det ofte forekommer at være. Prismæssigt befinder et lift ved samkørsel på strækningen Aalborg-Aarhus sig omkring de 50 kr., hvilket er noget billigere end en tilsvarende billet med offentlig transport, hvor en DSB billet uden pladsbillet koster 197 kr. for en voksen, altså en prisforskel på 147 kr. For studerende og pendlere vil der dog i praksis være mindre at spare, da de har mulighed for at benytte sig af særlige rabatorbninger. Det findes interessant at undersøge om projektets informanter orienterer sig om tilsvarende priser på offentlig transportmidler, og om disse har nogen betydning for, hvorvidt de vælger at benytte GoMore. Det findes også relevant at belyse om chaufførerne har medtænkt indtægter fra GoMore i deres bilkøb/bilbrug, eller om dette bliver anskuet som en form for ekstraindtægt. I forståelsen heraf findes det desuden relevant at belyse, hvad der ligger til grund for chaufførernes prissætning af deres lifts, samt hvorvidt de vælger at differentiere priserne ligesom det er tilfældet med offentlig transport, hvor man som studerende fx får mindre rabat på togrejser fredage og søndage, end man får de øvrige ugedage.

Relevant i undersøgelsen af samkørsel findes også en praktisk motivation, der dog ikke nævnes af Schor & Fitzmaurice, men Botsman & Rogers mener at *convenience* kan være et motiv for at deltage i deleøkonomien (2011:216). At en praktisk motivation findes relevant skyldes, at samkørsel er en transportmulighed, og at transport i høj grad forbindes med praktik og logistik. Det at vælge samkørsel skal derfor forekomme som en rationel handling, der ikke eksempelvis øger rejsetiden markant.

Et andet motiv er **det sociale**. Deleøkonomiens brugere kan også være motiveret af at ville øge deres sociale tilknytning, samt af et ønske om at opbygge sociale netværk. I deres studie finder Schor & Fitzmaurice at denne motivation er almindelig blandt deleøkonomiens brugere, men at nogle deleøkonomiske aktiviteter ikke formår at skabe varige sociale bånd. De fandt i deres undersøgelse af timebanker, at deltagerne var skuffede over omfanget af den sociale tilknytning. De nævner også, at et studie af privat bildeling viste, at deltagerne ofte aldrig mødtes fysisk, da teknologien muliggjorde at dette ikke var nødvendigt (2015:414). Det sociale aspekt afhænger altså også af, hvilken type af aktivitet der er tale om. Nogle deleøkonomiske aktiviteter, fx det at få andre mennesker til at aflevere ens varer hjemme i garagen mens man selv er på arbejde, forekommer

ikke at være et særligt socialt anliggende, eftersom man i praksis ikke mødes (Skytte 2014:107). Samkørsel fordrer dog at deltagerne mødes fysisk og tilbringer tid sammen, hvilket gør det til en mere social aktivitet, hvorfor en social motivation for at deltage heri betragtes som værende en mulighed. Skytte beskriver dette således: ”Når man møder mennesker og har fået tillid nok til at dele et bilsæde eller noget andet med dem, så møder man folk og krydser dermed en grænse, hvor man bliver forbundet” (Skytte 2014:107). Ved samkørsel er brugerne sammen om den deleøkonomiske aktivitet, og der er ifølge Skytte en forventning om, at en sådan aktivitet er social: ”Hyrer du en taxa, behøver du ikke sige et ord på turen ... (Med) GoMore forventes det, at du taler sammen med mikroentreprenørerne ” (Skytte 2014:108). Dermed adskiller samkørsel sig fra andre transportmuligheder, hvor det ikke forventes at man interagerer.

Ifølge Schor & Fitzmaurice kan man også være **miljømæssigt motiveret** til at deltage i deleøkonomien. Nogle deleøkonomiske aktiviteters miljømæssige betydning forekommer åbenlys, fx når ting recirkuleres, så de genbruges i stedet for at der købes nyt. Eller når en tom plads udnyttes, i stedet for at lade denne være ubrugt. Samtidig kan deleøkonomiske aktiviteter dog også være med til at skabe mere købekraft blandt forbrugerne, der dermed kan øge deres forbrug (Schor & Fitzmaurice 2015:414). En rapport fra CONCITO, Danmarks grønne tænketank, konkluderer, at billedet af deleøkonomiens klimaeffekter er nuanceret. Deleøkonomiens klimaeffekter vil afhænge af, om en øget deling nedsætter forbruget af materielle ressourcer ved at fortrænge ny-indkøb, således at der produceres mindre: ”Hvis bytte- og deleaktiviteter stimulerer os til at sige, at vi kan klare os med mindre, så er det rigtig godt. Hvis de omvendt stimulerer til at udvide forbrugsmulighederne, så er det ikke godt” (CONCITO 2015:5). Ifølge rapporten har deleøkonomien endnu ikke haft en målbar CO₂-besparende effekt, på trods af at de gavnlige effekter af denne ofte fremhæves af deleøkonomiske platforme og kan virke motiverende for brugerne (CONCITO 2015:5), (Schor and Fitzmaurice 2015). Ved samkørsel fremhæves det på brugernes profiler, hvor meget CO₂ de har sparet samfundet for ved at benytte samkørsel, en udregning der dog baserer sig på, at brugeren ellers havde kørt alene i bilen. CONCITO undersøgte i deres rapport, hvilke mulige klimaeffekter samkørsel med GoMore kan have. De fandt, at samkørsel reducerer udledningen af CO₂, såfremt kørslen erstatter samme tur i privatbil, således at bilernes passagerkapacitet udnyttes bedre. I de tilfælde hvor samkørsel erstatter kørsel med egen bil er samkørsel derfor en klimagevinst, men CONCITO fandt dog, at størstedelen af turene erstatter brug af offentlig transport, eller muliggør en rejse der ellers ikke ville have fundet sted, hvorfor der ingen

klimareduktion vil være¹⁰. De vurderer, at samkørsel kan have et vist klimapotentiale, hvis der sker en opskalering af samkørsel ifm. daglig pendling, hvor samkørsel kan føre til mindre trængsel og reducere det daglige antal kørte km (CONCITO 2015:15f).

En **teknologisk motivation** for deltagelse i deleøkonomien kan ifølge Schor & Fitzmaurice også gøre sig gældende. Dette skyldes, at internettet kan bruges til at gøre ting effektivt og nemt, og brugerne synes om de sofistikerede grænseflader hjemmesiderne har, og mange brugere er vant til at bruge teknologien til fx at dele filer og musik online (Schor & Fitzmaurice 2015:414). GoMore har både en hjemmeside og en app, der gør det nemt at deltage i samkørsel, fx kan chauffør og passager skrive igennem beskedsystemet, og man kan hente oplysninger om liftet direkte ned i telefonens kalender.

Slutteligt mener Schor & Fitzmaurice også, at brugerne kan være **ideologisk motiveret**. De finder at mange deltagere er optaget af ideen om at dele og samarbejde, samt at mange brugere er kritiske overfor markedsprovision. De finder dermed at deltagelse i deleøkonomien kan være ”... *an intentional political act with the purpose of helping to construct an alternative to normative market provision*” (Schor & Fitzmaurice 2015:414).

Social bevægelse

Det sidste orienterende begreb som specialet anvender er social bevægelse, som nedenstående afsnit vil udfolde nærmere. Begrebets relevans begrundes med at deleøkonomien af nogle betragtes som et opgør med den måde samfundet hidtil har fungeret på.

En social bevægelse kan defineres som ”... *kollektiv og koordineret handlen med en vis udstrækning over tid, der udgøres af en flerhed af konkrete og netværksrelaterede aktører, udtrykker sig gennem politisk protest, har politiske mål og bygger på en grad af fælles identitet*” (Lindekilde & Olesen 2015:42). I Danmark ser ekspert i deleøkonomi, Claus Skytte, deleøkonomien som en bevægelse med et stort potentiale, som han mener kommer til at ændre verden. Endnu er deleøkonomien ifølge ham kun en tilbygning til den traditionelle økonomi, men han mener at deleøkonomien ”... *rummer kimen til en revolution, der kan vende op og ned på vores økonomi og vores opfattelse af virksomheder og fællesskaber*” (Skytte 2016a:71). Skytte forsøger at relancere deleøkonomien som

¹⁰ Bussen kan dog være et mere forurenende transportmiddel end privatbilen er ved samkørsel, hvorfor der kan være en mulig klimagevinst ved at benytte samkørsel frem for offentlig transport, såfremt rejsen ellers var blevet foretaget med bus eller en kombination af eksempelvis regionaltoget og bus (CONCITO 2015:16f).

den nye andelsbevægelse, hvilket også er titlen på hans seneste bog herom. Ifølge ham er danskerne allerede trætte af begrebet deleøkonomi, hvorimod andelsbevægelsen bringer positive associationer frem (Skytte 2016a:23). Danmark er, ifølge Skytte, allerede en delnation med en delekultur, hvilket ifølge ham er en væsentlig årsag til, at deleøkonomien som et nyt fænomen stadig ikke er en folkesag (Skytte 2016a:19ff). Således er det at dele ifølge ham en del af det at være dansk: *”Vi opfandt andelsbevægelsen for 150 år siden, og vi deler alle over halvdelen af vores løn med mennesker, vi end ikke kender, gennem ét af verdens højeste skattetryk. Vi deler alt offentligt med hinanden. Det er helt naturligt for os”* (Skytte 2016a:22). Han forudser at deleøkonomien i fremtiden vil blive en integreret del af vores hverdag, som e-handel og smartphones er blevet det i dag (Skytte 2016a:19ff). Kendetegnende for både e-handel og smartphones var det, at det var de unge, som først tog denne nye teknologi til sig, hvilket også umiddelbart virker til at være tilfældet med deleøkonomien. Når særligt mange unge vælger at deltage i deleøkonomien, findes det også relevant at belyse, hvorvidt de mener at deres deltagelse heri er noget midlertidigt, der knytter sig til deres nuværende situation eller som noget, de også i fremtiden forestiller sig at deltage i.

Alice Grønhøj, der forsker i børn og unge som forbrugere, forventer at de unge vil fortsætte med at bruge dele-tjenester, da forbrugsvaner i høj grad grundlægges i barn- og ungdommen. Hun mener dog, at der vil være forskel på hvilke tjenester de unge vil fortsætte med at bruge: *”Jeg er ikke i tvivl om, at Airbnb vil hænge ved, for der får man mere end en billig overnatning. Man får en anden oplevelse. Men med transport forholder det sig nok lidt anderledes. Der er noget bekvemmelighed og status og prestige i det at have en bil”* (Toft 2015a). At biler er forbundet med status og prestige er formentlig en almen forståelse, men ifølge branchedirektøren for Bilbranchen i DI, Thomas Møller Sørensen, oplever vi dog i Danmark i øjeblikket en holdningsændring til biler blandt de unge, der dog ikke kommer til udtryk, fordi afgiftslettelser holder hånden under markedet. Han mener at bilen som produkt har ændret sig: *”Bilen som statussymbol og noget, man identificerer sig med, er blevet ligegyldigt for mange. Det handler ikke om at eje en bestemt bil – men om at have adgang til en”* (Toft 2015b). Flere mener, at denne ændring ikke kun gør sig gældende i forhold til biler, men at ejerskabets betydning generelt har ændret karakter. Belk mener således at der er sket en samfundsudvikling fra *”you are what you own”* til *”You are what you can access”* (Belk 2014a:1599). Han mener, at det ikke længere er det at have ejerskab, der er det væsentligste, nu handler det i stedet om at have adgang. Ifølge ham kan denne samfundsudvikling indikere en bevægelse mod en post-ejerskab økonomi (Belk 2014a:1599). Således mener økonomen Jeremy Rifkin, at deleøkonomien er udtryk for et helt nyt økonomisk system: *”Markedskapitalismen er i*

færd med at sætte et vidunderbarn i verden: deleøkonomien. Det er historisk, for det er det første nye økonomiske system siden socialismen og kapitalismen” (Saietz 2014). Rifkin mener at kapitalismen har haft nået dens højest mulige niveau, og nu oplever en langsom tilbagegang. Han mener i stedet at vi bevæger os ind i et samfund med et nyt økonomisk system, der baserer sig på *collaborative commons* (Rifkin 2014:2). Netop den privatejede bil ser han som et symbol på kapitalismen, der er kendetegnet ved det private ejerskab. Han oplever, at en generation af unge mennesker nu foretrækker adgang til bilen fremfor ejerskab, hvilket han ser de mange nye deleøkonomiske bildelingsaktiviteter som udtryk for. Udviklingen mod et samfund baseret på adgang fremfor ejerskab vil ifølge ham blive fremskyndet yderligere i de kommende år, med introduktionen af den selvkørende bil. (Rifkin 2014:275ff). For Rifkin er det ændrede forhold til bilen dermed ”... *prima facie evidence of the great transformation at hand*” (Rifkin 2014:282). I specialet findes det, ifm. undersøgelsen af deltagernes motivation relevant at belyse, hvorvidt de forestiller sig også fremadrettet at være motiveret til at deltage i deleøkonomien, ligesom det findes relevant at afdække, hvorvidt de samtænker samkørsel med betragtninger om adgang og ejerskab.

Kapitel 4: Analyse

Det følgende kapitel er specialets analyse. Denne vil indledningsvis introducere specialets informanter, hvorefter den tematisk vil beskæftige sig med en række forskellige empirisk inspirerede temaer. Disse vil blive belyst vha. de teoretiske perspektiver som ovenstående kapitel har omhandlet. Analysen vil beskæftige sig med følgende hovedtemaer: *Forståelsen af det at dele, brugerne af samkørsel og dennes karakteristika, samkørsel som transportform, overvejelser omkring deltagelsen, motivationen for at deltage i samkørsel og fremtidig deltagelse i deleøkonomien*. Temaerne er konstrueret for at skabe en meningsfuld struktur i analysen, og da nogle pointer knytter sig til forskellige tematikker, vil disse blive berørt flere gange. Nedenstående præsenterer kort specialets informanter.

Præsentation af informanterne

Hannah er 29 år og studerer politik og administration. Hun oprettede sig på GoMore i 2014 og har brugt det omkring 15 gange, primært som passager og med det formål at besøge sin familie i Skive. Hun har ikke selv bil, men har en enkelt gang lånt forældrenes i en weekend, hvor hun skulle til koncert i København med nogle veninder og vha. GoMore fandt passagerer til at fylde bilen op.

Anne er 21 år og jurastuderende. Hun begyndte at bruge GoMore i 2014 og har brugt det omkring 40 gange, ligeligt fordelt mellem rollen som passager og chauffør. Hun bruger det når hun skal besøge sine venner fra bl.a. et højskoleophold, som bor spredt ud over landet. Hun har ikke selv bil, men hun har mulighed for at låne forældrenes.

Nikolaj er 21 år og studerer samfundsfag. Han har brugt GoMore ca. 50 gange i løbet af de tre år han har været medlem. Han har både været passager og chauffør, dog har han været passager flest gange, da han endnu ikke selv har bil. Hans forældre låner ham dog nogle gange deres, som en form for belønning og for at lette hans hverdag. Da interviewet finder sted, har han lige lånt bilen i to uger og bruger den til at tage til Aarhus to weekender i træk, og han udbyder disse lifts på GoMore. Han bruger samkørsel når han skal besøge venner eller hjem til sine forældre i Randers.

Nadia er 23 år og læser til jordemoder. Hun har været medlem af GoMore siden 2012 og har brugt det ca. 10 gange som passager og fire gange som chauffør. Hun har ikke selv bil, men hun har mulighed for at låne kærestens. Hun har primært brugt GoMore i forbindelse med hendes studie,

hvor hun grundet praktikophold i Herning og vagter i forbindelse med det kører mellem Aalborg og Herning.

Tobias er 24 år og studerer datalogi. Han oprettede sig på GoMore i august måned og har siden været passager på seks lifts på strækningen Aalborg-Aarhus. Han er den eneste af projektets informanter som ikke har været chauffør, hvilket han ikke har haft mulighed for, da han ikke selv har bil. Han vil dog gerne være chauffør og har overvejet at udbyde sine lifts, hvis han på et tidspunkt låner hans forældres bil, hvilket han dog sjældent gør.

Michael er 30 år og bor sammen med sin kæreste og hendes datter, og han har været medlem af GoMore i to år. Han arbejder som civilingeniør og har tidligere haft pendlet til arbejde i Skive, hvor han udbød sine lifts på GoMore. I dag bruger han det kun i forbindelse med ture han kører i fritiden, og han har i alt været chauffør omkring 50 gange, men aldrig været passager.

Mads er 32 år og bor sammen med sin kæreste og deres datter. Han brugte GoMore første gang for tre år siden og har været chauffør omkring 200 gange og passager ca. 20 gange. Han er dermed den informant der har samkørt markant flest gange. Dette skyldes at han arbejder i Aarhus, hvor han dagligt pendler til, og han udbyder altid sine lifts. Igennem GoMore har han mødt en anden chauffør, som han har en fast samkørselsaftale med, således at den ene kører hver tirsdag og den anden hver onsdag.

Mathias er 34 år og er oprindeligt uddannet tømrer, men er nu ved at uddanne sig til bygningskonstruktør. Han er pt. i praktik i Aarhus, hvorfor han dagligt pendler mellem dertil. Han oprettede sig på GoMore ifm., at han i september startede i praktik, hvorfor han også købte bil. Han har aldrig selv været passager, men været chauffør ca. 40 gange i løbet af den korte tid, han har været medlem. Da han kører i en gulpladebil, har han kun mulighed for at have en enkelt passager med.

I nedenstående oversigt er informanternes karakteristika sammenfattet for overskuelighedens skyld.

Navn	Primær rolle	Chauffør/passager	Alder	Beskæftigelsesstatus
Hannah	Passager	2/13	29 år	Studerende
Anne	Begge roller	20/20	21 år	Studerende
Nikolaj	Passager	20/30	21 år	Studerende
Nadia	Passager	4/10	23 år	Studerende
Tobias	Passager	0/6	24 år	Studerende
Michael	Chauffør	50/0	30 år	I arbejde
Mads	Chauffør	200/20	32 år	I arbejde
Mathias	Chauffør	40/0	34 år	Studerende

Tema 1: Forståelsen af det at dele, brugerne af samkørsel og dennes karakteristika

Efter ovenstående præsentation af specialets informanter, vil det første tema beskæftige sig med følgende emner; hvordan informanterne forstår det at dele samt brugerne af samkørsel og dennes karakteristika. At disse to emner kædes sammen i følgende afsnit skyldes, at deltagelse i deleøkonomien forudsætter deling af andres eller egne ting, hvorfor det findes relevant hvordan informanterne forstår denne deling, samt hvad der kendetegner netop den case, som delingen foregår i. Dette skyldes at der, jf. problemfeltet, er mange forskelligartede deleøkonomiske aktiviteter, og eftersom denne undersøgelse er et casestudie af en specifik aktivitet, er det afgørende at have forståelse for denne.

