



EXAMENSARBETE INOM SAMHÄLLSBYGGNAD,
AVANCERAD NIVÅ, 30 HP
STOCKHOLM, SVERIGE 2019

Delningsekonomi på mellanstora städers villkor

Styrning och planering av delningsekonomi i
Umeå

JESPER KRAMERS

Förord

Denna studie är ett examensarbete på mastersprogrammet Sustainable Urban Planning and Design på Kungliga Tekniska Högskolan. Jag skulle vilja rikta ett tack till de personer inom Sharing Cities Umeå, på Umeå universitet och Västerbottens idrottsförbund som ställde upp på intervjuer och bidrog med sin tid och engagemang. Ett särskilt tack till projektledaren för Sharing City Umeå för att jag blev inbjuden att studera Umeås arbete med delningsekonomi och tack för all hjälp med kontakter samt att jag kunde delta på konferensen *Cooperative Cities*. Jag vill ge ett stort tack till min handledare Pernilla Hagbert på KTH för bra feedback, intressanta infallsvinklar och tips på artiklar, case och kontaktpersoner. Därutöver ett tack till mina föräldrar som läst igenom uppsatsen och gett bra kommentarer. Slutligen skulle jag vilja tacka mina klasskompisar för fikapauser, pluggsällskap och givande uppsatsdiskussioner.

Tack!

Jesper

Sammanfattning

Den här uppsatsen undersöker hur lokala förvaltningar i mellanstora städer kan styra och planera för delningsekonomi. För att utforska detta görs en fallstudie av Umeå kommuns arbete med delningsekonomi inom det nationella programmet för delningsekonomi i städer, Sharing Cities Sweden (SCS). Koncept som delningsekonomi eller kollaborativ konsumtion har vuxit sig starka under 2010-talet. Det handlar om att gå från ägande till tillgång, att minska resursförbrukning genom att utnyttja ”slumrande” kapacitet hos resurser och att producera resurser gemensamt peer-to-peer. I reaktion mot en växande delningsekonomi i städer har lokala förvaltningar infört riktlinjer och policys mot delningstjänster som t.ex. Airbnb och Uber. Lokala förvaltningar uppmuntrar också delningsinitiativ genom att planera för till exempel offentligt drivna lånebibliotek för verktyg, lånecykelsystem och verkstäder för delning av verktyg, kunskap och idéer. Vidare förs det en diskussion om delningsekonomin utveckling i städer. Vissa forskare menar att delar av delningsekonomin istället för att minska resursförbrukning, bygga tillit och skapa en mer rättvis resurstillgång kan bidra till försämrade arbetsvillkor, kontroll och övervakning samt en centralisering av makt. Med bakgrund i denna diskussion är uppsatsen intresserad av att studera hur städer istället kan styra och planera för en rättvis och demokratisk delningsekonomi. Diskussionen som förs om delningsekonomin utveckling i forskning och media fokuserar mestadels på storstäder och metropoler, därav ligger fokuset på mellanstora städer i uppsatsen.

Genom intervjuer av centrala aktörer inom Umeås delningsekonomi och deltagande på konferensen *Cooperative Cities* i Umeå konstaterar uppsatsen att den delningsekonomi som utvecklats i Umeå kan ses som en lokalt förankrad delningsekonomi. I frånvaro av större plattformar inom delningsekonomi tillgängliggör Umeå stadens resurser genom att samarbeta med lokala aktörer och organisera sig i vad som kan beskrivas som ett partnerskap med civilsamhället. För att få en lokalt förankrad delningsekonomi att fungera argumenterar uppsatsen att kommunen kan tänka på helheten av de delningstjänster som finns i Umeå som ett ekosystem för delning. Det innebär vidare att kommunen bidrar till att skapa en miljö där delningstjänster får rätt förutsättningar genom att tillhandahålla nätverk, kunskap, stöd och lokaler.

I uppsatsen undersöks två delprojekt inom Umeå kommuns arbete med delningsekonomi, lånebiblioteket för fritidsutrustning, *Fritidsbanken* och delprojektet *Servicehubbar* som innebär ”noder/nav som koncentrerar och tillhandahåller olika service till Umeås invånare”. Fritidsbanken kan förstås som en form av social infrastruktur som kan bidra till att bygga socialt kapital i stadsdelar. Servicehubbar kan förstås som en form av delningsinfrastruktur som underlättar för hållbara livsstilar. Avslutningsvis konstateras att Umeå kommun, en mellanstor stad som inte upplevt de negativa konsekvenserna av delningsekonomi liksom flera storstäder, kan ta en proaktiv roll för en rättvis och demokratisk delningsekonomi.

Nyckelord: Delningsekonomi, offentlig förvaltning, offentliga partnerskap.

Abstract

This thesis focuses on how local administrations in mid-sized cities can govern and plan for the sharing economy. To explore this, a case study of Umeå municipality's work on the sharing economy is carried out. Umeå municipality is one of four Swedish cities participating in the national program for the sharing economy in cities, Sharing Cities Sweden (SCS). The sharing economy can be described as an economic model that promotes a change from ownership to access and the production of resources and services in peer-to-peer networks. In response to a growing sharing economy in cities, local administrations have implemented policies and regulations against sharing platforms such as Airbnb and Uber. Cities also encourage sharing initiatives by planning for publicly run tool libraries, bike sharing schemes and local maker spaces (workshops to share tools, knowledge and ideas). Furthermore, there is an ongoing discussion about the implications of a growing sharing economy in cities. Some researchers argue that parts of the sharing economy instead of reducing resource consumption, building trust and creating more just resource access are centralizing power to a few platform monopolies and are using control and surveillance through collection of big data in order to extract profit. To counter this trend, this thesis is interested in how cities can govern and plan for a democratic and just model for the sharing economy. The discussion about the sharing economy in research and the media has mainly focused on big cities and metropolises, thus the focus on mid-sized cities in this thesis.

Through interviews of key actors within Umeå's sharing economy and participation at the Cooperative Cities conference in Umeå, the thesis points to a locally based model of sharing economy in Umeå. In the absence of larger platforms within the sharing economy, Umeå can provide "shareable" resources in the city through collaboration with local actors and by organizing public-commons partnership. To sustain a locally based sharing economy, the thesis argues for the municipality to think of the of sharing services in Umeå as a sharing ecosystem. It implies that the municipality contributes to a good environment for sharing services by providing a network, knowledge, support and spaces.