Forståelsen af det at dele

Flere af informanterne har kun mulighed for at deltage som yder i samkørslen (chauffør), fordi deres forældre eller kærester vælger at dele deres bil med informanterne, hvilket er tilfældet for både Hannah, Anne, Nikolaj og Tobias. Dermed muliggør den type af deling, som Belk betegner som den anden prototype for deling; deling indenfor husholdningen/familien, at informanterne også kan indgå i deleøkonomien som ydere, på trods af at de ikke selv har ejerskab over en bil. Informanterne kommer under interviewene med en række eksempler på, hvordan de deler ting med andre individer, forstået som dem de indgår i netværk med, værende husholdningen og familien, eller med venner og bekendte. Eksempelvis beskriver Nadia, der bor i et bofællesskab, hvordan de

hver især har medbragt egne ting, som dog kan benyttes frit af alle i husholdningen. Selv har hun fx taget en røremaskine med ”... *men den bruger de jo bare, det er jo indbegrebet af at dele, så er der en anden der har en juicer med ned og så deler vi det, der nu er*” (Nadia:17). Der er således en forståelse af, at de forskellige ressourcer er fælles ejendom, som man ikke skal spørge om tilladelse til at bruge, hvilket er kendetegnede for deling indenfor husholdningen. Flere af informanterne eksemplificerer også, hvordan man kan dele ressourcer med mennesker uden for husholdningen og nævner hvordan deres forældre deler ting, som eksempelvis en avis med naboerne på villavejen (Hannah:21). Nadia beskriver det som værende en form for ”ordning”, at man deles om ressourcer og alle sammen får glæde af disse, eksempelvis deler hendes forældre deres trailer med naboerne, fordi det ”... *er jo simpelthen for dumt, hvis vi skal have syv*” (Nadia:17). En sådan deling har karakter af, at være det som Belk betegner som sharing in, eftersom der er en forståelse af, at traileren også er til naboernes afbenyttelse, hvorfor den bliver til en form for fælles gode. Under interviewene tydeliggør informanterne Belks pointer om, hvordan internettet giver mulighed for at dele i større skala end tidligere, samtidig med at det har muliggjort nye former for deling (Belk:2014a). Det at køre sammen er ikke noget nyt, men med internettet er det blevet nemmere at organisere dette, eftersom det muliggør deling mellem fremmede, hvilket informanten Hannah beskriver. Hun siger:

”... *samkørselsordninger har jo eksisteret i mange år, blandt andet arbejdspladsmæssigt, så det er jo ikke noget nyt fænomen på den måde, men jeg tror der er nogen der har, altså de har jo fundet et guldæg ved at trække det op, sådan at man kan deltage på kryds og tværs af landet...*” (Hannah:21). Hun nævner også et eksempel på, hvordan internettet har muliggjort nye former for deling, eftersom hun fortæller om, at hun deler et Netflix abonnement med en veninde (Hannah:21). Samtidig med at denne aktivitet er et eksempel på deling, er den også et eksempel på, at definitionen af deleøkonomi stadig er uklar, da Skytte anser Netflix for at være deleøkonomi, hvorimod det ifl. Belk har karakter at være pseudodeling (Skytte 2016c), (Belk 2014:1596). Informanternes eksempler bærer alle præg af, at deling primært er noget der foregår indenfor de netværk man er en del af, hvilket de bl.a. begrundes med, at det at dele kræver tillid. Således beskriver Michael, hvordan han, da han boede på kollegie, fik dårlige erfaringer med at dele sine ting med folk på kollegiet, som han ikke rigtig kendte. Dette skyldtes at han oplevede, at de ikke kunne leve op til den tillid, han udviste dem, da han aldrig fik sine ting tilbage igen. Derfor deler han i dag kun sine ting med mennesker han kender og altså har en personlig relation til (Michael:22f). Ved deling er der, hvilket Belk også beskriver, en forventning om, at man passer på det delte og at dette leveres tilbage i samme stand som man

modtog det, hvorfor der altså er tillid forbundet med deling. Mathias fortæller om betydningen af en personlig tillid, ifm. at han under interviewet fortæller, at han godt kunne finde på at gå sammen med nogen om at købe en lejlighed i udlandet. Han fortæller dog, at det skulle være inden for vennekredsen. Han beskriver, hvordan det forhold at det er nogen man kender, for ham betyder: ”*At man sådan har den samme indstilling til hvad rigtigt og forkert er. Nogle kan måske godt synes, at det er rigtigt at holde abefest hver weekend, og behandle tingene som man nu lige kommer til, men det er ikke sikkert alle synes det*” (Mathias:18f). Han har således en forventning om, hvordan hans venner vil behandle tingene, som han baserer på sit kendskab til sine venner, hvorfor han gerne vil udvise dem tillid. Delingen af en lejlighed er et eksempel på, hvordan en ressource kan deles med mennesker udenfor familien og husholdningen, og enten kan være sharing in eller sharing out, afhængigt af hvordan ressourcen deles. At dele en lejlighed indenfor vennekredsen er sharing in, hvorimod Belk beskriver hvordan en timeshare lejlighed vil være sharing out (Belk 2010:726), en form for deling som Mathias direkte afviser at ville deltage i (Mathias:18).

Ovenstående afsnit har belyst, hvordan det at dele findes naturligt, men at informanterne samtidig også forbinder deling med tillid, hvorfor de har en forståelse af, at deling er noget der foregår indenfor de netværk man deltager i. Nedenstående afsnit vil nu beskæftige sig med den specifikke deleøkonomiske aktivitet de alle deltager i, samkørsel. Først vil brugerne af denne blive beskrevet, hvorefter temaet efterfølgende vil beskæftige sig med, hvad der kendetegner samkørsel.

Brugerne af samkørsel

Specialets informanter afspejler det faktum, at det er indenfor de seneste år, at deleøkonomien som fænomen er blevet udbredt, herunder også samkørsel. Alle specialets otte informanter er først blevet brugere indenfor de seneste fire år, to af dem, Tobias og Mathias, indenfor det seneste halve år (Tobias:2), (Mathias:2). Informanten Michael fortæller, hvordan han oplever at deleøkonomien er blevet mere udbredt, end den var da han første gang oprettede enkelte lifts, uden at der dog skete noget. Der gik derfor et stykke tid inden han reelt begyndte at bruge samkørsel fordi:

”Det gik lidt i glemmebogen et lille stykke tid indtil det sådan blev mere populært (...) der gik jo sådan, det bliver sådan lige pludselig meget populært, lige pludselig inden for en kort periode og inden det der var det sådan, det var meget nyt og der var ikke ret meget på og sådan nogle ting...” (Michael:1).

Da han oprettede sig, var der altså ikke etableret en kritisk masse, der kunne holde platformen i

gang, hvilket han dog oplevede skete senere. Flere af informanterne fortæller, at de i medierne havde hørt om samkørsel, men Anne fortæller, at der alligevel gik et stykke tid inden hun selv begyndte at bruge samkørsel. Det gjorde hun først ”*Da det ligesom blev lidt mere udbredt og lidt flere vidste, hvad det rent faktisk var*” (Anne:1). Selvom Tobias først begyndte at bruge samkørsel i august måned, er det dog også flere år siden, at han første gang hørte om konceptet. Dengang havde han et enkelt gruppemedlem der brugte det; i dag er der flere i hans vennekreds der bruger det, hvilket flere af de øvrige informanterne også fortæller, at der er i deres vennekredse (Tobias:1), (Nikolaj:14). Flere af informanterne beskriver, hvordan de begyndte at bruge samkørsel i forbindelse med, at et konkret transportbehov opstod, hvilket også var tilfældet for Mathias. Han begyndte således først at bruge det i september måned, da han skulle til at pendle dagligt til Aarhus. Han hørte dog, ligesom Tobias, om samkørsel for flere år siden, men er først blevet bruger nu, da han ”... *bare aldrig rigtig haft behov for det før*” (Mathias:1). Informanternes deltagelse i samkørsel er således forbundet med dennes udbredelse samt et konkret transportbehov, da man sjældent vælger transport for transportens skyld, men derimod fordi man har et ønske om at komme et bestemt sted hen.

Der findes ikke danske tal om hvem brugerne af samkørsel er, men den udførte observation gav en forståelse af, at det særligt er unge mennesker der deltager i samkørsel, og at mange af disse er studerende (Feltnoter). Aldersmæssigt befinder speciallets informanter sig mellem 21-34 år og er primært studerende, dog er to af informanterne færdiguddannede og i arbejde. Informanterne blev under interviewene spurgt om, hvem de oplever brugerne af samkørsel er, for at få en forståelse af den kontekst hvori informanterne deltager. Informanterne gav udtryk for, at den forståelse jeg havde fået vha. den udførte observation også svarede til deres virkelighed, eftersom de oplever at det særligt er yngre mennesker der deltager i samkørsel, mennesker i 20erne eller 30erne, og oftest studerende. Flere pointerede desuden, at passagerne typisk er yngre end chaufførerne (Anne:11), (Hannah:15), (Nikolaj:14) (Tobias:15f). Dette kan skyldes, at man ofte er lidt ældre, før man vælger at anskaffe sig en bil, bl.a. grundet den økonomiske udgift forbundet hermed. Mads vurderer, at 90% af de passagerer han har med, når han dagligt pendler til Aarhus, er studerende og han oplever, at det er:

”... *meget den samme historie med at de læser sociologi eller psykologi og de bor i Aalborg og læser i Aarhus eller et eller andet. Det er sådan meget de samme historier man hører på den måde, selvom det er forskellige mennesker, det er sådan meget samme type personer, det er meget den samme aldersgruppe...*” (Mads:6).

Ud fra ovenstående vurderes det, at informanterne i høj grad afspejler den brugergruppe der primært bruger samkørsel, eftersom informanterne er yngre mennesker, der primært er studerende. Foruden ovenstående karakteristika ved brugerne, fortalte flere af informanterne også, at de har en oplevelse af, at brugerne generelt er meget åbne og udadvendte mennesker (Anne:11), (Nikolaj:14), (Nadia:13). Dette var også en selvforståelse, som flere af informanterne selv gav udtryk for under interviewene (Hannah:11), (Tobias:3).

Ovenstående har omhandlet brugernes karakteristika, hvorfor nedenstående afsnit nu vil fokusere på, hvad der kendetegner selve samkørselens som disse deltager i. Da specialet ikke er et interaktionistisk studie, vil fokus blot være på udvalgte aspekter af samkørslen, som findes relevante for forståelsen af brugernes deltagelse.

Samkørselens karakteristika

Ved samkørsel interagerer man med mennesker man, som oftest, ikke kender, da teknologien muliggør interaktion med mennesker udenfor de netværk, man ellers er vant til at dele indenfor. Et brugbart redskab til denne interaktion kan være de præferencer, som man forud for samkørslen har mulighed for at vælge. Michael beskriver, hvordan disse kan bruges til en slags forventningsafstemning. Han fortæller at: ”... så ved folk lidt hvad de går ind til, de ved også vi snakker gerne i bilen, der bliver også hørt musik, og ja, du skal lade være med at ryge inde i bilen så er det sådan set simpelt nok på en eller anden måde ikke også” (Michael:13). Som Michaels beskrivelse indikerer med ordvalget ”vi snakker gerne i bilen”, er præferencerne dog ikke nødvendigvis udtryk for, at der så skal snakkes. Dette oplever chaufføren Mads dog, at nogle fejlagtigt tror, da de forstår præferencerne som noget, der er hugget i sten. Han mener derfor at præference er et forkert ord, fordi det indikerer at man eksempelvis vil snakke, hvis man har valgt det som præference, hvilket han ikke mener er tilfældet (Mads:8). Selvom præferencerne kan fungere som et redskab for samkørslen, fortæller Mads om en situation, som kan opleves som et udtryk for, at samkørsel for nogle er en uvant situation, hvorfor det kan være svært at vide, hvordan man skal navigere i denne. Han oplevede således, at en af hans passagerer spurgte ham, hvorvidt det lige var i orden at hun foretog et opkald, eller om det forstyrrede ham, en episode som han fortæller, at han opfattede som lidt komisk (Mads:8). Episoden kan også være udtryk for, at passageren oplevede samkørslen som en social situation, der var defineret af chaufføren, hvilket vidner om at samkørsel adskiller sig fra andre typer af transport, hvor man ikke skal spørge nogen om lov for at

foretage et opkald. Det er endda noget folk gør i så stor og højlydt grad, at der nogle steder gøres opmærksom på, at man bør vise hensyn til sine medpassager. Den udførte observation og interviewene vidner generelt om, at samkørslen har en mere social karakter end den kollektive transport. På de samkørsler jeg deltog i, blev der snakket på fem ud af seks lifts, dog i varierende grad (Feltnoter), og informanterne fortalte at der ved samkørsler oftest bliver snakket. Flere af informanterne fortalte, hvordan de inden de begyndte at samkøre, havde frygtet at dette ikke ville være tilfældet, hvilket ifølge dem ville kunne skabe en akavet social situation. Således fortæller Hannah: ”... jeg kan godt føle at der er sådan lidt den der larmende tavshed, hvis man sidder i en bil hvor der overhovedet ikke rigtig bliver snakket, det synes jeg er sådan lidt, der kan jeg godt være sådan lidt en elefant i en glasbutik der vælter rundt på en eller anden måde” (Hannah:13). Flere modstiller samkørsel med det at køre i tog, og fortæller hvordan de oplever det som værende to vidt forskellige situationer, eftersom graden af interaktion er forskellig. Om dette siger Mathias: ”Når man sidder i en bil så er det mærkeligt ikke at snakke med den der sidder ved siden af, men sidder man i et tog så er det mærkeligt at sidde og snakke med den man sidder ved siden af ikke, det er sådan lidt, det er lidt skørt ikke” (Mathias:5). Informanterne giver udtryk for, at det er ”... normen i DSB tog at man bare sidder og kigger ned i sin telefon eller på sin bærbare eller et eller andet, at man ligesom bare, ja, mind your own business agtig” (Tobias:6). Tobias beskriver hvordan samkørsel er lidt mere til den sociale side, og fortæller at det her er normen at møde folk med: ”ganske almindelig venlighed, åbenhed, øh ja være glad, positiv” (Tobias:6). Informanterne giver således udtryk for, at samkørsel har den sociale karakter, som Skytte beskriver kendetegner samkørsel, hvor det iflg. ham netop forventes, at man interagerer. Samtaleemner ved samkørslen er typisk hvad folk laver og hvad de er på vej til eller vind og vejr og aktuelle emner, eksempelvis det nyligt overståede præsidentvalg i USA (Feltnoter), (Mathias:6). Flere af informanterne mener, at det er chaufføren, som har det primære ansvar for at få brudt isen og startet en samtale op. Det fortæller eksempelvis Anne, som også tænker over dette, når passagererne er på hvad hun beskriver som hendes territorium (Anne:15). Mads, der dagligt er chauffør, fortæller også, at han er bevidst om denne forståelse, og fortæller hvordan han har prøvet at sætte sig ind i bilen og være helt stille i 10 minutter med det resultat, at der intet blev sagt. Starter han derimod en samtale op, oplever han at der vil blive snakket (Mads:7). Dette understreger det forhold, at bilen normalt forstås som en privat gode, hvorfor der, selvom chaufførerne vælger at lade andre benytte denne, er en forståelse af, at det stadig er dem der bestemmer over situationen. Specialets informanter giver generelt udtryk for, at de gerne vil snakke ved samkørsel, med undtagelse af Nikolaj, der fortæller hvordan han kun

snakker når han selv er chauffør ”At jeg snakker med folk, det er egentlig kun når jeg selv kører, hvis jeg ikke kører selv så prøver jeg at sætte mig om på bagsædet og sætte noget musik i ørene fordi at, ja, der er for meget smalltalk over den og det bliver lidt kedeligt i længden” (Nikolaj:3). Dette begrundes han med, at han som chauffør ikke har samme mulighed for at slappe af, som når han er passager, hvorfor han mener, at han ligeså godt kan føre en samtale, og han giver udtryk for, at det som chauffør er ham der styrer denne (Nikolaj:11). Selvom det forekommer, at der snakkes på de fleste samkørsler, fortæller informanterne dog også, at de har en oplevelse af, at der er nogle, som ikke er interesserede i at snakke på turene. Informanterne fortæller, at man i så fald hurtigt kan fornemme dette, når de har en oplevelse af, at ”... det var ikke det, de var der for...” (Tobias:3), (Anne:8). Citatet vidner om, at det primære formål med rejsen er transporten, og nedenstående afsnit vil belyse, hvordan samkørsel forstås som transportform. Nedenstående tema findes relevant, da det under interviewene bliver tydeligt at samkørsel ikke er et fænomen, der kan forstås som et selvstændigt fænomen, men derimod noget som må forstås i relation til andre transportformer. Dette blev eksempelvis tydeliggjort i forståelsen af samkørselens sociale karakter, hvor informanterne brugte andre transportformer til at forklare det særlige ved samkørslen.

Tema 2: Samkørsel som transportmulighed

Temaet vil afdække, hvordan brugerne forstår samkørsel i relation til andre transportformer, herunder hvilke fordele og ulemper der forbindes med samkørsel som transportform. Temaet skal, i samspil med ovenstående, bidrage til en forståelse af, hvad det er for en aktivitet brugerne vælger at deltage i, inden det vil blive undersøgt, hvilken betydning tillid har for deres deltagelse heri, og hvad der motiverer dem til at deltage i netop denne aktivitet. Indledningsvist findes det relevant at drage paralleller til det at blaffe, hvilket flere af informanterne også gør under interviewene.

En videreudvikling af blafferkulturen

Det at køre med fremmede, som man gør ved samkørsel, er i udgangspunktet ikke noget nyt fænomen. Vi kender det fra folk, som står i vejkanten og blaffer i håbet om, at blive samlet op af en bil der skal i samme retning, og som vil tage dem med gratis. Ifølge Belk er det dog et fænomen der i dag næsten er blevet fortrængt, grundet ”*stranger danger*”, men som nu dukker op i nye former, fx samkørsel arrangeret vha. internettet (Belk 2014a:1596). En repræsentativ meningsmåling foretaget

af analyseinstituttet Wilke viser, at kun 20% af danskerne ville give en blaffer et lift, hvis de så en, mens hele 55% afviser, at ville gøre dette. Målingen viser samtidig en kønslig forskel, eftersom 27% af mændene ville samle en blaffer op, mens det kun er 12% af kvinderne, der ville gøre det samme (Jensen & Thorbech 2016). Mens færre i dag vælger at blaffe, og mange er skeptiske omkring at samle en blaffer op, oplever samkørsel dog samtidig en enorm vækst. To af specialets informanter, Nadia og Nikolaj, fortæller, at de tidligere har blaffet. Nadia fortæller, at hun, i forbindelse med et højskoleophold, begyndte at blaffe, fordi der var rigtig dårlige busforbindelser mellem højskolen hun gik på, og der hvor hun skulle hen. Samtidig var der dog ”... rigtig mange, der alligevel skulle den vej”, hvilket gjorde at hun begyndte at blaffe (Nadia:1). Den offentlige transport gav hende altså ikke de muligheder hun efterspurgte, hvorfor hun forsøgte sig med, at køre med folk privat i stedet for. For hende var det at blaffe dog aldrig den eneste mulighed, da der kørte bus på strækningen, dog med nogle timers ventetid (Nadia:3). Om forskellen mellem den samkørsel hun i dag deltager i og det at blaffe, fortæller hun, at ”jeg tænkte egentlig, at GoMore ville være mere sikkert som passager end det ville være at blaffe, fordi jeg tænkte det var mere, jeg følte det var mere ordnede forhold” (Nadia:2). Denne forståelse begrundes hun med, at man forud for samkørslen har mulighed for at få informationer om chaufføren, en mulighed man ikke har når man blaffer (Nadia:2). Dette forhold gør, at Nikolaj, der også har blaffet flere gange, beskriver at samkørsel er: ”... jo så offentligt...”, hvorfor han sammenligner det med at benytte offentligt transport, hvorimod han oplever det at blaffe, som værende mere anonymt (Nikolaj:4). De nye teknologiske muligheder som samkørsel anvender gør altså, at det således ikke er en helt fremmed man møder, forstået på den måde, at man allerede har nogle informationer om denne, der kan reducere usikkerheden i tillidsforholdet. Nadia fortæller, at hun har en oplevelse af, at hun derfor godt kan bruge GoMore alene som passager, hvorimod hun ikke kunne finde på at blaffe alene (Nadia:2).

En anden væsentlig forskel på samkørsel og det at blaffe er, at man som passager kan vide sig mere sikker på at komme afsted, eftersom man har lavet en aftale med en chauffør, der således har planlagt samkørslen (Nadia:2). Som blaffer må man afvente, hvorvidt nogen vælger at holde ind og tage en med, hvorfor man kan risikere at skulle vente noget tid eller slet ikke komme afsted. Man må have tillid, til at nogen vælger at tage en med eller have en plan b, eksempelvis offentlig transport.

Nikolaj, der kun har blaffet på kortere strækninger, fortæller, at han godt kunne tænke sig at prøve at blaffe ifm. en fremtidig ferie, ligesom en af hans venner lige har været afsted på en ni måneders

tomletur. Han begrundet netop dette med, at han oplever at der i samfundet eksisterer den stranger danger, som Belk beskriver. Dette vil Nikolaj dog ikke affinde sig med:

”Jeg vil rigtig gerne, alle de der fordomme jeg har, dem vil jeg udfordre mig selv med, om at verden er ikke så farlig, verden er virkelig ikke så farlig, og du kan jo sagtens stole på mennesker, hvis man bare tør, de er jo helt normale som os andre, der tror jeg måske at man er blevet påvirket lidt dårligt af medierne” (Nikolaj:7). Han giver således udtryk for, at frygten skyldes manglende erfaring med, hvad der reelt sker, hvis man udviser fremmede tillid. To af chaufførerne, Michael og Mads, fortæller, at de godt kan finde på at tage blaffere med, noget Michael dog ikke havde kunne finde på at gøre, inden han havde prøvet samkørsel. Han giver dog ikke udtryk for at dette skyldtes frygt, men snarere at det at tage fremmede med ind i bilen bare ikke faldt ham naturligt. Han fortæller:

”Det sådan lidt, okay nu kommer der nogen andre mennesker med ind og sådan nogle ting ikke også, hvorfor skal de stå og med ind i min bil og sådan nogle ting, men så når man har prøvet GoMore et par gange så bliver det sådan, det var da ikke så unaturligt igen. Forskellen var bare at det ene det var en god gerning, det andet det var sådan noget dele fælles noget” (Michael:4).

I dag kan han således godt finde på at tage blaffere med, eksempelvis fortæller han hvordan han og kæresten tog nogle blaffere med fra Aalborg til grænsen, som skulle videre til Bulgarien (Michael:4). Mads har også haft blaffere med, men han fortæller at det overrasker ham, at folk stadig blaffer, fremfor at bruge samkørsel. Han mener at dette skyldes, at det at blaffe jo er gratis, til forskel fra samkørsel. I det danske samfund mener han dog, at: *”... alle har råd til at komme fra A-B hvis de vil, og bruger de rigtige tjenester”* (Mads:12f). Derfor har han også tænkt over, at det ville være unfair at tage blaffere med på et lift hvor han havde betalende passagerer med, hvilket han dog endnu ikke har oplevet, da han haft fyldt bil flere gange han har set blaffere, som han ellers havde taget med (Mads:12f). Muligheden for at benytte samkørslen har altså gjort, at han ikke har taget blaffere med, hvad han ellers ville have gjort hvis han ikke havde solgt de ledige pladser i sin bil. I modsætning til Michael har samkørsel derfor ikke øget sandsynligheden for at han tager blaffere med, men snare begrænset denne, da samkørsel gør, at han nu udnytter bilens kapacitet.

Samkørsel vs. offentlig og privat transport

Inden samkørsel blev en mulighed, benyttede informanterne enten offentlig eller privat transport, og beskriver under interviewene hvordan samkørsel adskiller sig fra disse transportformer, eftersom

samkørsel er en hybrid af disse transportformer. Informanterne beskriver hvordan samkørsel adskiller sig fra anden transport, ift. udbud og efterspørgsel, organisering og fleksibilitet, hvilket dette afsnit vil beskæftige sig med. De økonomiske fordele forbundet med samkørsel vil blive belyst under afsnittet om motivation.

En forudsætning for deltagelse i samkørsel er, at der er en sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel, således at chauffører og passagerer kan samkøre. Selvom GoMore har hele 550.000 medlemmer¹¹, beskriver nogle af informanterne, hvordan de på trods af antallet af brugere, oplever at samkørsel ikke altid er en mulighed. Dette oplever Hannah, der ellers gerne ville have brugt samkørsel dagligt, ifm. at hun pendler til Thisted grundet et praktikophold, men her har dette ikke været muligt for hende at finde en chauffør, som hun kan køre med fast (Hannah:5). Nadia beskriver også, hvordan det kan være svært for hende at finde lifts, der passer på de tidspunkter hun ønsker at rejse, hvilket hun fortæller kan få hende til at vælge at tage bussen, eller køre selv (Nadia:12). Særligt på strækningen mellem Aalborg-Herning har hun oplevet at det har været svært at finde lifts, men samtidig også at finde passagerer (Nadia:7). Mathias fortæller også, hvordan han lægger nogle lifts ind til en strækning, Aalborg-Løgstør, som han oplever der ikke er passagerer til. Faktisk har endnu ingen haft booket sig ind på disse ture, hvorfor han kører dem selv uden passagerer (Mathias:5). Informanterne giver dog udtryk for, at der på andre ruter er gode samkørselsmuligheder, eksempelvis på strækningen Aalborg-Aarhus eller Aalborg-København, altså mellem de større byer. Således fortæller Anne at: ”... når jeg har skulle finde et lift, så har jeg som regel altid kunne finde det på GoMore” (Anne:17). Mads der dagligt pendler mellem Aalborg og Aarhus, fortæller således, at han ikke oplever at have et eneste tomt sæde ledigt, i den uge hvor interviewet finder sted. Han fortæller dog, at han har oplevet der er sket en udvikling: ”... før i tiden har der måske været en dækning på 70% hvis jeg var heldig ikke, men nu er den næsten 100%...” (Mads:2). Citatet understreger det forhold, at samkørsel er en ressource med en begrænset kapacitet. Ovenstående fund, at samkørsel ikke altid er muligt udenfor de store byer, kan være med til at forklare, hvorfor der er en højere andel af deleøkonomiske brugere i de større byer end i de små, jf. problemfeltet.

Samkørsel differentierer sig også fra øvrige transportmuligheder ift. fleksibilitet. Således beskriver Nikolaj, der bruger samkørsel mellem de større byer, hvordan ”... toget det kører vel hele tiden,

¹¹ Man er medlem, såfremt man har oprettet sig med en profil på GoMores hjemmeside. Hvor mange der reelt er brugere af GoMore, og altså benytter samkørsel, foreligger der ikke tal om.

GoMore der skal du være lidt heldig” (Nikolaj:5). Som passager vil man opleve, at der er nogle tidspunkter der er særligt populære, eksempelvis morgen og eftermiddag, hvorfor det ikke er sikkert, at man kan finde samkørsel på det ønskede tidspunkt. Samkørsel muliggør dog for passagerne at de får en anden fleksibilitet ift. ruten, end den offentlige transport giver dem. Selvom samkørslen i høj grad er bygget op omkring den infrastruktur man kender fra offentlig transport, med transport mellem stationer/busterminaler, er der dog også flere mere destinationsspecifikke ruter, fx til universitetet. Dermed sparer man som passerer det skift der havde været med offentlig transport, hvor man havde skulle med tog til Aarhus og videre med en bus. Samtidig er det også generelt muligt at blive sat af undervejs på ruten, som det passer passageren bedst, og flere fortæller, at det også godt kan være muligt at hente/bringe passageren som denne ønsker det, såfremt det for chaufføren kun er en lille omvej (Mads:9), (Michael:17). At passagerne oplever en fleksibilitet betyder dog, at chaufførerne i nogen grad må give afkald på den fleksibilitet, der ellers er forbundet med det at have egen bil. Eksempelvis nævner Mathias at han, for at øge sandsynligheden for at få passagerer med, vælger at sætte liftet til senere end han ellers ville have kørt (Mathias:6). Chaufføren Mads, der ellers bor i Aalborg Øst, fortæller også, at han kører ”... *ind til banegården fordi jeg ved jeg kan få flere med herinde fra end jeg kan derude fra, så når jeg alligevel skal ligge og køre 120km, så gør det ikke så meget om jeg skal køre tre km ekstra, hvis jeg kan få fyldt bilen op...*” (Mads:2). Selvom der er en vis fleksibilitet for passagerne, er det selvfølgelig stadig primært på chaufførernes vilkår at samkørslen foregår, eftersom disse arrangerer samkørslen. Dette understreger Michael ved at fortælle om, hvorfor han bl.a. er chauffør og ikke passager: ”*Jeg vil ikke planlægge mig efter andres liv, men andre er hjertens velkomne til at følge med, hvis det kan passe ind i deres program*” (Mathias:5).

Et tredje væsentligt træk ved samkørsel er, at det kræver en anden grad af organisering, end det gør at bruge offentlig transport eller køre selv. Som passager er det således et vilkår ved samkørsel, at der er risiko for at der kan ske aflysninger, hvilket informanterne dog giver udtryk for sker sjældent, hvorfor det ikke er et emne der fylder under interviewene (Anne:14). Mathias der er chauffør fortæller dog, at han grundet dette ikke ville kunne bruge samkørsel som passager: ”*Altså den usikkerhed der, kommer bilisten nu til det aftalte tidspunkt, kan jeg nå at møde på arbejde og sådan noget, det kan mit hoved nok ikke arbejde med*” (Mathias:25). Eftersom det er chaufførerne der planlægger samkørslen, kræver dette et vist administrativt arbejde fra deres side, til forskel fra når de kører selv. Mads der kender sin arbejdsplan flere måneder frem i tiden, fortæller hvordan han derfor har lagt alle disse lifts ind, og at nogle af dem langt fremme i tiden allerede er booket

(Mads:9). Nikolaj beskriver, hvordan GoMore udmærker sig ved at stille de nødvendige oplysninger til rådighed for passagerne, hvilket ifølge ham burde overflødiggøre at han skal have en koordinerende rolle:

”... jeg skal ikke have noget kontakt med nogen, jeg skriver fra banegård til banegård, jeg skal ikke skrive og jeg skal ikke svare nogen. Altså, hvis folk de skriver, jeg har det sådan lidt, hvis folk de skriver til mig altså hvornår henter du mig, detaljerne står derinde, jeg gider ikke engang svare, altså jeg gider ikke bruge min tid på det” (Nikolaj:19).

Det er tydeligt at han oplever at det er folks eget ansvar at orientere sig forud for samkørslen, og han fortæller frustreret om, hvordan nogle kan finde på at spørge ham hvor på banegården han samler dem op, selvom han synes specifikation *”først for”* burde være tydelig nok (Nikolaj:19).

Mathias oplever også, at folk nogle gange skriver forud for samkørslen, hvilket han dog ikke giver udtryk for er problematisk. Om dette siger han *”... hvis de har nogen spørgsmål så må de da fyre dem af ikke, men har de ikke nogen så ses vi da bare på dagen...”* (Mathias:8).

At man som chauffør skal afgive noget fleksibilitet og bruge tid på organisering, må man således i nogen grad være indstillet på. Informanten Michael fortæller, at han oplever at hans far har et gammeldags forhold til planlægning, eftersom han er uforstående overfor, hvorfor Michael vil deltage som chauffør i samkørsel. Faderen udtrykker overfor Michael og dennes kæreste, at han kan *”... simpelthen ikke forstå, I gider bruge tid på det, så skal I til at bruge tid på at hente og bringe...”*

(Michael:20). Dette er netop udtryk for, at deltagelse i deleøkonomien besværliggør aktiviteter, hvorfor brugerne altså skal have et motiv for at deltage, et motiv som faderen tydeligvis ikke umiddelbart kan se. Selvom det særligt forekommer at være unge mennesker der samkører, fortæller Anne dog, at hendes mor har brugt det flere gange, men hun griner dog ved tanken om, at hendes far skulle bruge det (Anne:11). Informanten Tobias, hvis far pendler mellem Aalborg og Aarhus, fortæller at han har anbefalet faderen at bruge det. Det har han dog endnu ikke gjort, hvilket ifølge Tobias kan skyldes det praktiske i det, eftersom det vil besværliggøre turen. Samtidig mener han dog også, at faderen bruger køreturen til at koble af, hvorfor samkørsel måske ikke er oplagt for ham (Tobias:21).

Samkørsel som konkurrent til offentlig transport

Under interviewene giver flere af informanterne udtryk for, at de mener at offentlig transport er alt for dyrt, hvorfor de mener at det er okay, at de i stedet for at bruge dette deltager i samkørsel. Om at

være konkurrent til offentlig transport siger Mads: *"Jeg ved ikke om det undergraver en eller anden, om det undergraver en økonomi at jeg selv udbyder det så billigt altså at jeg, jeg stjæler passagerer, det er jo det jeg gør, jeg stjæler passagerer fra en offentlig tjeneste, men øh, det er altså bare den vej det rykker"* (Mads:12). Hans udsagn vidner om en forståelse af, at det måske kan være problematisk, at han skaber konkurrence, men giver samtidig udtryk for, at han er en del af en udvikling. Nadia har et håb om, grundet en logik om udbud og efterspørgsel, at det at mange bruger samkørsel kan presse priserne på offentlig transport ned, men hun mener dog også at det kan gå den modsatte vej, hvis det eksempelvis skal gå op med hvor mange passagerer der skal med (Nadia:16). At samkørsel formentlig ikke fører til sænkede priser på offentlig transport, beskriver Michael: *"... men så kan jeg jo egentligtaget godt se, okay hvis der er færre og færre folk der kører med det, så bliver priserne sat op for at skal dække omkostningerne, men så må man lige prøve at lade være med at købe nogle tog der ikke virker eller sørge for at holde økonomien i orden..."* (Michael:24). Dermed erkender Michael, at han som chauffør kan være med til at gøre det endnu dyrere at benytte offentlig transport, hvilket han dog ikke mener er hans ansvar, da DSB ifølge ham selv er skyld i dette. At informanterne handler ud fra deres egne interesser tydeliggør informanten Tobias, der indtil for nyligt altid tog toget, men nu bruger samkørsel. Han fortæller om toget at: *"Øh, jamen, det må bare blive fyldt op af nogle andre tænker jeg sådan lidt, altså det, ellers så må de skære ned på deres afgang hvis, altså hvis de kan se et eller andet mønster, at det simpelthen slet ikke bliver fyldt op, det synes jeg lidt er deres eget problem"*(Tobias:17). Ovenstående udsagn fra informanterne indikerer, at de ikke oplever at skulle retfærdiggøre hvorfor de deltager i samkørsel frem for kollektiv transport, da de ikke oplever den kollektive transport som værende deres ansvar. De har en forståelse af et *de*, her DSB, fejler, og må tilpasse sig et nyt marked med konkurrence, eftersom samkørsel gør op med det monopol der i praksis eksisterede tidligere.

Tema 3: Overvejelser omkring deltagelsen

Ovenstående har beskæftiget sig med samkørsel som transportform, hvorefter analysen nu vil fokusere på informanternes overvejelser om at deltage i samkørsel, samt hvilken betydning tillid har herfor. Motiverne for deltagelsen vil blive belyst i det efterfølgende tema.