Two sub-projects within Umeå's participation in Sharing Cities Sweden are analyzed, the library for sport equipment's, *Fritidsbanken* and *Service hubs* which involves "nodes / hubs that concentrate and provide various services to Umeå residents". *Fritidsbanken* can be understood as a form of social infrastructure that can contribute to rebuild social capital in neighborhoods. *Service hubs* can be understood as a form of sharing infrastructure that facilitates sustainable lifestyles. Finally, it is stated that the municipality of Umeå, as a mid-size city that has not experienced the negative consequences of the sharing economy, can take a proactive role for a just and democratic sharing economy.

Keywords: Sharing Economy, Urban Governance, Public-Commons Partnership

Innehållsförteckning

1. Introduktion	7
1.1 Problemformulering – Behovet av att studera delningsekonomins utveckling bortom storstäder och metropoler	9
1.2 Syfte och frågeställningar	10
1.3 Disposition	10
2. Teoretisk bakgrund.....	11
2.1 Delningsekonomi, solidaritetsekonomi eller kollaborativ ekonomi.....	11
2.2 Delningsekonomin drivkrafter.....	12
2.3 I riktning mot en rättvis delningsekonomi	14
2.3.1 Kooperativa ägarformer för demokratiserad delningsekonomi.....	15
2.3.2 Utmaningar med kooperativa ägarformer	16
2.3.3 Exempel på plattformskooperativ	17
2.4 Styrning och planering av den delande staden	17
2.4.1 Styrning av den delande staden.....	18
2.4.2 Fysisk planering av den delande staden.....	22
2.5 Förutsättningar för delningsekonomi i mellanstora städer.....	25
2.6 Sammanfattning.....	27
3. Forskningsstrategi och metodval.....	29
3.1 Fallstudie som forskningsstrategi.....	29
3.2 Intervjuer	30
3.3 Deltagande på konferensen Cooperative Cities	31
3.4 Dokumentära data.....	31
3.5 Forskningsprocess och analys av data.....	31

4. Delningsekonomi i Umeå - Resultat och Analys.....	33
4.1 Introduktion till Umeå.....	33
4.2 Umeå som ”Sharing City”.....	34
4.2.1 Medverkan i Sharing Cities Sweden.....	34
4.2.2 Förutsättningar för delningsekonomi i Umeå.....	37
4.3 Drivkrafter för delningsekonomin i Umeå.....	38
4.3.1 Potentiella miljövinster.....	38
4.3.2 Tillit och socialt kapital.....	38
4.3.3 Medvetna köp och hållbara affärsmodeller.....	39
4.3.4 Digital infrastruktur avgörande.....	40
4.3.5 Urbanisering.....	40
4.4 Umeås modell - en lokalt förankrad delningsekonomi.....	41
4.4.1 Umeå Wheels som exempel på en lokalt förankrad delningsekonomi.....	41
4.4.2 Utmaningar kring finansiering, långsiktighet och skalbarhet i en lokalt förankrad delningsekonomi.....	43
4.5 Kommunens roll i Umeås delningsekonomi.....	45
4.5.1 Varför är Umeå en kommun som arbetar med delningsekonomi?.....	45
4.5.2 Varför ska kommunen ta en roll i delningsekonomin?.....	46
4.5.3 Kommunens många roller i stadens delningsekonomi.....	47
4.5.4 Staden i ett partnerskap med civilsamhället.....	48
4.5.6 Skapa ekosystem för delningsinitiativ.....	50
4.6 Fysisk planering av delningsekonomin i Umeå.....	52
4.6.1 Hinder för delningsekonomi i stadsrummet.....	52
4.6.2 Förutsättningar för delningsekonomi i stadsrummet.....	53
4.6.3 Ny markanvändning.....	56
4.6.4 Social infrastruktur.....	59
4.7 Sammanfattning av resultat och analys.....	60
5. Diskussion.....	61
6. Slutsatser.....	64
Referenser.....	67
Bilagor.....	71

Figurförteckning

Figur 1 - Fritidsbankens fritidsbutik i Ålidhem Centrum Umeå.....	35
Figur 2 - Illustration av Servicehubben Cykelstället.....	36
Figur 3 - Marknadsföringsposter från Umeå Wheels.....	42
Figur 4 - Planskiss av projektet ”Rörelserik yta” i anslutning till Fritidsbanken.....	57

1. Introduktion

Den här uppsatsen är ett bidrag till diskussionen om delningsekonomis utveckling i städer, dess risker och potential. Mer specifikt handlar uppsatsen om delningsekonomis utveckling i mellanstora städer som kontrast till den uppmärksamhet inom forskning och media på utvecklingen som sker i storstäder och metropoler. Kommuners roll i delningsekonomin och hur de delningsinitiativ som tar plats i staden influerar samt påverkas av stadens samhällsplanering utforskas genom en fallstudie av projektet Sharing City Umeå.

Delningsekonomi eller kollaborativ ekonomi är en trend som växt sig stark det senaste decenniet. Det handlar om att få tillgång till en vara eller tjänst snarare än enskilt ägande. Det som delas är allt från fordon (bil- och cykelpooler), ytor (bl.a. kontorskollektiv och kollektivbostäder), mat (exempelvis trädgårdskollektiv) och prylar (t.ex. verktygs- och klädbibliotek). Det kan ske genom aktiviteter som att dela, låna, hyra, ge, få och/eller skapa gemensamt. Detta är inga nya idéer i sig men det sker i en ny kontext med hjälp av informations- och kommunikationsteknologi (IKT) och digitala sociala nätverk som skapat nya möjligheter för delning (Bradley, 2014). Det är däremot inte enbart den teknologiska utvecklingen som drivit utvecklingen av delningsekonomin framåt. Delningsinitiativen drivs också av en medvetenhet kring överkonsumtion och att minska resursutnyttjande (M. Martin, Lazarevic, & Gullström, 2019). Delningsekonomin drivs även av ekonomiska incitament som handlar om att göra resurser tillgängliga i ett sammanhang av ekonomiskt svårare tider eller att det allmänna tagit ett steg tillbaka (McLaren & Agyeman, 2015). Vidare finns det delning som drivs av sociala incitament som handlar om att bygga tillit och göra saker gemensamt i ett samhälle som upplevs som individualistiskt (Botsman & Rogers, 2010). Ofta är det flera av dessa drivkrafter kombinerat som ligger till grund för delning.