Det at ville deltage

Under interviewene fortæller informanterne om, hvilke overvejelser de gjorde sig forud for deres deltagelse i samkørslen. Hannah fortæller at: ”... *Jeg er ikke så bange anlagt for sådan noget der med at skal springe på nye ting...* ” (Hannah:2), et udsagn der vidner om, at hun mener at andre kan være usikker på at deltage i noget nyt. At samkørsel er noget nyt beskriver informanten Tobias ligefrem som værende en af årsagerne til, at han vælger at deltage i denne (Tobias:5). Informanterne giver alle, på forskellig vis, udtryk for, at en forudsætning for deltagelse er, at man kan udvise tillid til folk, på trods af at disse er fremmede for en. Hannah giver udtryk for, at hun kan udvise en sådan tillid, da hun har en oplevelse af, at hun ved samkørsel deltager i en tur, der bliver kørt som enhver anden tur, hvorfor hun sidestiller det med køre med et familiemedlem (Hannah:11). Specialets informanter fortæller, hvordan de oplever, at andre afholder sig fra at deltage i samkørsel, fordi de ikke føler sig trygge herved. Eksempelvis fortælles der om en veninde, at: ”... *hun er sådan lidt, du ved jo ikke hvem de er, nej nej altså, vi lever altså i trygge lille Danmark, jeg tror ikke det skulle kunne gå så galt*” (Hannah:11). Dermed forbindes det at deltage i samkørsel med behovet for personlig tillid, til de aktører der deltager heri. Mads beskriver også, hvordan han oplever, at folk, når han fortæller at han bruger samkørsel, giver udtryk for, at de ville være utrygge ved dette ”... *ej så ved man jo ikke hvad for nogle mennesker det er (...) ej prøv at tænk hvis de tager dig ind til siden og røver dig eller et eller andet*” (Mads:10). At en sådan utryghed gør sig gældende blandt ikke-brugerne blev også beskrevet i problemfeltet, som årsag til, at nogle fravælger at deltage i deleøkonomien. Mads fortæller, at det er hans oplevelse at der eksisterer en ”... *norm om, at man ikke bare tager fremmede mennesker med i sin bil, jeg synes bare folk skal prøve det, før de overhovedet udtaler sig om det*” (Mads:10). Selv frygter han ikke, at der kan ske noget farligt, det værste han forestiller sig kan ske er, at nogen kommer for sent eller ikke dukker op (Mads:10). Dermed opfatter han ikke sig selv som værende sårbar, da det ikke er hans oplevelse, at han er utryg ved at tage passagerer med. Flere af informanterne fortæller, hvordan omverdenen italesætter, at der er sårbarhed forbundet med samkørsel, eftersom informanterne bliver mødt med ”... *den der, uh er det ikke farligt...* ” (Anne:10). Nogle af informanterne har dog gjort sig overvejelser omkring deres egen sikkerhed, men disse har altså ikke afholdt dem fra helt at bruge samkørsel.

Det er tidligere blevet belyst, at en forudsætning for deling er tillid og ovenstående afsnit har beskrevet, hvordan også deltagelse i samkørsel synes at kræve tillid. Nedenstående afsnit vil nu beskæftige sig med, hvorfor informanterne er i stand til at udvise en sådan, til personer de ikke

kender, når de har en forståelse af, at det er noget andre forbinder med sårbarhed.

Etablering af tillid

I teoriafsnittet blev det beskrevet, hvordan det at udvise tillid er forbundet med sårbarhed og usikkerhed, og nedenstående vil beskæftige sig med, hvordan de to forhold opleves ved samkørsel. Der fokuseres først på informanternes oplevelse af sårbarhed, hvorefter usikkerheden belyses.

Chaufførerne beskriver, hvordan de oplever at deres sårbarhed er reduceret ved, at passagererne sanktioneres økonomisk, såfremt de aflyser mindre end 24 timer før afgang. Gør passageren det, skal denne alligevel betale chaufføren et beløb for turen, et beløb der stiger frem mod afgang. Nadia fortæller, at dette giver hende en følelse af sikkerhed, eftersom hun dermed mener, at passageren har lagt en form for aktie i tuen (Nadia:18). At GoMore har indbygget en sådan mekanisme til reduktion af chaufførens usikkerhed, fortæller Anne har den betydning for hende, at hun har mere tillid til samkørsel arrangeret herigennem, end den samkørsel der arrangeres gennem grupper på Facebook. Det har hun fordi, det: ”... *virker også bare lidt mere sikkert med GoMore også fordi at, rent økonomisk så er man jo også rent økonomisk bundet på en helt anden måde*” (Anne:18).

Passagerernes sårbarhed ved samkørsel er reduceret, grundet den lovpligtige ansvarsforsikring chaufførerne skal have, når de ejer en bil. Mads, der er den af chaufførerne der har haft flest lifts, fortæller, at han har tjekket op på hvilke forsikringer der gælder, såfremt der skulle ske noget, da GoMore blot formidler samkørslen og ikke indbefatter forsikring. Om passagerens sårbarhed fortæller han desuden, at han mener denne er reduceret, da det er hans oplevelse, at han kører sikkert, hvorfor han også føler sig tryk ved at køre med passagerer (Mads:13). Dermed er han bevidst omkring, at passagerne må udvise ham tillid, en tillid som han dog mener, at han er berettiget til. Informanterne giver under interviewene ikke udtryk for, at den sårbarhed der knytter sig til selve kørslen, altså risikoen for at køre galt, er noget de bekymrer sig særligt meget om. Til gengæld fortæller flere af specialets informanter om en kønslig sårbarhed, der kan være forbundet med samkørsel. Således giver flere udtryk for, at kvinder ved samkørsel er mere sårbare end mænd, hvorfor der er forskel på den tillid, man som mand og kvinde må udvise. Mathias fortæller: ”... *det jo bare sådan at jer piger måske er lidt mere skrøbelige, tænker man, lidt mere udsatte ikke, så jeg tænker da ikke, at en ung mand vil føle sig truet af at komme ind til en midaldrende dame (griner), men, men det jo bare sådan det er ikke*” (Mathias:7). Denne opfattelse deler også Nikolaj,

der mener, at kvinder måske bør tænke lidt mere over det end mænd, hvis de vælger at køre med en fremmed (Nikolaj:3f). Han begrundet dette med, at: "... *det er mænd der voldtager, giver det mening, det er jo ikke mænd der bliver voldtageret, og jeg tror det er det kvinder er mest bange for, det kunne jeg i hvert fald forestille mig*" (Nikolaj:4). Nadia fortæller om en episode, hvor hun sagde nej til at have tre unge fyre med som passagerer: "... *jeg tænkte, det var mange mænd faktisk eller sådan ja, at have med alene, og der var jeg nemlig alene om at køre bilen, og havde ikke nogen af de andre studerende med eller noget, og det følte jeg mig ikke tryk i*" (Nadia:9). Denne utryghed knytter sig ikke kun til denne ene episode, eftersom hun fortæller: "... *jeg er altid sådan lidt mere forsigtig, hvis det er en mand*" (Nadia:9). Hun mener, at det formentlig skyldes en norm i samfundet og giver udtryk for, at hun egentlig oplever at "*det er jo mega synd for de kære mænd*" (Nadia:10). Informanten Michael fortæller, at hans søster kun vil have piger med op at køre, eller mænd hun kender, men han ved dog ikke, hvorvidt det skyldes en oplevelse af øget sårbarhed (Michael:12). Det kan også skyldes andre forhold, og informanten Hannah fortæller, at hun ikke forbinder en sådan sårbarhed, som den beskrevet i ovenstående, med samkørsel, eftersom hun ikke oplever at tænke nærmere over, hvorvidt det er en mand eller kvinde, hun kører med (Hannah:12). Specialets tre kvindelige informanter giver dog alle udtryk for, at de har gjort sig overvejelser omkring sikkerheden ved samkørslen, hvorimod flere af de mandlige informanter giver udtryk for, at sikkerhed ikke er noget de har tænkt over (Nadia:9), (Anne:3), (Hannah:8). Eksempelvis fortæller Michael at det ikke er noget han har overvejet, selvom han ved, at hans kæreste tænker over det med sikkerheden ved samkørsel (Michael:12).

Ovenstående afsnit har beskæftiget sig med den sårbarhed der er forbundet med samkørsel, og nedenstående afsnit vil beskæftige sig med den usikkerhed, der også er ifm. samkørsel.

Informanterne beskriver alle hvordan de, foruden den praktiske information der er tilgængelig, også gør brug af de andre informationer, der er til rådighed omkring de andre brugere. Muligheden for at få oplysninger om brugerne gør, at Hannah der også er medlem af en samkørselsgruppe på Facebook fortæller, at hun helst vil bruge GoMore. Hun begrundet dette med, at hun her kan reducere sin usikkerhed, eftersom hun har mulighed for: "... *det her med, ikke at tjekke op nødvendigvis, men at man ved hvem det er der udlodder de her ture her*" (Hannah:8). Ved samkørsel formidlet gennem GoMore oplever hun, at hun får den information hun oplever behov for, omkring hvem hun skal køre med (Hannah:11), en information der altså består af mere end den praktiske information om samkørslen. Behovet for information forud for samkørslen tydeliggør

også Tobias, der endnu ikke selv har været chauffør. Han fortæller, at han, såfremt han skulle være dette, nok ville starte med den form for samkørsel hvor han som chauffør skulle godkende de passagerer, der bookede sig på hans lifts, og altså ikke tilbyde kvikbooking. Om at skulle være chauffør siger han:

”Hvis jeg startede ud med det ville jeg nok have det mest trygt med at folk først anmodede og så kunne jeg lige kigge igennem, men altså, ifølge de lifts jeg har været på nu så virker det som nogle meget normale mennesker, nogle der ikke er nogle douches så, men jeg ville nok starte med anmodningstjenesten” (Tobias:19).

Han har altså en oplevelse af, at han har brug for information omkring de passagerer han eventuelt skulle have med, information der ville reducere den usikkerhed han ellers ville opleve. Nadia, der har været chauffør ved samkørsler, fortæller at hun ikke vil have kvikbooking, hvilket hun bl.a. begrundet med, at hun netop gerne vil vide, hvem hun får med som passagerer (Nadia:10). Disse udsagn fra informanter er udtryk for en oplevelse af, at man for at kunne udvise tillid har behov for kendskab til tillidsmodtagerne. Mads, der pendler dagligt, har dog i modsætning hertil valgt at have kvikbooking. Han begrundet valgt heraf med, at det er nemmest, da han kender sin arbejdsplan og derfor ved, at han alligevel kører, hvorfor han ikke ser nogen grund til ikke at tilbyde kvikbooking. Han har derfor ikke mulighed for at orientere sig om brugerne og godkende disse forud for bookingen. Selvom han giver udtryk for, at han har oplevet at være skeptisk omkring nogle af de passagerer, som har haft booket sig på hans lifts, fortæller han, at han synes at *”... alle folk skal have en chance derinde”* (Mads:9). Han giver altså udtryk for, at han ikke mener at man bør ekskludere nogle fra, at deltage samkørsel, hvilket man ikke nødvendigvis gør selvom man ikke tilbyder kvikbooking, men som Nadia tidligere har haft gjort, da hun ikke ville have tre unge mænd med på en gang.

Alle informanterne fortæller, hvordan de bruger GoMores ratingsystem. De af informanterne der er passagerer fortæller, at de orienterer sig om chaufførernes ratings, inden de booker sig på et lift. Dermed bliver ratingsystemet en måde, hvorpå brugerne kan navigere mellem de mange fremmede de ikke kender, og derfor ikke har mulighed for at have personlig tillid til. Hannah fortæller, at hun ser ratingsystemet som en måde, hvorpå man som bruger kan give udtryk for, hvor tryk man har følt sig ved turen (Hannah:10). Ratingsystemet kan således være med til at give andre informationer om, hvorvidt hun har oplevet sårbarhed. Hun beskriver, hvordan hun oplever ratingsystemet som godt *”... når man skal ud og ikke kender andre folk, så er det fint at høre hvad andre mener”*

(Hannah:11). Hun baserer derfor sin tillid på andre brugeres erfaringer med chaufføren, dvs. den personlige tillid de fik opbygget undervejs på samkørslen. Denne kan komme til udtryk som maks. fem stjerner, og informanterne fortæller, at der er en norm om, at man som udgangspunkt bare giver fem stjerner. Det fortæller bl.a. Mads, der har over 150 ratings, hvoraf alle er på fem stjerner (Mads:9f.). Nikolaj fortæller at:

”... der er sådan en GoMore joke med at når du får under fem stjerner så er du skingrende psykopat, og jeg fik en gang fire (griner), jeg fik en gang fire, hun sagde det var en fejl, men hvor jeg blev simpelthen nødt til at skrive til hende, øh, du har givet mig fire stjerner (...) hvad gjorde jeg forkert ...” (Nikolaj:8).

Denne norm kender Tobias, der er ny bruger af samkørsel, også til: *”... der er sådan en norm med at øh, ja hvis man ikke har været et røvhul så får man fem stjerner...”* (Tobias:9). Han fik kendskab til denne allerede på sit første lift, hvor chaufføren fortalte ham om muligheden for at rate, samt at det fungerede på denne måde. Tobias fortæller, at det med at det er normen at give fem stjerner har han også kunne se, når han har kigget på andre brugeres ratings (Tobias:10). Flere af informanterne giver udtryk for, at det vil være svært at bruge ratingsystemet aktivt til at differentiere, eftersom det for dem synes uklart, hvordan man skulle gøre dette i praksis: *”... hvad er forskellen på fire og fem stjerner for eksempel ikke...”* (Michael:7). Mads fortæller herom, at: *”.... du kan jo ikke gå ind på GoMore og så læse fem stjerner det dækker over det her, fire stjerner dækker over hvis turen har været sådan her og så videre, der er ikke sådan noget, nogen karakterskala på den måde, der er bare 1-5 stjerner...”* (Mads:9). Nadia har samtidig en oplevelse af, at der ville skulle meget til før end hun ville give færre end fem stjerner, hvilket hun endnu ikke har oplevet (Nadia:11). Informanterne forbinder en dårlig rating med utryghed, eksempelvis Anne der fortæller, at hun ville rate en chauffør dårligt hvis hun oplevede en usikker kørsel, der havde gjort hende utryg. Hun giver udtryk for hun oplever ratings som hendes mulighed for at *”sige det videre til de næste”*, hvis hun havde været utryg ved kørslen (Anne:15). At ratingsystemet netop handler om at bedømme, hvor tryk man har følt sig ved kørslen, fortæller Nikolaj. Han beskriver, hvordan en rating bør omhandle selve kørslen og ikke om chaufføren som person, da det jo er subjektivt hvem man kan med, og derfor også hvad han betegner som dårlig stil, hvis man rater på baggrund af dette (Nikolaj:11). Nogle af informanterne giver udtryk for, at de ville have svært med at give mindre end fem stjerner (Nadia:12). Tobias fortæller, at han ville have det skidt med det, bl.a. fordi det er normen, at man bare giver folk fem stjerner (Tobias:10). Om det at rate fortæller han, at han såfremt han har haft en god tur, synes at han skylder chaufføren, at give denne en god

bedømmelse. Til spørgsmålet om hvorvidt han føler sig forpligtet til at rate en chauffør, hvis det har været en dårlig tur, fortæller han:

"... ikke på samme måde, altså igen det, jeg ville have svært ved at give en stjerne, øh jeg håber heller ikke jeg kommer til det, men altså, ja, det ville jo selvfølgelig gøre det nemmere for, for andre, for passagerer der bruger servicen at, at det måske er, det ved jeg ikke, vide lidt bedre om chaufføren, ja jeg ville have det svært ved det" (Tobias:12).

Der er dermed en risiko for en positiv bias, da der er en norm om at give fem stjerner, en uklar skala, og som ovenstående citat er udtryk for, en problematik omkring det at skulle give en dårlig rating, hvorfor dette måske ikke altid bliver gjort. Hannah fortæller dog, at hun lidt oplever det som hendes ansvar at videreformidle det, såfremt hun har haft en dårlig oplevelse, hvorfor hun ikke ville have nogle problemer med at give folk en dårlig rating. Det kunne fx være hvis hun havde været udsat for hvad hun betegner som en nærdødsoplevelse, der ville gøre, at hun ikke mener vedkommende bør være chauffør (Hannah:13). Informanterne giver dog generelt udtryk for, at der næsten kun har været positive oplevelser forbundet med samkørslen, og ingen af informanterne har således givet en negativ rating.

De af informanterne der har været passagerer fortæller, at de ikke blot orienterer sig om chaufførernes ratings, men at disse også har betydning for, hvilke lifts de vælger: *"... hvis der er to der har samme lift, og den ene er ratet bedre end den anden, så vælger jeg ham der har den bedste rating..."* (Hannah:10). Eftersom informanterne fortæller at ratings er udtryk for hvor sikker man har følt sig ved situationen, betyder dette i praksis at man baserer sit valg af lift på, hvem andre brugere har følt sig trygge ved. En høj rating har således betydning for, at man bliver valgt. Mads fortæller dog samtidig, at det ikke blot har betydning om man har en høj rating, men også hvor mange af disse man har, hvilket står angivet sammen med ratingen. Således fortæller han, at *"... dem der har været længst tid i gamet og kører tit, de får også flest passagerer..."* (Mads:10).

Derfor får ratings den betydning som Botsman & Rogers tillægger disse, i deres betragtninger om reputation capital. Jo mere man har af denne, jo lettere bliver det at deltage i deleøkonomien, hvilket har den betydning, at det er sværere for en ny chauffør end en garvet, at finde passagerer og dermed deltage i samkørsel.

Informanterne fortæller alle, hvordan de efter endt samkørsel benytter ratingsystemet. Anne fortæller, at hun altid rater, og at hun også har en forventning om, at hun bliver ratet (Anne:13).

Hannah fortæller at: *"... hvis jeg selv bruger og benytter mig af det, så, har jeg også lige så meget pligt til at gøre det omvendt"* (Hannah: 12). Samtidig giver hun udtryk for, hvordan det for en

bruger-til-bruger aktivitet som samkørsel er afgørende for kvaliteten af denne, med sådanne ratings. Hun siger om dette: *"... man er jo afhængig af hinanden, det jo ikke et, det jo ikke et site, der har en topstyring på en måde hvor alle ratings kommer ind forbi og de tjekker det ud og piller ud"* (Hannah:13). Hun giver altså udtryk for, hvordan brugerne af ordningen selv er ansvarlige for, at denne fungerer.

Foruden muligheden for at rate andre brugere med et antal stjerner, har man også mulighed for at skrive en kommentar til denne. Informanterne giver udtryk for, at det er noget de kun benytter i særlige tilfælde, og Nikolaj fortæller, at det er *"... hvis du gør et eller andet ekstra eller der er et eller andet ekstraordinært..."* (Nikolaj:12f). Flere fortæller, at de, foruden at orientere sig om antal stjerner, også kigger på hvilke kommentarer folk har fået. Således fortæller Nadia, at hun kigger på andre brugeres kommentarer for at få viden om *"hvad har jeg at forvente"* (Nadia:11). Dermed fungerer også kommentarerne som et redskab til, at reducere brugernes usikkerhed yderligere.

Foruden de kvantitative og kvalitative mål for samkørslen, ratingsystemet og kommentarerne, fortæller flere af informanterne også, at de for at reducere usikkerheden yderligere orienterer sig på anden vis. Flere fortæller, hvordan også andre brugeres profilbilleder kan have betydning for, hvem de vælger at samkøre med. Nadia fortæller, at hun altid kigger på profilbilledet, da hun oplever at: *"... det generelt betyder noget, sådan hvordan de ser ud på deres billede, altså hvis det er en mand der sidder i jakkesæt eller, altså så har jeg ikke noget problem med det, øh jeg har så heller ikke oplevet nogen mænd der så så sådan lidt usle ud, udover ham der, altså han, ja hvad gjorde at han så ussel ud, det var sådan lidt mere, sådan bare rigtig ungt med noget, jamen sådan han stod og drak på sit billede, øh, og havde kasket og sådan store bling bling kæder og hættetrøje"* (Nadia:10). Dermed har også andre forhold end andres brugeres oplevelse betydning for, hvilke lifts der vælges. Nadia fortæller i ovenstående om en episode, hvor en brugers profilbillede gjorde, at hun ikke oplevede at kunne udvise ham tillid, grundet det indtryk hun fik af hans selvfremsstilling på profilbilledet. Tobias fortæller også, at han kigger på folks profilbilleder når han skal vælge lifts, hvilket han faktisk beskriver, som det redskab han primært bruger til at vælge sine lifts. Det han kigger efter er, hvorvidt vedkommende ser flink og venlig ud. Til spørgsmålet om, hvad der kunne få ham til at fravælge et lift, fortæller han:

"Hvis man har nogle tatoveringer i ansigtet for eksempel eller, det ved jeg ikke, jeg ved ikke hvis man ser lidt fjendtlig ud eller ser lidt rockeragtig ud, så kunne jeg måske godt have mine betænkeligheder, men øh, sådan ganske almindelig person altså, så er der ingen problemer" (Tobias:9). Også informanten Michael nævner, at tatoveringer i ansigtet eller noget der kunne

indikere en rockertilknytning ville gøre ham betænkelig, men giver ellers udtryk for, at han ikke har noget imod at have mange forskellige typer mennesker med (Michael:12f). Det er dog ikke altid at folk har et profilbillede tilknyttet deres profil, eller at billedet forestiller dem selv. Mads fortæller, at han i de tilfælde altid går ind og læser brugerens anbefalinger, så han kan se at der ikke er noget som han skal ”forholde sig til”, som han selv udtrykker det. Han har dog endnu ikke oplevet, at det har været tilfældet (Mads:8). Det at nogle informanter beskriver at de bruger profilbillederne til at vælge hvilke brugere de skal have tillid til tydeliggør, at personlige karakteristik kan have betydning for tillid. Dermed er der også risiko for, at nogle brugere diskrimineres på baggrund af disse, hvorfor de altså ikke får mulighed for at benytte samkørsel, eftersom de bliver ekskluderet herfra. Ovenstående eksempler forekommer dog alle at være forbundet med brugernes følelse af sikkerhed.

Foruden at de tilgængelige oplysninger kan bruges til at skabe tillid, forekommer det at nogle af informanterne orienterer sig grundet en generel nysgerrighed, eksempelvis Mathias: ”*Man bliver nysgerrig, hvem er det der skal ind i ens bil ikke*” (Mathias:8). Michael fortæller også, hvordan hans kæreste bruger de tilgængelige oplysninger til at få stillet hendes nysgerrighed og finder mere information: ”... så har hun fundet deres Facebook, hjemmeadresse, telefonnumre og pasfoto og sådan, det er hele molevitten... ” (Michael:12). At oplysninger også bare generelt er rare at have om ens medmennesker giver Tobias udtryk for. Han fortæller således at han, såfremt han lige har lidt tid til overs, godt kan finde på at gå ind og orientere sig om sine medpassagerer: ”*Også bare for lige at kunne huske navnene lidt bedre fx*” (Tobias:15).

Ovenstående har belyst, at tillid har stor betydning for deltagelse i deleøkonomien, hvorfor informanterne på forskellig vis forsøger at reducere sårbarheden og usikkerheden forbundet hermed. Nedenstående vil nu beskæftige sig med, hvad der motiverer dem til at udvise denne tillid.

Tema 4: Motivationen for at deltage i samkørsel

Informanterne nævner under interviewene flere forskellige former for motivation for at deltage i samkørslen, motiver som analysen nu vil beskæftige sig med. Motiverne forstås som motiverne for at deltage i samkørsel fremfor at benytte andre transportmuligheder, og vil altså ikke omhandle motivationen for at transportere sig, da denne ikke findes væsentlig for problemstillingen. Der skelnes mellem informanternes primære motivation, dvs. den væsentligste bevæggrund for at deltage, og andre mere sekundære motiver, som har betydning, uden at disse dog forstås som

værende afgørende for deltagelsen. Indledningsvist vil det blive undersøgt, hvordan individerne betragter deres deltagelse i samkørsel.

Engagementet i samkørslen

Hvordan man forstår sit engagement handler, ifølge den franske sociolog Laurent Thévenot, om hvilket regimes kriterier man vurderer engagementet ud fra. Han opererer med fire forskellige regimer; retfærdiggørelsesregimet, planregimet, det familiære regime og det eksplorative regime (Thévenot 2016:28-32). Til at eksemplificere de forskellige regimer bruger Thévenot en vej som billede herpå, til at tydeliggøre hvordan en sådan vil blive kvalificeret forskelligt, afhængigt af hvilket regime denne vurderes ud fra. Retfærdiggørelsesregimet vil således vurdere, hvorvidt den leder til fælles goder, planregimet ud fra et praktisk og funktionelt behov, det familiære vil vurdere oplevelsen af trykthed og det eksplorative vil vurdere, hvorvidt en sådan vej fører mod det ukendte (Thévenot 2016:27-31). Under interviewene med informanterne fremgår det, at de forstår deres deltagelse heri, som værende en del af et planregime. Dette tydeliggør en informant, da hun bliver spurgt om, hvorvidt samkørslen har levet op til hendes forventninger, hvortil hun svarer at: ”... *det er simpelthen så fin en måde at komme frem og tilbage på...* ” (Hannah:3). Hun vurderer altså samkørslen ud fra, hvorvidt den har opfyldt et praktisk og funktionelt behov, hvilket kendetegner planregimet. Samkørslen er et middel til at opnå et mål, og altså ikke målet i sig selv. Dette tydeliggør Hannah da hun fortæller, at samkørsel mindsker hendes transporttid, en transporttid hvorom hun fortæller at:”... *jeg vil hellere bruge tiden hvor jeg er eller hvor jeg kommer fra*”, end hun vil bruge den på transport (Hannah:5). At samkørslen forstås ud fra et planregime tydeliggøres også i informanternes brug af ratingsystemet, der er blevet beskrevet tidligere. Brugerne bedømmer som udgangspunkt samkørslen positivt, med fem stjerner, såfremt denne er forløbet planmæssigt, dvs. har bragt dem sikkert fra A-B. Ratingsystemet bruges således til at bedømme, hvorvidt samkørslen, og dermed planen, er blevet realiseret tilfredsstillende, i samspil med de øvrige parter, der har givet planen en kollektiv karakter. Selvom samkørsel har en kollektiv og social karakter og derfor kan være hyggelig, rates den ikke på baggrund af dette. Dette fortæller Nikolaj, der betegner det som værende decideret dårlig stil, hvis man vurderede samkørslen på baggrund af, hvor godt man kom ud af det med de øvrige deltagere (Nikolaj:11). Der er således en forståelse af, at eksempelvis en god stemning er noget ekstra, hvilket nogle dog honorerer ved at kommentere denne, men de bedømmer altså ikke samkørslen ud fra det familiære regime, som hygge og god

stemning tilhører.

For flere af informanterne er samkørsel stadig en ny transportform, mens andre har brugt samkørsel i flere år. Ingen af informanterne begrundede dog deres deltagelse primært med ønsket om at prøve noget nyt, dvs. det eksplorative regime, men Tobias fortæller dog, at ønsket om at prøve noget nyt har været motiverende for, at han valgte at deltage i samkørsel (Tobias:5).

Tidligere er det blevet belyst, hvordan informanterne forstår deres deltagelse i samkørsel i offentlig transport, hvori det tydeligt fremgik, at de ikke oplever at skulle retfærdiggøre deres deltagelse i samkørsel fremfor offentlig transport, da de oplever deltagelsen som et personligt valg. De skal således ikke retfærdiggøre deres deltagelse overfor andre end dem selv, og gør dette ud fra hvad der for dem giver mest mening.

Til engagementsforståelsen hører også begrebet om engagement med lukkede eller åbne øjne, som Thévenot arbejder med og som findes relevant fordi informanterne har valgt at bruge en anden transportform, end den de tidligere brugte. Engagerer man sig i planregimet med lukkede øjne har dette engagement en maskinel karakter, hvorimod det med åbne øjne er kendetegnet ved en ubeslutsomhed (Thévenot 2016:33). Tobias beskriver, hvordan han altid havde brugt DSB og faktisk også fortsatte med at bruge dette, selvom han godt havde hørt om GoMore. Selv forklarer han dette med, at han er et vanemenneske, og han oplevede at det at tage toget til Aarhus fungerede, 1 time og 19 minutter senere var han fremme, uden problemer. Det var således først, da han, i forbindelse med at han begyndte at holde regnskab med sine transportudgifter, blev opmærksom på, at han brugte mange penge på transport, at han ændrede vaner (Tobias:4). Regnskabet fik således åbnet hans øjne for, at den transportform som han plejede at bruge, var forbundet med nogle høje udgifter, som han ved at ændre transportvaner kunne reducere. Informanten Mads fortæller om samkørsel at han ”... *forstår godt, hvorfor der er så mange der gør det, jeg forstår ikke, der ikke er flere der gør det i virkeligheden*” (Mads:12). Han mener altså, at flere med fordel ville kunne deltage i samkørsel. En del af forklaringen på at flere ikke deltager i samkørsel mener Mathias er, at folk ikke er opmærksomme på, at samkørsel er en mulighed: ”*Jeg tror faktisk rimelig mange ville bruge det, hvis de bare vidste det, at det fandtes ikke*” (Mathias:14). Dermed giver informanterne udtryk for, at flere ville deltage i samkørsel, såfremt de engagerede sig i transport med åbne øjne, og altså var opmærksomme på muligheden for at benytte samkørsel. Samtidig er informanterne dog også, som beskrevet tidligere, opmærksomme på, at de selv oplever samkørsel som værende forbundet med tillid og en udadvendthed, som det ikke er sikkert at alle ville trives med. Dette forhold kan også forklare, at flere ikke deltager heri. At flere ikke deltager i samkørsel er således

ikke nødvendigvis udtryk for et engagement med lukkede øjne, da de blot kan have vurderet, at de ikke finder denne transportform hensigtsmæssig for dem, eftersom deltagelse heri fordrer, at de køber hele pakken, altså også det sociale. Informanternes deltagelse i samkørsel kan dog betragtes som udtryk for, at de ikke blot har hvilet i deres engagement i planregimet, eftersom de har valgt at benytte en anden transportmulighed end den de tidligere benyttede. Informanterne fortæller, hvordan det for dem er blevet en integreret del af deres transportforståelse at bruge samkørsel (Mathias:5). Samtidig giver flere af informanterne udtryk for, at de stadig handler med åbne øjne, når de vælger hvilken transportmulighed de skal bruge. Samkørsel er således, for flere af dem, blevet en blandt en række transportmuligheder de overvejer, når de skal transportere sig. Hvilken transportform de vælger afhænger af, hvilken der findes mest hensigtsmæssig til at realisere deres plan, eksempelvis hvilken transportform der er billigst eller hurtigst (Nikolaj:6), (Hannah:5). Hvilke motiver informanterne finder motiverende for deltagelsen vil blive behandlet i nedenstående afsnit, startende med en økonomisk og praktisk motivation, motiver der understreger forståelsen af planregimet.

Et økonomisk og praktisk motiv

Alle specialets informanter giver udtryk for, at de har været økonomisk motiveret til at deltage i samkørsel, enten fordi de som chauffør har mulighed for at tjene penge, eller som passager har mulighed for at spare penge. Kun en af informanterne, Hannah, fortæller hun har oplevet at samkørslen, når hun har været passager, ikke har været økonomisk motiveret, da samkørslen ikke er billigere, men i stedet er valgt grundet muligheden for at spare tid, altså grundet praktiske forhold (Hannah:5). Som chauffør har hun dog, i lighed med alle de øvrige informanter, oplevet at være økonomisk motiveret, en motivation der i nedenstående vil blive udfoldet nærmere.

En økonomisk motivation er, ifølge en dansk undersøgelse af deleøkonomi, den primære motivation for 70% af brugerne (Lehmann-Erichsen & Fjalland). Det er også informantens Annes oplevelse, at folk primært begrundes deres deltagelse med økonomi, et indtryk hun har fået eftersom et hyppigt samtaleemne ved samkørslerne er valget heraf (Anne:19). Specialets informanter, der alle har oplevet at være økonomisk motiveret, giver udtryk for, at netop økonomi er den primære årsag til, at de vælger at benytte samkørsel. Kun informant Michael fortæller, at økonomi ikke er den primære årsag til, at han deltager i deleøkonomien (Michael:8), hvilket vi senere vil vende tilbage til. Informanterne giver generelt udtryk for, at de er meget bevidste om, hvad forskellige

transportmuligheder koster. Under interviewene kan flere således fortælle den eksakte pris for de rejser de tidligere foretog med offentlig transport, og prisniveauet for en tilsvarende samkørselsmulighed (Nikolaj:3), (Hannah:5). Informanten Mads, der dagligt pendler til Aarhus grundet arbejde, er et tydeligt eksempel på, hvordan informanterne primært er økonomisk motiveret. Han fortæller således, at han vælger at køre til Aarhus i bil, fordi han igennem GoMore har mulighed for at finde passagerer til bilen. Til spørgsmålet om hvorvidt han havde kørt selv, hvis samkørsel ikke havde været en mulighed, svarer han: *”Nej, det havde jeg ikke, det ville ikke kunne svare sig”* (Mads:5). I stedet havde han valgt at benytte offentlig transport, fortæller han (Mads:5). Det forhold at han ved samkørsler har mulighed for at tage passagerer med og få dækket nogle udgifter, får ham altså til at fravælge at benytte offentlig transport. Den anden af specialets informanter der pendler til Aarhus dagligt, Mathias, har købt en bil for selv at kunne køre til Aarhus. Han fortæller dog, at han havde valgt at køre selv uanset om det havde været muligt at få passagerer med eller ej. Selvom han gerne ville benytte offentlig transport, fortæller han, at han ikke oplever at det ville give mening for ham, eftersom det tager længere tid og er mere besværligt for ham, samtidig med at det er dyrere (Mathias:2, 10). Hvor de andre informanter er meget eksplicite omkring, at de primært vælger samkørsel grundet økonomi, angiver Mathias selv tre motiver herfor, som han ikke mener at det er muligt at rangere; økonomi, miljø og trafiksikkerhed. Han siger: *”Selvfølgelig er det da en god ting at få et tilskud til brændstof ikke, men det er ligeså vigtigt at bidrage til miljøet og det er ligeså vigtigt at bidrage til sikkerheden, der er er ikke noget, der er mere vigtigt end (noget andet)”* (Mathias:3). Det forhold at han alligevel havde valgt at køre selv, selvom samkørsel ikke havde været en mulighed, vurderer jeg dog er udtryk for, at hans primære motiv alligevel er økonomisk. Dette begrundes med, at hverken overvejelser omkring miljø eller trafiksikkerhed findes i hans begrundelse for at køre selv, hvor det af de tre motiver kun er økonomi han nævner, ligesom han, som de øvrige chauffører, tager betaling for sine lifts. Samtidig siger han flere gange under interviewet indirekte ting der indikerer, at økonomi spiller en større rolle for ham, end den han ønsker at italesætte. Eksempelvis når han fortæller om, hvorfor han tager bilen fremfor at tage toget og om muligheden for at have passagerer med: *”... økonomien er den samme ikke, når man så kan få et tilskud ved at få et lift med ikke, som ovenikøbet er skattefrit, så er det med at gøre det”* (Mathias:2). At informanternes primære motiv er økonomisk skyldes også, at de oplever at offentlig transport er for dyrt. Anne, der brugte GoMore første gang på en tur til København beskriver således hvordan hun både havde orienteret sig om priser på tog- og flybilletter, men at hun oplevede at *”det var ekstremt så meget det kostede”* og hun fortæller, hvordan hun oplevede at

”det kostede alt alt alt for mange penge” (Anne:1). Nikolaj beskriver også, at togpriserne ”var fuldstændig absurde” (Nikolaj:1). De oplever, at samkørsel koster ca. halvdelen af, hvad en tilsvarende tur med offentlig transport koster, og Anne fortæller desuden, at en fordel ved samkørsel er, at priserne ikke stiger, jo tættere du kommer på afgang, hvilket hun oplever ved tog og fly (Tobias:5), (Anne:2). Prisniveauet for et lift på strækningen Aalborg-Aarhus ligger omkring de 50 kr. og informanten Mads, der dagligt pendler på denne strækning, fortæller, hvordan han prisdifferentierer lidt. Normalt tager han fast 45 kr. for turen om morgenen og 50 kr. for turen hjem om eftermiddagen. At han tager mindre for morgenturen skyldes, at han har set at der er mange andre der tager 50 kr. for turen om morgenen, hvorfor han vælger at udbyde liftet lidt under deres pris for at blive valgt. Eftersom han oplever, at han fredag eftermiddag kan få fyldt bilen op, ” ... næsten uanset hvad jeg tager... ”, tager han 65 kr. for denne tur, hvilket han dog stadig mener er en fair pris (Mads:2). Hans prissætning indikerer, at han oplever samkørslen som et marked, hvor han kan sænke eller hæve prisen, afhængig af udbud og efterspørgsel, hvilket han også selv er bevidst om. Han fortæller eksempelvis, at han hævede prisen i efterårsferien ”... hvor der er mange der også vil frem og tilbage, alle dage der har jeg også taget lidt mere, det er jo udbud og efterspørgsel i sidste ende” (Mads:2). Mathias fortæller også, at tanken om at prisdifferentiere har strejft ham. Han vælger dog ikke at gøre det: ”Det gider jeg altså ikke døje med, altså fredag eftermiddag den er da vildt populær ikke, men, nej for at tjene 20 kr. ekstra, glem det, det gider jeg simpelthen ikke” (Mathias:11). En prisdifferentiering strider lidt imod forståelsen af, at man er fælles om at dække nogle udgifter, eftersom det jo ikke er dyrere at køre samme strækning, blot fordi det er fredag. Til prissætning af egne lift fortæller flere, at de orienterer sig om priserne på andres tilsvarende lifts, og bruger disse til fastsættelse af prisen, hvilket også er udtryk for en markedsforståelse. Hannah fortæller om, hvordan hun i forbindelse med prissætning oplevede at være kalkulerende (Hannah:19). Foruden en prissætning ud fra en markedsforståelse beskriver Anne dog også, hvordan hun inddrager hendes egen vurdering af hvor meget turen koster, hvilket kan få hende til at hæve prisen en smule så hun kan ”... få dækket turen endnu mere... ”, så længe hun dog stadig holder sig indenfor en hvis ramme (Anne:18). Når man sætter et antal lifts til salg, sættes der en fastpris per sæde, hvorfor indtjeningen altså afhænger af, hvor mange af disse der bliver solgt. Nadia efterlyser en funktion ”... hvor man kunne, sætte en pris og så jo flere der har meldt sig til, jo billigere blev det, for jeg har det, har det sådan lidt dårligt over faktisk og så, altså få flere penge end det egentlig kostede mig at køre, hvis der lige pludselig er tre-fire stykker der har meldt sig til” (Nadia:4). Hun giver dermed udtryk for, at hun ikke er interesseret i at tjene penge på samkørsel,

men blot i at få dækket nogle af de udgifter hun har i forbindelse med kørslen. Denne betragtning er med til at tydeliggøre, hvordan en økonomisk motivation kan komme til udtryk på forskellig vis. Man kan enten være interesseret i at få et tilskud til dækning af udgifter, at få dækket disse så man selv kommer gratis rundt, eller ligefrem ønske at tjene penge på samkørslen. Annes økonomiske motivation er et eksempel på det første, og Michael fortæller hvordan han ud fra flere af priserne på samkørslen har indtryk af, at nogle ”... prøver på selv at komme gratis rundt” (Michael:6). Mathias fortæller om den tredje type af økonomisk motivation at: ”Der er da nogle af kollegaerne derinde, de laver det til en forretning” (Mathias:4). Såfremt chaufførerne havde valgt at køre turen alligevel, må indtægterne fra samkørslen betragtes som noget ekstra, ligesom det er tilfældet for dem der pendler til arbejde og derfor får kørselsfradrag for kørslen, som det er tilfældet for Mads. Nogle af informanterne beskriver, hvordan de har hørt om andre brugere der lægger pengene til side til ferier, og fortæller bl.a. om en chauffør der brugte pengene til en rejse til Thailand (Tobias:17).