Städer och kommuner har börjat att arbeta aktivt med delningsekonomi. Som ett svar på delningsekonomis framväxt inför lokala förvaltningar riktlinjer och regleringar för att hantera problem som uppstår av vissa delningstjänster (Hult & Bradley, 2017). Till exempel riktlinjer för korttidsuthyrningar via Airbnb (ibid, 2017) och regleringar av plattformen Uber:s samåkningstjänst (Levin, 2017). Samtidigt arbetar lokala förvaltningar för att underlätta för samhällsnyttiga delningsinitiativ. Städers förvaltningar planerar och tillhandahåller infrastruktur för att underlätta delningstjänster för mobilitet, lokala "Maker Spaces" (verkstäder för delning av kunskap, verktyg & idéer) och verktygsbibliotek (Hult & Bradley, 2017).

Internationella städer som blivit uppmärksammade för att arbeta aktivt med delningsekonomi är bland flera Amsterdam, Seoul, San Fransisco och Köpenhamn (McLaren & Agyeman, 2015). I forskning beskrivs dessa städer som "Sharing Cities" (McLaren & Agyeman, 2015, Shareable, 2018) och det finns ett växande internationellt nätverk av städer som kallar sig Sharing Cities Alliance. I forum som Sharing Cities Summit Barcelona 2018 (Share Barcelona, 2018) möts dessa tillsammans med andra städer och aktörer för att diskutera delningsekonomis utveckling i städer.

En diskussion som pågår är huruvida delningsekonomis utveckling i städer kan leva upp till sina löften om hållbar konsumtion för miljön och klimatet, social gemenskap och ökad tillit samt en mera rättvis och demokratisk tillgång och användning av resurser (Schor, 2014). Vissa menar att den delningsekonomi som utvecklas, understödd av innovationer inom IKT och där stora transnationella företag som Uber och Airbnb håller i taktspinnen snarare ökar exploateringen av arbete, får motsatta miljöeffekter, leder till gentrifiering av stadsdelar och skapar en orättvis resurstillgång för låginkomst- och minoritetsgrupper (Schor, 2014, Scholz, 2016, Agyeman & McLaren, 2017, Benkler, 2018). På frågan om vad delningsekonomin betyder för Amsterdam

svarade Harmen van Sprang och Pieter van de Glind, grundarna till plattformen ShareNL och partners till Amsterdams kommun att delningsekonomin erbjuder möjligheter för en mera hållbar stad. Samtidigt innebär det en utmaning för en stad som är van att styra över sitt fysiska territorium, att nu lära sig att styra över stadens digitala rum. I Amsterdam har stora digitala delningsplattformar börjat att påverka stadens fysiska rum. Kommunen har därför behövt inta en reglerande roll för att skydda staden från de negativa konsekvenser som kan uppstå samtidigt som staden kan ta del av hållbarhetspotentialen i plattformarna (Chau, 2017).

I Sverige deltar Umeå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Karlstad i det nationella programmet för delningsekonomi i städer, Sharing Cities Sweden (SCS) som pågår mellan 2018–2020. Programmet tar plats inom ramarna för Viable Cities, ett svenskt strategiskt innovationsprogram för smarta och hållbara städer finansierat av Vinnova, Energimyndigheten och Formas. Målet med SCS är att utveckla världsledande testbäddar för delningsekonomi i de deltagande städerna (Umeå Kommun, 2019c). Testbäddarna genomförs i samarbete mellan kommuner, näringsliv, akademi och idéburen sektor. I respektive stads testbädd ingår utvecklandet av projekt som relaterar till delande av platser som bostäder, grönområden och allmänna platser och som relaterar till delande av varor och tjänster. I viss utsträckning är också transport och mobilitet inkluderat i testbäddarna (Sharing Cities Sweden, 2019a). Testbäddarna ska utveckla, testa och kritiskt utvärdera delningsekonomin sociala och tekniska innovationer i realtid i stadsrummet för att se dess sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser (Sharing Cities Sweden, 2019b).

Testbädden i Umeå, Sharing City Umeå (fortsättningsvis SCU), leds av kommunen och engagerar Umeå Universitet, en rad kommunala bolag och aktörer från civilsamhället och näringslivet. Projektet kopplas till kommunens strategi att Umeå ska vara en föregångare inom cirkulär ekonomi. I testbädden ingår olika delprojekt som handlar om allt ifrån hubblösningar för hållbar mobilitet, delande av fritidsutrustning och resurseffektivare avfallshantering till hur delningsekonomin kan underlätta integration och utveckla socialt entreprenörskap. Inom ramarna för projektet arrangerade Umeå kommun tillsammans med aktörer inom testbädden och SCS konferensen Cooperative Cities Umeå, presenterad som Nordens första konferens på temat ”staden som samägd delningsplattform”. Konferensen i synnerhet och SCU i allmänhet belyste den diskussion om delningsekonomin löften som pågår internationellt.

Inom SCU förs diskussionen om delningsekonomin utveckling i städer utifrån de specifika förutsättningarna som gäller i Umeå; de för en mellanstor europeisk stad. Stadens storlek och läge innebär att delningsplattformar som Airbnb, Uber eller mobilitetstjänster som exempelvis Limebike inte får samma genomslag i Umeå. Delningsekonomin har ett mellanrum att fylla i den mellanstora staden Umeå. Kommunen ser inte på samma sätt som Amsterdam behovet att ”lära sig att styra över stadens digitala rum”. Det är istället kommunen som centrumnod i ett nätverk med andra aktörer inom SCU som tagit taktpinnen i Umeås delningsekonomi. Däremot finns ett starkt engagemang i Umeå och det är en ung stad som är öppen för innovationer (Umeå Kommun, n.d., Lokala Nyheter Västerbotten, 2019). Kan Umeå kommun aktivera stadens resurser och skapa en lokalt förankrad delningsekonomi som utgår från den mellanstora stadens förutsättningar och utvecklas i linje med delningsekonomin löften om hållbar konsumtion, ökad tillit och en mera rättvis tillgång till resurser?

1.1 Problemformulering – Behovet av att studera delningsekonomins utveckling bortom storstäder och metropoler

Forskning och medierapportering om delningsekonomi har i ganska liten utsträckning uppmärksammat lokala förvaltningars roll i delningsekonomin utanför våra storstäder och metropoler (City of Guelph, 2017, Port, Machek, Jung, & Sulkakoski, 2018). Centrum för uppmärksamheten har istället legat i de städer och världsmetropoler där delningsekonomin haft en stark utveckling (McLaren & Agyeman, 2015). I Sverige har lokala förvaltningar i städer som Malmö (Hult & Bradley, 2017) och Göteborg (Pettersson, 2017) blivit uppmärksammade för deras aktiva arbete med delningsekonomi. Då en stor del av befolkningen bor utanför de större städerna finns det anledning att studera delningsekonomi i mellanstora städer. Med mellanstora städer avses i denna uppsats de städer som är i storleksordningen från 50 000 – 250 000 invånare, vilket utgör 28 % av alla europeiska stadsinvånare (European Union & United Nations Human Settlements Programme, 2016).

Förutsättningar för delningsekonomi som tillit mellan främlingar, kritisk massa och kollektiva värderingar (Botsman & Rogers, 2010) kan skilja sig mellan storstäder och mellanstora städer. I mellanstora städer kan det vara svårare att uppnå den kritiska massa som krävs för att vissa delningsplattformar ska fungera. Förutsättningarna för att styra och planera städernas delningsekonomi ser annorlunda ut där delningsekonomin inte har slagit igenom lika starkt och där stadens förvaltning har mindre resurser.

Som introduktionen beskrev reagerar städer på delningsekonomin genom att införa riktlinjer och regleringar, men planerar även infrastruktur för att underlätta samhällsnyttiga delningstjänster. Med koppling till denna trend är det intressant att undersöka hur den mellanstora staden arbetar med 1) styrning och 2) fysisk planering av delningsekonomin.

Introduktionen beskrev även en diskussion som förs om delningsekonomins utveckling i städer och de negativa konsekvenser som uppstått. Det intressanta utifrån den mellanstora stadens perspektiv är då hur de förutsättningar som finns där kan 3) användas proaktivt av lokala förvaltningar för att skapa en rättvis och demokratisk modell för delningsekonomi där kommunen kan vara en aktiv medskapare istället för att inta en reglerande roll.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur kommunala förvaltningar i mellanstora städer 1) styr och förvaltar delningsekonomi, 2) planerar för att underlätta delningsekonomi och 3) kan arbeta proaktivt för att skapa en rättvis och demokratisk delningsekonomi.

Utifrån syftet utgår uppsatsen från fyra huvudsakliga frågeställningar,

- Vad driver och motiverar Umeå till att arbeta med delningsekonomi?
- Vad är kommunens roll i delningsekonomin i Umeå?
- Hur formar/formas kommunens samhällsplanering och stadsrummet kring den delningsekonomi som växer fram?
- Hur kan mellanstora städer styra och planera för en delningsekonomi som bidrar till demokrati och rättvisa?

1.3 Disposition

Uppsatsen är uppdelad i en teoretisk bakgrund som följs av en del om forskningsstrategi och metodval. Därefter kommer en kombinerad resultat- och analysdel. Uppsatsen avslutas med diskussion och slutsatser.

Den teoretiska bakgrunden börjar med att introducera vad delningsekonomi är, vad som motiverar framväxten av delningsekonomi och de strömningar i samhället som driver fenomenet framåt. Sedan följer jag en vetenskaplig och publik diskussion som kritiskt reflekterar över delningsekonomi och den teknik som understödjer den. I avsnittet ”Styrning och planering av den delande staden” går jag igenom hur städers förvaltningar kan arbeta med att styra städers delningsekonomi och hur fysisk planering påverkas av och influerar delningsekonomi. I det efterföljande teoriavsnittet tar jag upp förutsättningar för delningsekonomi i mellanstora städer. Den teoretiska bakgrunden avslutas med en sammanfattning.

I delen om forskningsstrategi och metod reflekterar jag i första avsnittet över valet av fallstudie som forskningsstrategi. De olika metoderna som använts redovisas sedan följt av forskningsprocessen och hur empiriska data har analyserats.

Resultat och analysdelen börjar med en introduktion till staden Umeå. Sedan följer i huvudsak de teman som växte fram efter analysen av det empiriska materialet. Dessa teman presenteras i varsitt avsnitt enligt följande ordning, ”Umeå som Sharing city”, ”Delningsekonomin drivkrafter i Umeå”, ”lokalt förankrad delningsekonomi i Umeå”, ”Kommunens roll i Umeås delningsekonomi” och ”planera för delningsekonomin i Umeå”.

Uppsatsen avslutas med en diskussion där jag lyfter uppsatsens resultat i en större kontext och jag reflekterar över min teori och den inriktning som uppsatsen tagit.

2. Teoretisk bakgrund

2.1 Delningsekonomi, solidaritetsekonomi eller kollaborativ ekonomi

Aktiviteter som involverar delning av resurser, alltifrån mera kommersiella aktiviteter som att hyra ut sin lägenhet genom Airbnb till mera ideella aktiviteter som att gratis låna ut sportutrustning i en Fritidsbank, har blivit teoretiserade på olika sätt. Vissa väljer att prata om det som delningsekonomi och fokuserar då mera på att bättre använda underutnyttjade resurser på ett affärsmässigt sätt, ofta genom att tillhandahålla tjänster som erbjuder att gå från ägande till tillgång (Agyeman & McLaren, 2015). Andra väljer att prata om solidaritetsekonomi som bygger på att resurser, kunskap och tjänster doneras, byts, lånas gratis eller tillhandahålls genom alternativa valutor som till exempel tid. Det sker ofta genom gräsrotsrörelser och ideella organisationer som omfördelar och distribuerar makt mot delat ägande och kooperativt ledarskap (ibid, 2015). Solidaritetsekonomi vilar mer på begrepp som rättvisa och gemenskap till skillnad från delningsekonomi där effektivare resursanvändning är mer centralt.