Et motiv for deltagelse der blev fremført i teoriafsnittet var desuden et praktisk motiv, hvortil det tidligere er blevet beskrevet, hvordan samkørsel kan være en mere fleksibel transportmulighed for passagererne. Kun en af specialets informanter, Hannah, fortæller dog at en praktisk motivation gør sig gældende. Hun er den eneste af specialets informanter, som har oplevet at samkørsel ikke er et billigere alternativ end offentlig transport, og begrundet i stedet deltagelsen i samkørslen med, at rejsetiden reduceres. Således fortæller hun, at samkørslen primært er praktisk motiveret: ”... der er jo selvfølgelig også en smule et socialt aspekt i det, men det er jo altså at komme hurtigere frem” (Hannah:5). Ved at benytte samkørsel frem for offentlig transport, kan hendes rejsetid på strækningen hun oftest benytter samkørsel til, reduceres med en halv time (Hannah:5). Ved andre rejser fortæller Hannah dog, hvordan en praktisk motivation ikke gør sig gældende, denne afhænger af hvor rejsen går hen, eftersom det ved nogle rejser er mere praktisk at tage toget. Hun fortæller: ”... fordi så er det altså, så er det nemmere med toget og hurtigere, men hvis jeg skal lige længere eller skal noget der ligger lidt skævt fordelt i forhold til hvad offentlig transport det kan tilbyde, så tager jeg helt klart og søger GoMore muligheden inden” (Hannah:5). Hvis samkørsel således ikke forekommer at være et praktisk valg, kan det få informanterne til at fravælge at deltage, medmindre altså den økonomiske motivation overtrumfer den praktiske.

Et socialt motiv

Samkørsel er, som tidligere beskrevet, en transportform der har en mere social karakter end offentlig transport, selvom man i nogen grad selv kan bestemme, hvor meget det sociale skal fylde i samkørslen. Det sociale er dog i udgangspunktet et vilkår ved samkørslen, grundet dennes kollektive karakter. Michael begrundet, som den eneste af informanterne, primært sit engagement i samkørslen med et socialt motiv, som han beskriver for ham vægter højere end det økonomiske. Han rangerer de to motiver i forholdet 60/40 (Michael:8). At det sociale motiv har stor betydning for ham, synes tydeligt ud fra mange af de ytringer han kommer med under interviewet. Han fortæller, at han oplever det som værende hyggeligt at have folk med op at køre, og fortæller at ”*Det er dælmee mange mærkelige mennesker man møder og sjove historier man får fortalt*” (Michael:8). Han beskriver hvordan der bare ”... *er et eller andet over det...*”, hvilket også er årsagen til, at han nu godt kan finde på at samle blaffere op (Michael:3f). Specialets øvrige informanter giver også udtryk for, at det sociale aspekt af samkørslen spiller en rolle i deres overvejelser omkring deltagelsen, og flere fortæller eksempelvis hvordan de oplever at rejsetiden kan føles kortere, hvis der bliver snakket på turene (Nadia:13). Samtidig giver de generelt også udtryk for en forståelse af, at samkørsel kan være hyggeligt og sjovt (Tobias:12), (Anne:7). Dette kan være motiverende for at de deltager i samkørsel, men synes dog mest at have karakter af, at være noget der følger med, fremfor deres primære motivation herfor. Således beskriver Hannah det sociale som værende den afledte effekt af samkørslen, imens hun forklarer at ”... *jeg booker selvfølgelig ikke en GoMore tur for det sociale*” (Hannah:18). Under interviewet kommer hun med en betragtning om, at hun tror at det sociale er mere motiverende for chaufførerne end passagerne. Hun siger, at: ”... *chaufførerne nok tænker en my mere over det her med at de faktisk gerne vil tilbyde folk et lift altså, det her med at man er lidt åben og man åbner op for at hey, kom da med mig og få turen afsted, så du kan komme derhen hvor du skal hen, man kan sige, når det kommer til stykket, så kører de jo turen anyway*” (Hannah:20).

At det sociale skulle være mere motiverende for chaufførerne finder specialet dog ikke umiddelbart indikationer på, da chaufførerne generelt ikke virker mere motiveret af det sociale end passagerne, med undtagelse af chaufføren Michael. Tobias afkræfter også dette ved at sige, at: ”... *der er jo også nogen chauffører som egentlig, som egentlig heller ikke rigtig gider det sociale, og egentlig bare gerne vil have nogen med for økonomien...*” (Tobias:8). Selvom Mads, der dagligt pendler til Aarhus, fortæller at samkørsel kan være hyggeligt, og at han godt kan lide når der bliver snakket, har han dog heller ikke noget imod, når der bare er stille i bilen, så han kan sidde og have lidt ro i

hovedet. Om det sociale aspekt ved samkørsel fortæller han:

”... når jeg har fuld bil, så møder jeg seks nye mennesker hver dag, så det er også, jeg kan ikke rigtig kapere det i hovedet mere. Jeg kan lige knap huske hvad de hedder altid, når de sidder i bilen sådan, nå jamen nå det var dig der hed det der, det var der du blev af, sådan, de begynder at fortælle om, hvad de læser og sådan noget så kan man godt glemme det lidt igen” (Mads:6).

Under interviewene nævner flere af informanterne eksempler på samkørsler, som har været sjove eller hyggelige. Mathias fortæller om en tur han havde, med en der lige var flyttet til byen, hvorfor han legede turistguide og kørte en lille omvej for at vise hende Aalborg (Mathias:21). Selvom han selv synes det gjorde samkørslen sjov, mener han alligevel ikke, at man kan forstå det sociale som motiverende for, at han bruger samkørsel. Dette begrundes af ham med det forhold, at du ved samkørsel ikke ved, hvad det er for en person man får med, hvorfor det sociale ikke nødvendigvis er motiverende. Han fortæller: *”Altså hvis man altid vidste det var en sjov person man fik med så jo, så havde det da også noget at sige, det er der ingen tvivl om, men det ved man jo ikke”*

(Mathias:22). Selvom han generelt har en oplevelse af, at samkørsel er *”mega hyggeligt”*, så gør det forhold at der også nogle gange er nogle *”... tørvetrillere, det er ikke til at få et ord ud af ...”*(Mathias:4). Her er det sociale altså ikke motiverende for ham, men samkørselens sociale karakter blot et vilkår grundet det forhold, at samkørsel er en kollektiv aktivitet. Informanterne giver dog udtryk for, at der ved samkørslen er en form for forventning om, at man er social. Dette forhold fortæller Nadia kan have betydning for, at samkørsel fravælges. Hun har selv oplevet, at ville sidde og læse undervejs på samkørslen, og har her oplevet at de andre passagerer har spurgt ind til dette, hvorfor hun reelt ikke har fået læst det hun ville. Selvom hun i princippet kunne fravælge at være social ved samkørsel, fortæller hun dog, at dette i praksis kan forekomme svært, hvorfor hun har en oplevelse af, at det nogle gange ville være meget rationelt for hende, at anvende offentlig transport (Nadia:13). Her har hun en oplevelse af, at hun nemmere kan være sig selv (Nadia:4) og derfor kan udnytte rejsetiden til eksempelvis at få læst.

Kun Michael oplever altså det sociale motiv som værende det primære motiv for deltagelse i samkørslen, men hans forståelse af det sociale aspekt af samkørslen adskiller sig også på anden vis fra de øvrige informanter. Dette skyldes at han under interviewet også fremhæver en forståelse af, at han gør en god gerning, når han stiller sine lifts til rådighed selvom han dog, ligesom de øvrige informanter, tager betaling for kørslen. Han fortæller, at det oftest er studerende han har med, men nævner også en enlig mor som et eksempel på, at dem han har med er nogle, der har en begrænset økonomi (Michael:6). Han betragter samkørsel som en måde, hvorpå han kan *”... hjælpe andre som*

måske har lidt mindre end en selv... ” (Michael:21). Derfor fortæller han at: ”Jeg ville også blive irriteret, hvis der kom en og satte sig på bagsædet, der var mangemillionær” (Michael:6). Ingen af de andre nævner dog en sådan forståelse, men pointerer i stedet hvordan det er en ”win-win for både chauffører og passagerer” (Mads:12).

De fleste af de samkørsler informanterne har deltaget i, har været med chauffører eller passagerer som de kun hun har kørt med en enkelt gang, men flere fortæller dog også, at der har været nogle, som de har kørt med flere gange. Disse samkørsler afskiller sig fra de øvrige, hvor man hver gang møder en ny person, og derfor som Mathias beskriver det, må fortælle den samme historie om sig selv 17 millioner gange (Mathias:4). Informanterne fortæller hvordan den gentagne interaktion med de samme brugere har gjort, at denne samkørsel har ændret karakter, i takt med at de efterhånden er kommet til at kende chaufføren eller passageren. Nikolaj fortæller at han har kørt med den samme chauffør en 8-10 gange og at: *”... det er jo sindssygt sjovt, fordi så ved man jo hvad Claus, hvor lang tid han har været sammen med sin kone, og hvad for en fodboldklub han godt kan lide og hvad børnene laver og sådan nogle ting” (Nikolaj:10). Selve samkørslen arrangerer de over GoMore, men Nikolaj fortæller, at han godt kan finde på at ringe til Claus, hvis han ikke lige kan se liftet inde på hjemmesiden (Nikolaj:10). Mads har gennem GoMore mødt en anden chauffør, som også pendler til Aarhus, og har lavet en fast aftale om samkørsel med ham. De skiftes til at køre to gange om ugen, men arrangerer trods deres faste aftale stadig samkørslen gennem GoMore. Han har desuden en passager, der kører med ham til Aarhus stort set hver morgen, hvilket også arrangeres herigennem. Fordi Mads kun regner med at pendlersituationen er midlertidig, fungerer det for ham fint at arrangere samkørslen gennem GoMore, men han fortæller at, såfremt han vidste at han skulle køre turen fast fremover, godt kunne finde på at aftale noget uden om GoMore (Mads:5). Dette forhold understreger, hvad deleøkonomisk samkørsel udmærker sig ved, nemlig at muliggøre mødet mellem fremmede. Både Hannah og Michael har gennem GoMore fået kontakte til nogen som de har kunne samkøre med, og som de efterfølgende har arrangeret samkørsel med uden om GoMore. Hannah fortæller, at hun på et tidspunkt mødte en kvinde via GoMore, og efter et par samkørsler med kvinden formidlet herigennem, flyttede de denne væk fra platformen, og aftalte denne via sms og med betaling via Mobilepay (Hannah:2). Michael fortæller også, hvordan han i en periode havde en passager der kørte med ham fast. I starten arrangerede de det gennem GoMore, men de gik over til at arrangere det privat. De noterede løbende ned hvor mange gange passageren have kørt med ham, og afregnede også vha. Mobilepay. Michael fortæller, at han følte sig tryk ved at hun mødte op som aftalt og betalte ham, hvilket han forklarer med, at han efterhånden kom til at kende hende*

og derfor oplevede at kunne stole på hende (Michael:15f). Han har dog også en gang haft en passager med til København, som han aftalte skulle køre med ham hjem, hvorfor han blot lagde et lift mindre på GoMore (Michael:14).

I ovenstående er det blevet analyseret, hvordan samkørselens sociale karakter både kan opleves som et vilkår og et motiv for deltagelse. Flere af informanterne har gennem samkørslen mødt personer som de har kørt med flere gange, og i nogle tilfælde er samkørslen også flyttet væk fra platformen. Ingen af specialets informanter har dog gennem samkørslen skabt relationer til nogen, som de har mødt med i andet regi end samkørsel. Kun en af specialets informanter fortæller, at han besluttet har gjort sig nogle tanker om dette. Nikolaj fortæller, at han gennem samkørsel har mødt nogen, som han har overvejet, at han gerne ville se udenfor samkørslen, og potentielt set godt kunne forestille sig at blive venner med. Han nævner to fyre han hver mødte en enkelt gang, den ene af dem snakkede han under samkørslen med om, at de burde gå ud og få en øl, noget der dog aldrig skete i praksis (Nikolaj:9). To af specialets informanter, Nikolaj og Mathias, fortæller under interviewet, at det er faldet dem ind, at man godt kunne møde en potentiel kæreste gennem samkørslen, men at de dog begge har kærester, hvorfor det ikke har været relevant for dem. Nikolaj fortæller, at han efterhånden har mødt rigtig mange piger igennem GoMore, og at han betragter det som en *”ekstremt god måde”* at møde nye mennesker på (Nikolaj:9). Mathias, der også selv bringer emnet op undervejs i interviewet, uddyber dette således *”... man er jo i et rum sammen i en hvis periode ikke, og, hvis kemien er der altså hvorfor skulle man så ikke kunne invitere en på en kop kaffe”* (Mathias:15). Ingen af de øvrige informanter fortæller om dette, da der snakkes om det sociale aspekt af samkørslen, men Michael nævner dog, at han kender et par der er blevet kærester, efter at de mødte hinanden ved samkørsel (Michael:10).

En miljømæssig motivation

Under interviewene giver flere af informanterne udtryk for, at de generelt bekymrer sig om miljøet, og også forbinder samkørsel og miljø, dog uden at nogen af specialets informanter beskriver dette som deres primære motiv for at deltage i samkørsel. Karakteristisk syntes det at være, at informanterne oplever miljöhensynet som en sidegevinst, som en informant kalder det. Denne forståelse understreger, at miljø, til forskel for det sociale, ikke på samme måde er et vilkår. Det gør ikke nogen forskel for informanterne, hvor meget CO₂ der udledes, da det i princippet ikke påvirker dem, hvorimod en snakkende sidemand påvirker dem direkte. Det koster dem altså ikke

noget at være grønne. Tobias siger om denne sidegevinst, at det er ”... *en god en af slagsen, fordi at jeg kan også godt lide at ting er grønne og prøver selv at formindske mit forbrug og slukker lyset og alt det der, så det er en sidegevinst, men ikke noget jeg aktivt har tænkt, det er derfor jeg gør det*” (Tobias:20). Også Nadia fortæller om en miljøbevidsthed i hverdagen, hvor hun eksempelvis har valgt at have fem forskellige spande til sortering af affald og desuden går på loppemarkeder og køber meget genbrug og generelt ”*genbruger hvad der kan genbruges*”. Hun er også vegetar, noget hun har valgt at være, fordi hun synes, at der går for mange ressourcer til at producere kød ift. mængden af den mad der produceres. Hun er bevidst omkring, at det ikke er særligt miljørigtig, når hun nogle gange kører selv i bil, hvilket hun dog nogle gange gør, når hun ifm. studiet skal til Herning, og ikke kan finde passagerer. Hun fortæller, at det jo er ”... *sådan lidt fråds, i forhold til bus og tog*” (Nadia:5), men hun kører alligevel selv nogle gange, fordi det er hurtigere end at benytte offentlig transport. Nadia fremhæver et hensyn til miljøet som værende motiverende for, at hun deltager i samkørsel (Nadia:5). Hannah, der fortæller at hendes deltagelse i samkørsel også er miljømæssigt motiveret, siger ”... *der er ved gud ingen grund til at skulle køre i tre forskellige biler, den samme strækning, hvis man kunne med den ene...*” (Hannah:18). Mathias fortæller, at han ”... *kan blive sådan rimelig sur sådan set, på andre der ikke tagen nogen med*” (Mathias:10). Han har en oplevelse af, at ”... *99 ud af 100 biler der er kun en i, og de kunne have plads til tre andre ikke, det er jo helt skørt*” (Mathias:10). Han mener, at det studie han er i gang med har medvirket til hans miljøbevidsthed, eftersom de her har megen undervisning med fokus på miljø og energi (Mathias:10). Samtidig har han en oplevelse af, at unge mennesker i dag tænker mere på miljøet, end han selv gjorde dengang han var yngre (Michael:23).

Kun en af informanterne, Anne, giver ikke udtryk for, at hun tænker på miljøet ifm. samkørsel. Hun svarer således grinende til spørgsmålet omkring, hvorvidt spørgsmål om miljø spiller en rolle for hendes overvejelser, hvilket hun afviser og heller ikke selv bringer på banen i løbet af interviewet. Endnu har hun heller ikke oplevet, at nogen hun har kørt med har givet udtryk for et miljöhensyn, men hun vil dog ikke afvise, at nogen kan være motiveret af dette, selvom hun mener, at et økonomisk motiv er det, der primært er motiverende for menneskers deltagelse i samkørsel (Anne:19). Nikolaj beskriver dog, at han har indtryk af, at miljøet er det primære motiv for nogle brugere. Han fortæller eksempelvis om sin søster, som han fortæller sidder ret godt i det, hvorfor økonomi ikke spiller den afgørende rolle for at hun vælger samkørsel, til de ture hun alligevel havde kørt selv i bilen. Han begrundet i stedet hendes deltagelse i deleøkonomien med, at ”... *det er for at være grøn...*” (Nikolaj:3). Nikolaj fortæller også, om en ældre mand han engang kørte med, der var

uddannet advokat, og han gav udtryk for, at ”... *han gjorde det ikke for at tjene penge*”, men fordi han ”... *bare synes, det er fedt at være grøn*” (Nikolaj:3). Samkørslen kan altså, for de personer der ellers også have valgt at køre i egen bil, ses som et grønnere alternativ, eftersom bilens kapacitet udnyttes bedre, hvorfor samkørslen dermed kan bidrage til et ønske om en mere miljøbevidst identitet. Interviewene indikerer således, at nogle brugere af samkørsel kan have miljøet som det primære motiv, jf. problemfeltet hvori det blev beskrevet, at 18% af deleøkonomiens brugere angiver dette. For ingen af speciallets informanter er miljøet dog det primære motiv.