Kollaborativ konsumtion är ett annat begrepp som används frekvent för att beskriva nya ekonomiska modeller som uppstår när vi delar. Det handlar om att få tillgång till en vara eller tjänst snarare än enskilt ägande. Det kan ske genom aktiviteter som att dela, låna, hyra, ge, få och eller skapa gemensamt (Bradley, 2014). Kollaborativ konsumtion innebär ett förändrat sätt att distribuera resurser där vi går från producenter som förser konsumenter med varor och tjänster till att individer i horisontella nätverk kan agera både som producent och konsument (McLaren & Agyeman, 2015). Enligt OuisShare kan det beskrivas som,

“Initiatives based on horizontal networks and participation of a community. It is built on distributed power and trust within communities as opposed to centralized institutions blurring the lines between producer and consumer. These communities often meet and interact on online networks and peer-to-peer platforms, as well as in shared spaces such as Fablabs and co-working spaces.” (OuisShare in Hult & Bradley, 2017)

Botsman & Rogers (2010) menar att idéer som handlar om att samlas i en gemenskap och dela saker gemensamt har fått ett uppsving och förekommer mer frekvent idag. Gamla urvattnade begrepp som kooperativ, kollektiv och kommun (i meningen att en stor grupp människor delar intressen och resurser tillsammans) har fått nytt liv genom företeelser som till exempel ”Co-housing” och ”Co-working” (ibid, 2010). För att kollaborativ konsumtion ska fungera krävs en viss kritisk massa, en tilltro till det gemensammas värde, tillit mellan främlingar och att det finns en slumrande kapacitet hos en resurs (ibid, 2010).

Det vi ser är en delningsekonomi, kollaborativ konsumtion eller solidaritetsekonomi som växer fram både globalt och lokalt. Något förenklat, i ena änden av paraplybegreppen kring dessa nya fenomen finner vi globala giganter som Airbnb och Uber. Motiverade av vinstintressen möjliggör de delning genom digitala plattformar. I andra änden finns ideella gräsrotsrörelser som bygger på starka grannskap. De motiveras mer av altruism än själva affären i delandet. Den tjänst eller resurs de erbjuder distribueras antingen helt ”offline” eller kanske genom en gemensamt driven digital plattform (Maginn, Burton, & Legacy, 2018).

I en kartläggning som Bradley (2017) gjort kring delningsekonomin utbredning i Sverige fanns det hösten 2016 exempel på internationella delningsplattformar (Airbnb m.fl.) där användarna delar globalt, internationella delningsplattformar där användarna delar lokalt (t.ex. Streetbank), nationella

delningsplattformar med delning lokalt (Rentl m.fl.), lokala plattformar som uteslutande är analoga, till exempel verktygsbibliotek och klädbibliotek. Slutligen fanns det grupper på Facebook och andra sociala medier där delning av resurser sker lokalt. Överlag är det så kallade ”early adopters” och unga personer i storstadsregioner som använder delningstjänster mest (ibid, 2017).

2.2 Delningsekonomins drivkrafter

För någon som använder sig av ett verktygsbibliotek för att få tillgång till verktyg istället för att äga det, eller någon som hyr en främlings lägenhet genom Airbnb på en annan kontinent kan meningen med att dela på outnyttjade resurser verka uppenbar. Men för en utomstående betraktare är det inte självklart. Så vad är motiven för att dela mera? Vad är drivkrafterna bakom fenomenen delningsekonomi och kollaborativ ekonomi? Botsman & Rogers (2010) ser hur 1) akuta miljöproblem, 2) en ökad tilltro till värdet av social gemenskap, 3) en mer medveten ekonomisk hushållning och 4) framväxten av sociala nätverk understödda av innovationer inom informations- och kommunikationsteknik leder oss till att dela mer gemensamt. De fyra pådrivande aspekterna som Botsman & Rogers (2010) lyfter kan utvecklas för att ge en bakgrund till drivkrafterna för delningsekonomi.

Akuta miljöproblem

Den första pådrivande aspekten, akuta miljöproblem genom oåterkalleliga klimatförändringar och överutnyttjande av resurser är två av detta århundrades största hot mot mänskligheten. Den materiella levnadsstandard som upprätthålls i flera västerländska länder innebär en grad av konsumtion som långt överstiger möjligheter för jordens resurser att återhämta sig (Gullstrand Edbring, Lehner, & Mont, 2016). FN:s mål för hållbar utveckling genom ansvarsfull konsumtion och produktion pekar ut en väg för att arbeta med ovanstående utmaningar,

Our planet has provided us with an abundance of natural resources. But we have not utilized them responsibly and currently consume far beyond what our planet can provide. We must learn how to use and produce in sustainable ways that will reverse the harm that we have inflicted on the planet. (UNDP, 2018)

För att komma bort från ohållbara konsumtionsbeteenden har kollaborativ konsumtion blivit beskrivet som en väg för att uppnå mera hållbara konsumtionsbeteenden. Antagandet ligger i att det vid tillverkningen av konsumentprodukter går åt mycket energi och resurser. Detta skapar miljöproblem när energi och resurskonsumtionen överskrider planetens kapacitet för att kunna återhämta sig och hålla klimat och ekosystem i balans. Genom att dela mer på produkter under dess livslängd skapar vi mindre behov av nyttillverkning, vilket sparar på resurser och producerar mindre avfall (M. Martin et al., 2019). Men att mäta de faktiska miljöbesparingarna är komplext då kollaborativ konsumtion involverar många olika sorts produkter och tjänster.

Rekyleffekter kan även neutralisera miljövinster. Ett exempel på en rekyleffekt är om det någon sparar in på att gå med i en bilpool istället resulterar i att den personens besparingar finansierar något annat som bidrar till utsläpp, till exempel en semesterresa med flyg (ibid, 2019). För att uppnå miljöbesparingar kan andra åtgärder behöva sättas in samtidigt med ett ökat delande. Till exempel minskad arbetstid så att rekyleffekten av överbliven inkomst som spenderas på resursintensiva varor och tjänster inte uppstår (Bradley, 2014). Schor ser hur delningsekonomi kan vara en komponent i en mer hållbar ekonomi där vi får tillgång till resurser och tjänster genom olika lågkostnadsplattformar, där vi kontrollerar utsläpp genom att gå ner i arbetstid och det offentliga samtidigt tillhandahåller vissa grundläggande sociala skyddsnet och service till allmänheten (Schor, 2014).

Ökad tilltro till värdet av social gemenskap

Den andra påverkande aspekten, social gemenskap, handlar om en återfödd tilltro till det allmänna eller ett kollektivs möjligheter att tillhandahålla och förvalta gemensamma resurser. När till exempel en grupp invånare i en stadsdel förvaltar ett gemensamt verktygsbibliotek eller ett trädgårdskollektiv ses det stärka den sociala gemenskapen och tilliten mellan stadsinvånare. Delningsekonomi genom digitala plattformar ger också möjlighet att skapa tillit och sociala band på en helt annan skala än tidigare. Funktioner för att skapa tillit som ratingsystem och recensioner av användare på digitala plattformar möjliggör att främlingar vågar lita på varandra över landsgränser och kontinenter (Schor, 2014).

Botsman et al. (2010) ser den ökade viljan till social samhörighet som en reaktion på de löften om välstånd och välmående som konsumerism, individualism och oberoende inte infriat. Vad det resulterat i istället är ett samhälle där vi i första hand är individuella konsumenter som arbetar allt mer för att förverkliga oss själva och den livsstil vi vill leva genom konsumtion. I andra hand är vi medborgare som tillhör en större gemenskap. I reaktion mot detta finner medborgare värden i att producera resurser gemensamt (Botsman & Rogers, 2010). McLaren & Agyeman (2015) är inte säkra på vad den ökade tilltro till det gemensamma består i men ser oavsett hur olika gemensamt producerade onlineforum växer explosionsartat. De ser också en växande rörelse i städer där stadsinvånare går ihop gemensamt och gör projekt i stadsrummet.

Medveten ekonomisk hushållning

Den tredje påverkande aspekten, en mer medveten ekonomisk hushållning, ses som en konsekvens av den recession som följde efter finanskrisen 2008 och som inneburit förändrade konsumtionsmönster (Botsman et al. 2010, McLaren & Agyeman, 2015). I tider då folk har mindre i plånboken kan delningsekonomi vara ett attraktivt alternativ då tjänster och varor som erbjuds genom delningsinitiativ och plattformar generellt sett är billigare än andra marknadsalternativ (Schor, 2014). Produkter som på den vanliga marknaden ses som ”klumpiga” och dyra kan med hjälp av delningsekonomi bli billigare genom att outnyttjad kapacitet hos produkten används. Det kan illustreras i skillnaden mellan en produkt som kaffe eller en borrmaskin. Kaffe är inte en klumpig vara. Du kan köpa så mycket eller lite du behöver, från en kopp till flera kilo. Borrmaskinen är en klumpig vara, även om behovet av borrmaskinen bara är några gånger per år så måste du ändå köpa hela maskinen. Borrmaskinen har därför ofta mycket oanvänd kapacitet. Den kapaciteten kan göras om till ett värde, både så att den som äger borrmaskinen kan tjäna på den outnyttjade kapaciteten och den som har behovet av en borrmaskin kan betala för en mindre andel av kapaciteten och på så vis få tillgång mot en lägre kostnad (Agyeman & McLaren, 2015).

McLaren & Agyeman (2015) ser åtminstone tre sätt som delningsekonomi kan erbjuda ekonomiska fördelar för städer. Först genom att stadsinvånaren kan tjäna pengar genom delningsplattformar eller få tillgång till tjänster och varor mot ett lägre pris. För det andra att stadsförvaltningar kan minska driftskostnader eller kapa kostnaderna för kommunal service. För det tredje kan företag, civilsamhälle och offentliga institutioner som delar kunskap, resurser och lokaler gynna staden ekonomiskt på en systemnivå (ibid. 2015).

Innovationer inom IKT

Den sista påverkande aspekten, framväxten av sociala nätverk och plattformar för delning möjliggörs genom ny teknik som öppnar för helt nya sätt att dela,

People are realizing the power of technology to unlock the idling capacity and value of all kinds of assets in a scale never possible before (Botsman, 2012 TED Talk).

Tekniken som det syftas på är innovationer inom informations och kommunikationsteknologi (fortsättningsvis IKT) (Hamari, Sjöklint, & Antti, 2015). Att sammanfatta all den teknik som möjliggör delningsekonomi är däremot svårt, dels på grund av mångfalden av tekniska lösningar och begrepp för dessa, men också på grund av vilken typ av delningsekonomi som avses. Hur som helst är expansionen av internet avgörande på en grundläggande nivå då den möjliggjort delande av information på helt nya sätt (McLaren & Agyeman, 2015). Vidareutvecklingen av internet, beskrivet genom samlingsbegreppet Web 2.0, möjliggjorde online-plattformar med användarskapat innehåll, interaktivitet och samarbete (Hamari et al., 2015). Dessa online-plattformar kan också beskrivas som peer-to-peer plattformar där användare producerar och delar exempelvis information (Wikipedia), filmer (Youtube) eller filer (The Pirate Bay) (Hamari et al., 2015, McLaren & Agyeman, 2015). Peer-to-peer plattformar som Youtube delar immateriella resurser men på senare tid har peer-to-peer plattformar även börjat användas för att dela och förvalta materiella resurser.

Delning av materiella föremål och resurser underlättas av ytterligare innovationer inom IKT som kan samlas under begreppet ”Sakernas internet” eller ”Internet of Things” (fortsättningsvis IoT) (McLaren & Agyeman, 2015). IoT innebär att saker och objekt i vår omgivning kan interagera med varandra över internet. Det möjliggörs genom sammanflätningen av ett flertal IKT-teknologier, däribland identifierings- och spårningsteknologier, trådlösa sensor- och aktuator-nätverk och intelligenta smarta objekt. Utrustade med RFID- Radio frequency IDentification-taggar, sensorer eller ställdon kan smartphones, fordon, byggnader och en mängd andra föremål interagera och samarbeta med varandra för att nå gemensamma mål (Atzori, Iera, & Morabito, 2010). Ett exempel på hur IoT kan understödja delningsekonomi är i en bilpool. En användare av en plattform lokaliserar en bil som har en positioneringstag. När bilen är lokaliserad fysiskt kan användaren utnyttja sin smartphone för att läsa av en QR-kod som matchas trådlöst på plattformens serverar med ett lösenordskyddat ID. Bilen låses sedan upp och kan köras av användaren (McLaren & Agyeman, 2015).

2.3 I riktning mot en rättvis delningsekonomi

I relationen till IKT som en pådrivande och möjliggörande aspekt för delningsekonomi förs en diskussion kring hur tekniken tillämpas och hur den gynnar eller missgynnar individen, samhället och våra städer. Forskare ställer sig frågan om delningsekonomi är vägen mot ett hållbart samhälle eller bara en mera genomsyrande neoliberal kapitalism? (Martin, 2016). Tillämpas IKT inom delningsekonomi för att göra våra städer mer demokratiska och inkluderande eller används det bara för att kapitalisera på vårt vardagsliv och kontrollera oss genom övervakning? (Benkler, 2018).