Flere af informanterne er ift. miljøhensynet opmærksomme på, at samkørsel ikke altid kan forklares og begrundes ud fra dette, der i praksis afhænger af, hvorvidt man får reduceret antallet af biler på vejene. Derfor skelner informanterne mellem dem der ellers havde taget offentlig transport ”... *åh man kan jo heller ikke sige miljø, for toget kører jo alligevel...*”, og dem der ellers havde kørt selv: ”... *men hvis de her pendlere, de alligevel har valgt bilen, så er det ret godt*” (Nadia:4). Mads har med muligheden for at benytte samkørsel valgt at køre i egen bil i stedet for at benytte offentlig transport, hvorfor samkørslen derfor reelt har flyttet ham fra offentlig til privat transport (Mads:5). Han fylder dagligt bilen op med passagerer, hvoraf han fortæller, at langt de fleste er studerende, som han ellers tror havde benyttet offentlig transport (Mads:12). I disse tilfælde synes miljøet derfor ikke at have gavn at samkørslen, men havde chaufføren alligevel kørt turen, som det er tilfældet med chaufføren Mathias, og flyttes passagerer fra privat transport til samkørsel, har det selvfølgelig et miljømæssigt potentiale. Der er dog også den mulighed at samkørsel får nogle til at foretage rejser, som de ellers ikke havde foretaget, hvilket Nikolaj fortæller, er tilfældet for nogle af hans rejser (Nikolaj:5).

På GoMores hjemmeside fremgår det, hvor meget CO₂ man ved samkørslen har sparet miljøet for, hvilket informanterne fortæller, at de er bevidste om. Tobias beskriver det som en ”*fed gimmick*” (Tobias:20), og Nadia mener, at det kan være med til at skabe noget opmærksom omkring miljøet og kan betragtes som et anerkendende klap på skulderen (Nadia:6). Netop dette beskriver Michael, der fortæller, at han nogle gange bemærker, hvor meget CO₂ han anslås at have sparet samfundet for. Han fortæller, at det overrasker ham hvor meget CO₂ han har sparet: ”... *hold da op, prøv at se hvad man har sparet ...*” (Michael:18). Informanten Mathias stiller sig dog kritisk overfor den udregningsmetode som GoMore benytter, da han synes at mængden af CO₂ som han har sparet miljøet for virker voldsom og måske skyldes, at deres formel tager udgangspunkt i en gammel bil (Mathias:10f).

I ovenstående er det blevet belyst, hvordan miljøet er motiverende for informanternes deltagelse, et motiv der dog ikke forstås som det primære, men som en sidegevinst herved. Informanterne er opmærksomme på, samkørsel markedsføres som et miljørigtigt valg, eftersom de alle er bevidste omkring, at de kan se hvor stor en CO2 besparelse de har opnået vha. samkørsel. Samkørsel forstås dog ikke kun som en miljømæssig gevinst, da denne i mange tilfælde flytter folk fra offentlig transport, der er en mere miljørigtig transportform end privat bil. Desuden kan det forhold at samkørsel er en billigere transportmulighed give incitament til at foretage rejser, der ellers ikke ville være foretaget, hvorfor den skaber et merforbrug.

Andre motiver for deltagelse i samkørslen

I teoriafsnittet blev det også beskrevet, hvordan andre motiver kunne gøre sig gældende. Schor & Fitzmaurice opererede også med en teknologisk motivation for deltagelse, og flere af specialets informanter giver da også udtryk for, at teknologien fungerer som et brugbart redskab ved samkørsel. Således beskriver Michael, at teknologien gør det nemt for ham at oprette lifts, hvilket er motiverende for, at han vælger at deltage i samkørsel. Han fortæller, hvordan det at alle der ønsker at deltage i samkørsel er samlet på en platform fungerer godt, fremfor at benytte Facebook til formidling af samkørsel, hvilket han oplever at flere brugte førhen (Michael:5). En informant, Tobias der læser datalogi, virker særligt fascineret af det teknologiske i hans beskrivelse heraf: ”... *det er super godt lavet synes jeg, meget elegant løsning, også nemt og finde rundt i og godt bygget op, siden ikke, så, nemt og hurtigt, og det synes jeg er fedt*” (Tobias:9). Han fortæller således også, hvordan han bruger muligheden for at hente lifts ned i sin kalender på hans Iphone (Tobias:9), hvorfor samkørslen altså nemt integreres i hans i forvejen digitaliserede hverdag.

Schor & Fitzmaurice fandt i deres studier, at også et ideologisk motiv kunne gøre sig gældende for deltagelse deleøkonomien. Selvom jeg i studiet af samkørsel finder, at flere af brugerne udtaler sig kritiske omkring offentlig transport, grundet bl.a. prisen på dette, giver ingen af informanterne udtryk for, at samkørslen begrundes med en sådan kritik. Det økonomiske motiv vægter således højere, og eksempelvis Nikolaj fortæller også, at når han skal til København og derfor har mulighed for at bruge Rød Billet, sammenligner priserne, og vælger det der er billigst (Nikolaj:6). Ingen af de af specialets informanter der er passagerer giver således udtryk for, at de ikke ville vælge DSB, hvis dette var den billigste transportform, hvorfor samkørslen ikke forstås som en kritik heraf. Da ingen af specialets informanter grundet samkørsel sparer en bil, er det ikke muligt at sige, hvorvidt

samkørslen har betydning for, at de vil fravælge et ejerskab heraf.

Foruden ovenstående motiver for deltagelse nævner en informant også trafiksikkerhed som motiverende for, at vælge at deltage i samkørsel. Han fortæller om dette motiv at: *”Jamen kan man fjerne en bil på vejen ikke så kan man sige der er jo potentielt mindre risiko for at køre ind i ham”* og *”Kunne man nu fjerne 100 biler så ville det jo være noget ved ikke”* (Mathias:12). Det blev under interviewet ikke belyst, hvad hans interesse for trafiksikkerhed skyldes, men motivet er væsentligt i forståelsen af, at et sådant motiv også kan gøre sig gældende i forbindelse med deltagelse i samkørsel. Fundet af et sådan motiv er udtryk for, at det er nødvendigt at studere sociale fænomener for at forstå disse. Samtidig understreger det, at interviewet som metode netop er velegnet til, at undersøge individets egen forståelse, da det var et motiv som jeg ikke havde været opmærksom på. Et sådan motiv indikerer desuden, at individer kan være forskelligt motiveret, eftersom ingen af de øvrige informanter gav udtryk for et sådant motiv, ligesom de heller ikke italesatte, at andre kunne være motiveret heraf. Samtidig er motivet med til at understrege, at forskellige deleøkonomiske aktiviteter kan være forskelligt motiveret, eftersom trafiksikkerhed knytter sig til typen af deleøkonomisk aktivitet.

Ovenstående tema har belyst, hvordan en række forskellige motiver er motiverende for, at informanterne deltager i samkørsel. Det økonomiske motiv står som det der primært begrundet deltagelsen i samkørslen, da syv ud af otte informanter har oplevet økonomi som det primære motiv. Andre motiver, såsom et praktisk og et socialt motiv, kan dog også begrunde samkørslen, hvilket informanterne også selv havde oplevet, ligesom de gav udtryk for at også et miljøhensyn kunne være det primære motiv, men dog blot ikke var det for nogle af specialets informanter.

Tema 5: Fremtidig deltagelse i deleøkonomien

De ovenstående temaer i analysen har belyst, hvilke overvejelser informanterne har gjort sig om tillid og motivation ifm. samkørsel. Nedenstående tema vil afslutningsvis beskæftige sig med informanternes perspektiver på fremtidig deltagelse i deleøkonomien, både i samkørsel og andre deleøkonomiske aktiviteter.

Fremtidig deltagelse i samkørsel

Specialets informanter giver under interviewene udtryk for, at samkørsel er blevet en integreret del af deres transportforståelse, eksempelvis fortæller Mathias at han allerede, efter kun at have brugt samkørsel i to måneder, er begyndt at oprette lifts uanset hvor han skal hen (Mathias:12). Samtidig fortæller alle specialets informanter, at de har planer om fortsætte med at bruge samkørsel, hvorfor det ikke forekommer at være noget der er forbundet med deres situation her og nu, men som en transportform de også vil deltage i, når de ikke længere er unge og studerende. Under interviewene kommer to af informanterne dog også med deres betragtninger om fremtidens transport, som de mener i endnu højere grad vil udnytte teknologiens muligheder. Mads mener, at samkørsel er et skridt i den rigtige retning i forhold til at udnytte bilens kapacitet bedre, men at selvkørende biler vil kunne optimere brugen af bilen endnu bedre (Mads:11). Også Mathias kommer med betragtninger om den selvkørende bil og fortæller, at han ikke tror man ejer biler, hvis man kigger bare 10år frem. Til den tid ” *Der tror jeg bilerne de er selvkørende og så ringer man bare og bestiller en bil når man skal bruge den. Så kører de rundt bare af sig selv, det er nok en døende race, det der GoMore*” (Mathias:17). Det er kun tre af specialets informanter der selv har bil, men de øvrige informanter ytrer under interviewene, at de forestiller sig at skulle have det på et tidspunkt. Det forekommer blot, at de ikke har et transportbehov, der nødvendiggør at de har bil på nuværende tidspunkt. Eksempelvis fortæller Nikolaj, der giver udtryk for at bilen er en dum og for ham unødvendig udgift, at den på sigt bliver nødvendig for ham, når han engang stifter familie og vil opleve behov for en bil, grundet dens evne til at gøre hverdagen mere effektiv (Nikolaj:7). Michael købte først bil ifm. at han skulle til at pendle til Aarhus, og han regner også med at sælge den igen, når han er færdig med dette (Mathias:2). Han fortæller, at det ikke der vigtigt for ham at eje en bil, da den bare er et redskab der for ham er nødvendigt for at komme fra A-B. Han fortæller dog, at han tror dette ville være anderledes, såfremt han havde en lidt finere bil som han havde et forhold til, og at det eksempelvis er vigtigt for ham at eje en motorcykel, da denne er en hobby for ham (Mathias:18f). For Michael er det tydeligt, at det er vigtigt for ham at eje en bil, og han beskriver grinende hvordan han godt kan lide at have ejerskab over ting, og han tror også, at mange af dem der i dag er passagerer engang selv vil få bil (Michael:21). Den tredje af informanterne som selv har bil, Mads, har haft bil i over seks år, og han giver udtryk for, at det at eje en bil bare gør hverdagen nemmere, eksempelvis når ham og kæresten skal besøge familien i det nordjyske, hvor offentlig transport ikke i særlig høj grad muliggør besøg (Mads:3).

Fremtidig deltagelse i andre deleøkonomiske aktiviteter end samkørsel

Selvom alle specialets informanter deltager i deleøkonomien når de bruger samkørsel, forekommer det at være svært for dem at se, hvordan de ellers skulle deltage heri, herunder hvilke ressourcer deleøkonomien med fordel kan anvendes til deling af. Dette vurderes at kunne skyldes to forhold. Det første forhold er det, at informanterne måske ikke har ressourcer, som er oplagte at deltage i deleøkonomien med, jf. etableringen af kritisk masse, der forudsætter en ressource som benyttes sjældent samt har en høj værdi. For informanterne, der primært er studerende, er det ikke sikkert, at de har adgang til en sådan ressource. Dette eksemplificerer en informant, da hun bliver adspurgt om, hvorvidt hun har noget, som hun kunne forestille sig at kunne tjene penge på. Hun siger: ”*Så skulle det være hvis der var nogen der skulle printe helt vildt mange sider (griner) på min printer, altså men det er ikke en meget fancy printer, så det er ikke fordi den kan, altså, at jeg decideret tænker jeg ville kunne tjene penge på at, næ*” (Nadia:17). Dette forhold kan have betydning for, at informanterne ikke deltager i deleøkonomien som nydere.

Et andet forhold der kan forklare at de ikke deltager i deleøkonomien er, at de ikke oplever relevansen af at være nydere, jf. problemfeltet, hvori det fremgik, at 63% af dem, der ikke havde deltaget i deleøkonomien, angav en oplevelse af manglende relevans som årsag hertil. Under interviewene gav alle informanterne udtryk for, at de kender til eksistensen af forskellige deleøkonomiske platforme, men at det for dem ikke har været relevant at bruge disse (Mads:1). Selvom Nikolaj eksempelvis rejser meget, hvorfor man kunne forestille sig at han ville deltage i deleøkonomien ved fx at bruge Airbnb, fortæller han, at han har et stort netværk i udlandet, hvorfor han ikke brugt sådanne platforme (Nikolaj:16).

Ud af specialets otte informanter er det kun Mads, har deltaget i en anden deleøkonomisk aktivitet end samkørsel, eftersom han flere gange har haft lejet sin bil ud gennem GoMore (Mads:1), og kun en af de øvrige informanter fortæller, at han har overvejet at deltage i en anden deleøkonomisk aktivitet end samkørsel. Tobias fortæller, at havde gjort sig overvejelser omkring at bruge Airbnb i forbindelse med en familieferie, fordi det var et billigere alternativ end hotel, men det blev dog aldrig til noget (Tobias:18). Nikolaj fortæller dog, at han godt kunne forstille sig at bruge en deleøkonomisk platform, såfremt han skulle rejse et sted hen, hvor han ikke kender nogen. I hans forståelse heraf tydeliggør han den forståelse som Claus Skytte mener gør sig gældende i Danmark af, at der både findes en rigtig og forkert deleøkonomi. Nikolaj fortæller, at han hellere vil bruge Couchsurfing end han vil bruge Airbnb, hvilket han begrundes med platformenes forskellige profitmotiv. Således forklarer han, at han synes det siger noget om en person, hvis denne har lyst til

at åbne sit hjem for folk gratis, som man gør ved couchsurfing. Ved Airbnb har han derimod en opfattelse af, at yderne, grundet deres økonomiske incitament: ”... *de synes måske egentlig ikke, at det er skide fedt, at du er på besøg*” (Nikolaj:16). Hvis det var muligt at vælge mellem et lift der var gratis, og et lift der ikke var, fortæller han også, at han ville vælge det der var gratis. ”... *både selvfølgelig fordi at det var gratis, men også fordi, jeg tænker, at det er da, der er nok bare større sandsynlighed for, at det er sådan en sød jurafyr, advokatfyren der jeg kørte med, som bare synes det er fedt at være grøn*” (Nikolaj:16). Dermed fortæller han, hvordan han hellere selv vil støtte op omkring nogle andre motiver end de økonomiske, selvom det økonomiske motiv primært er det der motiverer ham. Informanterne beskriver, hvordan forskellige deleøkonomiske aktiviteter og hvorvidt man deltager som yder eller nyder, har betydning for, hvilke overvejelser engagement heri kræver. Således beskriver informanterne, at der for dem er stor forskel på, hvorvidt man deltager i samkørsel eller privat biludlejning, som GoMore også faciliterer. Mads, der som den eneste har deltaget i begge dele, fortæller, at der for ham var flest overvejelser forbundet med at leje bilen ud. Han fortæller: ”*Det synes jeg var mere grænseoverskridende end at tage nogen med, fordi man har ikke så meget kontrol over hvad de gør med ens bil, når den først er ude af ens hænder...*” (Mads:13). Mathias ville gerne leje sin bil ud, men da den har kørt over 250.000 km, må han ikke gøre det. Han mener dog også, at der ved udlejning ville være flere overvejelser forbundet hermed, og at han ville kigge lidt mere på hvem der skulle leje bilen, end han gør når nogen bare skal køre med, hvor han selv er chauffør. Samtidig er han ikke sikker på at han, ville leje sin bil ud, hvis han eksempelvis havde ”*en sprit ny BMW*”, i stedet for den bil han har nu (Mathias:19). Informanten Michael kunne dog ikke forestille sig at leje sin bil ud, men fortæller samtidig også, at han bare generelt har det svært med at låne denne ud, også til sine venner. Dette begrunder han, ligesom de andre chauffører med, at der er forskel på at hvorvidt man selv kører bilen eller skal udvise tillid til, at en anden gør dette. Han eksemplificerer det ved at sige, at man jo som chauffør godt kan have nogle passagerer med, der selv kører ræs, men det ændrer ikke på, hvordan han vælger at køre sin bil (Michael:23f). Selvom Anne betragter udlejning som en god måde at tjene penge på, tror hun alligevel ikke hun kunne finde på at leje sin bil ud, når hun engang får en sådan. Dette begrunder hun med, at en bil er en stor investering, som hun beskriver som værende for værdifuld en ting, til at hun ville kunne leje denne ud (Anne:20f). Hun har altså en forståelse af, at noget kan have for høj værdi til, at hun vil deltage i deleøkonomien med bilen som ressourcen, ligesom Mathias også giver udtryk for. Begrundelsen herfor synes ikke at være, at de ikke ville være motiveret til at tjene penge på samkørsel, men at sårbarheden forbundet hermed tilsyneladende er for stor, hvorfor manglende

tillid bliver et problem. At deltage i samkørsel forstår Anne, ligesom de øvrige informanter, som noget andet end biludlejning: ”... når man har nogen med at så er det jo alligevel heller ikke dem der kører bilen, det er jo dig selv der gør det, de sidder bare med, der er man bare en del af det på en lidt anden måde ”(Anne:20f). Hun giver således udtryk for, hvordan det at hun er en del af situationen gør, at hun oplever at have kontrol over situationen. Netop sådan en kontrol er også afgørende for, at Hannah heller ikke kunne forestille sig at kunne leje en bil ud, grundet hvad hun selv betegner som hendes ”kontrol gen”. Hun er dog opmærksom på, at bilen jo er forsikret, og fremhæver det selv som værende paradoksalt, at hun alligevel ikke vil leje den ud. Hvis hun i en længere periode ikke selv skulle bruge bilen, forestiller hun sig, at hun i stedet ville finde en i hendes netværk der kunne bruge den, eller måske en hun havde lært at kende gennem fast samkørsel med GoMore (Hannah:22). Dermed understreger hun, hvordan hun gerne vil dele, men med nogle hun kender og har tillid til.