I ett samtal med professorn Yochai Benkler under Smart City Expo World Congress 2018 i Barcelona konstaterade Benkler två pågående trender som var närvarande på mässan. Den ena trenden handlade om hur marknaden söker sig in i varje liten del av vårt vardagsliv genom att göra så många tjänster och resurser som möjligt till en handelsvara. Den andra trenden handlade om kontroll. Om att använda övervakning för att ta kontroll, antingen kontroll för att kapitalisera på resurser eller för att kontrollera befolkningen. Det samtalet som Benkler deltog i var organiserat av

den del av mässan som var tillägnad inkluderande och delande städer och där också Sharing Cities Summit 2018 ägde rum. I denna kontext och på samtalets tema kring plattformsekonomis demokratiska egenskaper argumenterade Benkler för hur plattformar som är genuint distribuerade och innehåller open-source och öppen data-strukturer kan motstå de två trenderna kring kapitalisering och kontroll då sådana plattformar inte är optimerade för att vara kontrollerade av stater eller marknader (Benkler, 2018). På frågan om vad som var utfallet av Sharing Cities Summit svarade Benkler att mötet mycket handlade om att ett stort antal städer, om ännu en minoritet, uppmärksammade värdet av delande och social samverkan. Det handlade inte bara om hur städer kan hantera och reglera stora delningsplattformar som Airbnb och Uber. Flera städer såg snarare konferensen som en möjlighet att skapa en genuint alternativ modell för produktion som kan bli en allt större del av våra vardagsliv (ibid, 2018).

Precis som Benkler argumenterar att delningsekonomi understödd av IKT öppnar upp för nya sätt att kapitalisera på resurser ser McLaren & Agyeman (2015) hur informations- och kommunikationsteknologi öppnar nya områden där kommersiella intressen bland annat kan försämma arbetsrätten mot mera temporära anställningar utan skydd, privatisera allmän service och kapitalisera på ökande markvärden genom gentrifiering. Vad den typen av delningsekonomi resulterar i är istället djupare klyftor och orättvisor (ibid, 2015). Städer måste därför vara uppmärksamma kring hur delningsplattformar och delningsprojekt utvecklar sig, vilka värden de skapar eller vilka problem som uppstår eller förstärks genom dem. Utgångspunkten för delningsinitiativ bör därför vara att de ska byggas kring jämlikhet och rättvisa och att städer därför måste understödja system för delning som bygger på solidaritet och ökar tillit (ibid, 2015).

Det finns flera delningsinitiativ som strävar efter mer rättvisa och jämlika städer, genom att hjälpas åt och äga i en gemenskap samt genom att bygga tillit mellan medborgare. Detta synsätt på delande och producerande av resurser har beskrivits på engelska som commons-based-peer-production (McLaren & Agyeman, 2015). Det kan ses som en framväxande modell för produktion där medborgare involverar sig i icke-hierarkiska nätverk bortom kommersiella modeller. Dessa nätverk koordineras ofta utifrån en digital plattform för att gemensamt producera och ta del av allmännyttiga resurser och tjänster (ibid, 2015).

2.3.1 Kooperativa ägarformer för demokratiserad delningsekonomi

På samma alternativa spår, det som utmanar den kommersiella sektorn i delningsekonomin, har konceptet kring kooperativa plattformar växt fram. Vad plattformskooperativism innebär, menar Scholz (2016), är demokratiska ägarformer av internet. Grundfrågan här är vem som *äger* rätten till plattformsekonomin, den data som produceras, det arbete som utförs, vem som får sätta spelreglerna och vem som tjänar pengarna på den. Enligt Scholz är det som kallas delningsekonomi egentligen en efterfrågestyrd serviceekonomi där tjänster som ofta utförts mellan bekanta nu blivit tjänster som går att sälja. Till exempel att ge någon lift, att hjälpa någon sätta ihop möbler eller måla om ett rum eller låna en bekants lägenhet på semestern. För nyfikna konsumenter innebär det billigare och smidigare tjänster men för den individ som utför arbetet kan det i förlängningen innebära mer tillfälligt, underbetalt och oreglerat arbete som samtidigt också riskerar att tränga undan mera traditionella tjänsteleverantörer, till exempel taxiföretag. Att arbeta genom en digital delningsplattform kan innebära flexibilitet, självständighet och valfrihet. Men samtidigt är du till skillnad från att vara anställd en ensam affärsidkare där ansvaret för saker som pension, socialavgifter, inkomstskatt, anställningstrygghet, sjukfrånvaro förflyttas från företaget till dig. I serviceekonomin behöver plattformsföretag inte producera tjänsterna eller varorna själva, de lever istället på din lägenhet, din bil, dina prylar och din tid (Scholz, 2016).

Scholz (2016) menar att vi inte kan diskutera effekterna av plattformsekonomin utan att följa de globala försörjningskedjorna som möjliggör plattformstekniken och de tjänster som skapas genom den, där arbete utnyttjas längs hela vägen. Från mineralgruvor i Kongo, till fabriker i Shenzhen där Apple-mobiler sätts samman och vidare till underbetalda Uber-chaufförer och andra ”giggarbetare”. Utan denna hårdvara hade den kommersiella delningsekonomin kollapsat. På så sätt är delningsekonomin inte nödvändigtvis ett oberoende, fritt svävande fenomen som kommer hjälpa oss mot en hållbar tillväxt, snarare är den ytterligare en reflektion av relationen mellan kapital och arbete (ibid. 2016).

Kan vi demokratisera fenomenet plattformsekonomi så att digital infrastruktur inte bara blir ett medel för ett fåtal plattformar att kapitalisera på massan utan snarare ett internet för folket? Det argument som Scholz (2016) förmedlar är att användarna av en plattform, istället för att låta en kommersiell aktör tillhandahålla plattformen (där producerade data, vinster och villkoren för arbete kontrolleras av plattformsleverantören) kan organisera sig i plattformskooperativ där användarna äger plattformen. Plattformskooperativ möjliggör en mer demokratisk organisation där användarna har större inflytande. Det skapar mer anonymitet då data kan hållas inom gemenskapen. Eventuella vinster kan återinvesteras i ett grannskap eller inom gemenskapen och användarna kan bestämma arbetsvillkoren inom plattformen. I detta ljus kan plattformskooperativ ses som ett återskapande av kooperativ men i den digitala sfären (ibid, 2016).