Afgørende for informanternes deltagelse i deleøkonomien synes det også at være, at der er forskel på at være nyder eller yder i denne. Tobias vil således gerne være nyder og bruge Airbnb, men fortæller samtidig at han selv ville være betænkelig ved, at skulle leje sin egen lejlighed ud. Dette begrundes han dels med at han oplever denne som værende ”et personligt space” samt med, at han har nogle dyre elektronikting, som han ville være nervøs for (Tobias:18). Selvom han gerne ville deltage som nyder, er han altså ikke umiddelbart interesseret i at deltage som yder, bl.a. pga. den sårbarhed han forbinder hermed, en sårbarhed som en anden dog også ville udsætte sig selv for, ved at leje en lejlighed ud til Tobias. Sårbarheden vil selvfølgelig variere, afhængig af ressourcens værdi, men det forekommer alligevel paradoksalt, at han gerne vil tage på ferie og låne en andens lejlighed, imens hans egen i mellemtiden vil stå tom. I forbindelse med Airbnb har der dog været negative historier fremme i medierne, og flere af informanterne har hørt om sådanne (Nikolaj:16). Det forhold at informanterne ikke deltager i andre deleøkonomiske aktiviteter end samkørsel, skyldes dog ikke, at de selv har haft nogle deciderede negative oplevelser i forbindelse med deres deltagelse i deleøkonomien. Danske tal om deleøkonomiens brugere viser da også, at brugerne heraf generelt oplever få problemer i forbindelse med deres brug heraf (Erichsen and Fjalland 2016). Som afslutning på analysen af brugernes forståelse af samkørsel findes det passende, at lade informanten Mads, der er den af informanterne der har brugt samkørsel mest, over 200 gange, opsummere hans oplevelse heraf. Om sin deltagelse i samkørsel fortæller han således: ”... jeg har aldrig, aldrig oplevet at nogen var ubehøvlet eller sure eller synes det var for dyrt eller, det er sådan den glade ende af spektret man er i, eller fra neutral og så op til glad, det er sådan der man ligger ”(Mads:9).

Kapitel 5: Konklusion

Dette speciale bidrager med viden om, hvilken betydning tillid har for deltagelse i deleøkonomien, samt hvilke motiver brugerne selv begrundet deres deltagelse heri med.

Der findes en lang række forskelligartede aktiviteter der går under betegnelsen deleøkonomi, og deres organisering, profitmotiv, ressource, samt brug heraf varierer. Derfor har denne undersøgelse været udformet som et casestudie af den mest udbredte deleøkonomiske aktivitet i Danmark, samkørsel, som over en halv million danskere har vist interesse for, ved at oprette sig som brugere på GoMores hjemmeside. Denne undersøgelse har belyst, at det særligt synes at være de unge der deltager i samkørsel, en deltagelse som denne undersøgelse afdækker, at der har været mange overvejelser forbundet med. Normalt deler man ressourcer med mennesker man kender, men med deleøkonomisk samkørsel bliver det muligt at dele ressourcer med fremmede, som man ofte kun møder en gang, og der er en forståelse af, at en sådan deling forudsætter tillid. Platformen reducerer chaufførernes økonomiske sårbarhed, og passagerens sårbarhed ifm. samkørslen er reduceret grundet den lovpligtige ansvarsforsikring. Samkørsel kan dog ifl. nogle af brugerne også være forbundet med en kønslig sårbarhed, hvorfor der vil være forskel på den tillid mænd og kvinder må udvise for at deltage. Samtidig gør det forhold at man ikke kender dem man samkører med også, at brugerne oplever et behov for at reducere deres usikkerhed, hvilket de gør ved at orientere sig om de andre brugere vha. de oplysninger som platformen stiller til rådighed for dem. Tillidens betydning for deltagelse fremgår tydeligt i brugernes beskrivelse af, hvordan de forud for samkørslen bruger andre brugeres ratings til at vurdere, hvem de ønsker at samkøre med. Ratings opleves som værende udtryk for, hvor tryk man kan føle sig ved samkørslen og hvorvidt denne kan forventes at forløbe planmæssigt. Der eksisterer en norm om positive ratings, og informanternes erfaringer med samkørsel er positive, da de har en oplevelse af, at den tillid de har udvist er berettiget. Alligevel orienterer brugerne sig stadig forud for deltagelse i samkørsel. Nogle brugere anvender foruden ratingsystemet også andre brugers profilbilleder i vurderingen af, hvorvidt disse kan udvises tillid. Afgørende herfor er det, at brugerne ikke signalerer noget som forbindes med utryghed.

Undersøgelsen har også belyst, hvad der motiverer brugerne til at deltage i samkørsel. Selv fremhæver GoMore tre motiver for deltagelse heri, et økonomisk, et socialt og et miljømæssigt motiv. Analysen af brugernes motiver fandt, at en række forskellige motiver kan være motiverende for deltagelse, men at det primært er det økonomiske motiv, der begrundet deltagelsen. Samkørsel forstås af brugerne som en transportmulighed, der har en mere social karakter end offentlig

transport, hvorfor det sociale er et vilkår ved samkørsel, der dog primært synes at være motiverende for brugerne, men som for andre kan betyde, at de fravælger at deltage heri. Brugere er bevidste omkring, at samkørsel kan være en miljømæssig gevinst, men dette motiv forekommer at være en sidegevinst for informanterne. De har dog en oplevelse af, at dette motiv kan være det primære motiv for andre. Brugere giver udtryk for, at de også fremadrettet vil deltage i samkørsel, men relevansen af at deltage i andre deleøkonomiske aktiviteter synes for dem at være begrænset. I deres forståelse af samkørsel fremgår det, hvordan de anskuer deres deltagelse heri ud fra et planregime, da samkørsel for dem løser et funktionelt behov. Samkørsel er en hybrid af flere forskellige transportformer og har karakter af at være en slags privatiseret kollektiv transport, eftersom den privatejede bil bliver et gode, som alle brugere får adgang til. Som deleøkonomisk ressource fungerer bilen godt, eftersom denne har en høj værdi og en kapacitet som sjældent udnyttes. Samtidig er det både dyrt at have bil og benytte offentligt transport, hvorfor både yder og nyder kan være økonomisk motiveret til at dele denne ressource. Afgørende for delingen heraf er det dog, at der er en sammenhæng mellem udbud og efterspørgsel, hvilket der på trods af de 550.000 medlemmer, endnu ikke synes at være. Det er derfor ikke altid muligt at deltage i samkørsel, selvom man skulle være interesseret i dette. Der forekommer derfor stadig at være et stykke vej til, at adgang kan fortrænge behovet for ejerskab, såfremt man i det hele taget er interesseret i dette.

Litteraturliste

- Baltzer, Rikke & Thomas Hvelplund Askjær 2016: "Busselskab: DSB-monopol tager rejsende som gidsler". *Børsen*, 30. marts.
<http://borsen.dk.zorac.aub.aau.dk/nyheder/avisen/artikel/11/137285/artikel.html>
- Belk, Russel 2007: "Why not share rather than own?" *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, (611)1:126–140.
- Belk, Russel 2010: "Sharing". *Journal of Consumer Research*, (36) 5:715–734
- Belk, Russel 2014a: "You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online". *Journal of Business Research*, (67) 8:1595–1600.
- Belk, Russel 2014b: "Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2.0". *Anthropologist*, (18)1:7-23.
- Benkler, Yochai 2006: *The Wealth of Networks: How Social Production Transforms Markets and Freedom*. Yale University Press.
- BlaBlaCar: About us.
<https://www.blablacar.co.uk/about-us>
- Bostrup, Jens & Karoline Graulund Nøhr 2016: "Seks chauffører taber i retten: Driver ulovlig pirattaxa". *Politiken*, 8. juli.
<http://politiken.dk/oekonomi/arbejdsmarked/article5628870.ece>
- Botsman, Rachel & Roo Rogers 2011: *What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live*. Collins.
- Botsman, Rachel 2012: Tillid er valutaen i den nye økonomi.
https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust?language=da#t-125031
- Brinkmann, Svend & Lene Tanggaard 2010: *Kvalitative metoder – En grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Bryman, Alan (2012): *Social Research Methods*. 4. udgave. New York: Oxford University Press.
- Chan, Nelson D. & Susan A. Shaheen 2012: "Ridesharing in North America: Past, Present, and Future". *Transport Reviews*, (32) 1:93–112.
- Chor, Jakob 2016: "Principiel dom: Landsret dømmer Uber-chauffør for ulovlig taxikørsel". *Berlingske*, 18. november.
<http://www.business.dk/transport/principiel-dom-landsret-doemmer-uber-chauffoer-for-ulovlig-taxikoersel>
- CONCITO 2015: *Deleøkonomiens klimapotentiale*.
http://concito.dk/files/dokumenter/artikler/deleoekonomi_endelig_100615_2.pdf

Dalberg Research 2014: Analyse af barrierer og udviklingsmuligheder for peer-to-peer virksomheder i Danmark. Udarbejdet for Erhvervsstyrelsen.
<https://erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/analyse-af-barrierer-og-udviklingsmuligheder-for-peer-to-peer-virksomheder-i-Danmark.pdf>

Danske By- og Delebiler: Hvad er en delebil?
http://danskedelebiler.dk/?page_id=23

Dansk Erhverv 2015: "Deleøkonomien på fremmarch". *Dansk Erhvervs Perspektiv: Analyse, økonomi og baggrund*, (21), 22. september.

De Vaus, David (2001): *Research Design in Social Research*. Storbritannien: SAGE Publications.

DTU Transport 2015: "Faktaark om Transport". *Transportvaneundersøgelsen*.

Furuhata, Masabumi et al. 2013: "Ridesharing: The state-of-the-art and future directions". *Transportation Research Part B*, (57):28-46.

GoMore.
<https://gomore.dk/how/passengers>

Grimen, Harald 2009: *Hva er tillit*. Oslo: Universitetsforlaget.

Hardin, Garrett 1968: "The Tragedy of the Commons". *Science*, (162), 3859: 1243-1248.

Hess, Charlotte & Elinor Ostrom (ed.) 2007: *Understanding Knowledge As a Commons: From Theory to Practice*. Cambridge: MIT Press.

Illeris, Knud 2011: "Motivation". In Larsen, Steen Nepper & Inger Kryger Pedersen (ed.): *Sociologisk leksikon*. Hans Reitzel Forlag.

Information 2015: "En krammer til Uber". Leder, d. 18 december.
<https://www.information.dk/debat/leder/2015/12/krammer-uber>

Jensen, Esben Vest 2015: "Filosof gjorde GoMore til kæmpesucces". *Berlingske*, 24. juli.
<http://www.business.dk/transport/filosof-gjorde-gomore-til-kaempesucces>

Jensen, Kristine & Freja Thorbeck 2016: "Er du utryg ved blaffere? Så mange danskere tør ikke give et lift". *Avisen.dk*, 12. juni.
http://www.avisen.dk/er-du-utryg-ved-blaffere-saa-mange-danskere-toer-ikk_391088.aspx

Johannesen, Sven 2016: "Deleøkonomi kan ikke redde verden". *Djøfbladet*, 24. august.
<https://www.djoef.dk/bladet/temaer/portr-ae-tter/2016/dele-oe-konomi-kan-ikke-redde-verden.aspx>

Jøsang, Audun, Roslan Ismail & Colin Boyd 2007: "A survey of trust and reputation systems for online service provision". *Decision Support Systems*, 43(2):618-644.

Kristiansen, Søren og Hanne Krogstrup 2012: *Deltagende observation – introduktion til en*

forskningsmetodik. København: Hans Reitzels Forlag.

Kvale, Steinar og Svend Brinkmann 2009: Interview – introduktion til et håndværk. 2. udgave. København: Hans Reitzels Forlag.

Ladefoged, Lasse 2015: "GoMore-stifter er årets iværksætter i Danmark". *Børsen*, 10. december. http://borsen.dk.zorac.aub.aau.dk/nyheder/virksomheder/artikel/1/316275/gomore-stifter_er_aarets_vaeksteventyrer.html

Larsen, Jonatan Rying 2015: "GoMore runder 100 mio. i omsætning og ruller ind i Frankrig". *Børsen*, 14. oktober. <http://borsen.dk.zorac.aub.aau.dk/nyheder/avisen/artikel/11/123746/artikel.html>

Layder, Derek 1998: *Sociological Practice: Linking Theory and Social Research*. London: Sage Publications.

Lehmann-Erichsen, Ann & Laura Perez Fjalland 2016: "Forbrugerbriller på deleøkonomi". *Deleby: Et samskabt magasin om byens deleøkonomi*, 101-11. http://www.dac.dk/media/8700740/deleby_et_samskabt_magasin.pdf

LetsGo.
<https://letsgo.dk/da/>

Lindekilde, Lasse & Thomas Olesen 2015: Politisk protest, aktivisme og sociale bevægelser. Hans Reitzels Forlag.

Lorenzen, Mark 2016: "Deleøkonomi- Nede på jorden og ude i byen". *Deleby: Et samskabt magasin om byens deleøkonomi*, 37-40. http://www.dac.dk/media/8700740/deleby_et_samskabt_magasin.pdf

Luhmann, Niklas 1999: *Tillid – en mekanisme til reduktion af social kompleksitet*. København: Hans Reitzels Forlag.

Mikkelsen, Morten 2015: "Her er årets ord". *Kristeligt Dagblad*, 18. december. <http://www.kristeligt-dagblad.dk/sprog-diskuteret-af-johannes-noerregaard-frandsen/aarets-ord-er-flygtningestroemme>

Nielsen, Søren K. 2015: "Trafikselskab vil arbejde sammen med GoMore". *DR*, 24. september. <http://www.dr.dk/p4nord/artikel/nyheder/2015/09/24/134301.htm>

Nordea 2016: *Deleøkonomi 2016*. <https://www.nordea.com/Images/34-142931/Dele%C3%B8konomi%202016.pdf>

Regeringen 2016: *Regeringsgrundlag. For et friere, rigere og mere trygt Danmark*.

Rifkin, Jeremy 2014: *The Zero Marginal Cost Society: The Internet of Things, the Collaborative Commons, and the Eclipse of Capitalism*. Palgrave Macmillan.

Ritzau 2015: "Hele Danmark har åbnet dørene for Airbnb-gæster i 2015". *Berlingske*, 15. december.

<http://www.business.dk/digital/hele-danmark-har-aabnet-doerene-for-airbnb-gaester-i-2015>

Ritzau 2016a: "Uber efter landsretsdom: Vi er dybt skuffede over afgørelsen". *Børsen*, 18. november.

http://borsen.dk/nyheder/generelt/artikel/1/335162/uber_etter_landsretsdom_vi_er_dybt_skuffede_over_afgoerelsen.html

Ritzau 2016b: "Uber tiltales for at medvirke til ulovlig taxikørsel". *Politiken*, 2. december.

<http://politiken.dk/indland/art5719421/Uber-tiltales-for-at-medvirke-til-ulovlig-taxik%C3%B8rsel>

Saietz, Dorrit 2014: "Amerikansk økonom og aktivist hylder vidunderbarnet deleøkonomi". *Politiken*, 8. november.

<http://politiken.dk/oekonomi/ressourceoekonomi/article5551406.ece>

Schor, Juliet B. & Schor Connor J. Fitzmaurice 2015: "Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy". In Reisch, Lucia A. & John Thøgersen (ed.): *Handbook on Research on Sustainable Consumption*. Edward Elgar Publishing.

Shaheen, Susan A., Adam Stocker & Marie Mundler 2016: "Online and App-Based Carpooling in France: Analyzing Users and Practices". *Transportation Research Board (TRB) 95th Annual Meeting January 10-14, 2016*.

Simonsen, Peter 2016: "GoMore runder ny milepæl: Penge fra Tiger-milliardær skal bruges til at indtage Tyskland". *Finans*, 10. februar.

<http://finans.dk/live/erhverv/ECE8433715/gomore-runder-ny-milepael- penge-fra-tigermilliardaer-skal-bruges-til-at-indtage-tyskland/?ctxref=ext>

SKAT: Deleøkonomi.

<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=2179826>

SKAT 2016: SKAT har fået oplysninger om godt 2.000 Uber-chauffører, 30. september.

<http://skat.dk/SKAT.aspx?oId=2234290&vId=0>

Skytte, Claus 2014: Skal vi dele? Skytsengel.

Skytte, Claus 2016a: Den nye andelsbevægelse. Skytsengel.

Skytte, Claus 2016b: Her er Danmarks deleøkonomiske virksomheder i alfabetisk orden.

<https://www.linkedin.com/pulse/her-er-danmarks-44-dele%C3%B8konomiske-virksomheder-i-orden-claus-skytte>

Skytte, Claus 2016c: Uber er deleøkonomi.

<https://www.linkedin.com/pulse/uber-er-dele%C3%B8konomi-claus-skytte>

Stenz, Emil 2016: ”Voldsom stigning: Priserne på offentlig transport er kørt fra inflationen”. *Politiken*, 13. januar.
<http://politiken.dk/forbrugogliv/forbrug/dintransport/article5606199.ece>

Thévenot, Laurent 2016: Engagementsregimer. Hans Reitzels Forlag.

Thorsen, Lotte 2016: ”1.727 nye ord: Lillepigelook, køllesvingere og ædeflip kommer i Den Danske Ordbog”. *Politiken*, 14. august.
<http://politiken.dk/kultur/article5632563.ece>

Toft, Julie Hornbæk 2015a: ”Millennials: Den nærmeste generation - eller bare den langsomste? ”. *Finans*, 6. oktober.
<http://finans.dk/protected/finans/erhverv/ECE8068502/Er-dele%C3%B8konomien-noget-de-vokser-fra/>

Toft, Julie Hornbæk 2015b: ”Er deleøkonomien noget, de vokser fra? ”. *Finans*, 6. oktober.
<http://finans.dk/finans/erhverv/ECE8067788/Millennials-Den-n%C3%A6rreste-generation---eller-bare-den-langsomste/>

Uber.
<https://www.uber.com/da-DK/>

Winter, Bent 2016: ”Farvel til dit faste job: Fremtiden er en verden af løsarbejdere”. *Berlingske*, 23. marts.
<http://www.b.dk/nationalt/farvel-til-dit-faste-job-fremtiden-er-en-verden-af-loesarbejdere>

Yin, Robert 2014: Case Study Research: Design and Methods. 5. udgave. London: Sage Publications.