2.3.2 Utmaningar med kooperativa ägarformer

Det finns dock flera utmaningar med kooperativa ägarformer. Kooperativ är på samma sätt utsatta för konkurrensen på en marknad. Scholz (2016) menar att när arbetarna finner sig själva i den roll de tidigare kämpade emot, den kapitalistiska entreprenören, kan de i själva verket återgå till att arbeta i ett företag där arbete exploateras. Alternativt vidhåller de arbetarnas rättigheter men riskerar då att slås ut av konkurrensen. Vidare, finns det utmaningar för plattformskooperativ kring att få genomslag i offentligheten, att klara konkurrensen mot kommersiella giganter, att åstadkomma en långsiktig finansiering samt utmaningar med själva självorganiseringen. Vad gäller det sistnämnda handlar det bland annat om att få alla medlemmar att faktiskt känna sig som medlemmar, att ha en struktur för ledarskapet som är distribuerad och transparent (så att rättvisaspekten bibehålls) och att mobilisera användare när de inte träffas på en arbetsplats utan genom en plattform där inte samma interaktion finns. Utmaningarna och problemen är viktiga att se så att konceptet plattformskooperativism inte uppfattas som ett oklanderligt och helt nytänkande alternativ utan ett koncept med sina fördelar och nackdelar, återintroducerat i en ny kontext (Scholz, 2016).

Finansiering är en mycket kritisk del för att få plattformskooperativ att gå runt långsiktigt. Finansieringsmodeller som används för att finansiera till exempel Start-ups, där venturekapital med hög risk investeras i hopp om snabb avkastning och skalbarhet fungerar inte här. Kooperativ växer långsamt. Crowdfunding-kampanjer genom projekt som Seed.coop eller GOTEIO kan fungera. Ett annat exempel är att ideella organisationer gemensamt finansierar varandra genom mindre bidrag. External Revenue Service är ett exempel på en plattform där organisationer för att kunna motta bidrag först själva måste ge bidrag. Man ger då ett månatligt bidrag till de organisationer personen valt och kan själv motta bidrag från flera andra personer och organisationer (ibid, 2016). Scholz (2019) ställer sig kritisk till offentlig finansiering genom stadigvarande bidrag. Det stävjar entreprenörskap och omöjliggör för kooperativ att bli självförsörjande. Kommunen kan däremot ge stöd i form av startbidrag till kooperativ och underlätta finansieringsmodeller menar Scholz (2019).

2.3.3 Exempel på plattformskooperativ

Ett exempel på ett plattformskooperativ som jobbar på ett alternativ till kommersiella plattformar är Fairbnb. Projektet är en reaktion på massturism. Det stora antalet Airbnb-uthyrningar i populära besöksområden som Bologna och Amsterdam har lett till dyrare bostäder (Girardi, 2019). Det har även medfört en förändring av affärsverksamheter till att bara fokusera på turister. Vidare finns en brist på datatransparens från Airbnb som gör att lokala förvaltningar inte kan följa upp uthyrare gentemot uthyrningsregler. Fairbnb ser hur uthyrningarna bara gynnar Airbnb och de som hyr ut medan grannskapen och stadsdelarna som helhet försämras (ibid, 2019). Idén är att istället skapa en plattform som erbjuder transparens, samägande och stärker grannskap (FairBnB, n.d.). Tillvägagångssättet är att skapa ett internationellt nätverk av mindre lokala gemenskaper på olika platser där uthyrare registreras hos lokala förvaltningar och följer lokala regelverk. Hälften av plattformsavgiften från besökarna går sedan till sociala projekt i grannskapet. Sociala projekt kan också sponsras oberoende av besökare och fungerar därför som en form av crowdfunding för grannskapet. Projektet ska lansera piloter i Barcelona, Amsterdam, Bologna och Sevilla (Girardi, 2019). Scholz, (2019) har beskrivit fördelen med projektet som, "what if you could build a playground in your neighborhood instead of giving a Tesla to someone in Palo Alto".

Ett annat alternativ till Airbnb är konceptet Munibnb. Idén kommer från Seoul och tanken här är att lokala förvaltningar tillhandhåller en plattform för korttidsuthyrningar. Ett nätverk av städer som använder denna plattform skulle då kunna se till att korttidsuthyrningarna blir mer rättvisa, följer lokala riktlinjer och att avgifter intjänade från plattformen återinvesteras i kritisk samhällsservice (Scholz, 2016).

2.4 Styrning och planering av den delande staden

McLaren & Agyeman, (2015) menar att vi är i början på en delanderevolution. De utvecklar begreppet delningsekonomi till delande städer (Sharing Cities) och adderar den delande staden till tidslinjen över andra konceptualiseringar av "den goda staden" som Susan Fainsteins Just City, David Harveys Rebel City, Saskia Sassens The global city osv. Detta är verk som ser staden som central för vår tids utmaningar och problem men också ofta som en lösning till problemen. Likaså menar McLaren & Agyeman (2017) att staden kan vara lösningen när nationer famlar. De ser staden som en gemenskap där problem kan lösas och menar att en riktigt smart stad också måste vara en delande stad. Ett mer utbrett delande av stadens resurser kan vara en del av lösningen mot mer jämlika och miljömässigt hållbara städer,

We believe that cities could become more socially just, more environmentally sustainable and more innovative through the twenty-first-century reinvention and revival of one of our most basic traits; sharing. (Agyeman et al. s. 1)

Det här avsnittet handlar om styrning och planering av den delande staden. Avsnittet tar först upp styrning av delningsekonomi i städer. Sedan går avsnittet igenom hur delningsekonomin påverkar stadsrummet och sätt att skapa förutsättningar för delningsinitiativ genom fysisk planering.

2.4.1 Styrning av den delande staden

Som en respons på nya former att dela stadens resurser har städer och kommuner börjat att arbeta aktivt med att förvalta den mosaik av delningsinitiativ som uppstått på olika platser världen över. Vissa städer inför lagstiftning och regleringar mot delningsplattformar (Chau, 2017), några engagerar sig i att understödja gräsrotsrörelser inom delning (McLaren & Agyeman, 2015) och andra städer driver egna delningstjänster och bygger nätverk för delningsinitiativ på egen hand i brist på externa aktörer (Umeå Kommun, 2017).

Städer och kommuner som arbetar med delningsekonomi organiserar sig och driver förändring i olika former av partnerskap med aktörer från näringsliv, akademi och civilsamhälle. Umeå kommun har till exempel inom SCU etablerat ett brett lokalt partnerskap med olika aktörer i staden (Umeå Kommun, 2017). Den snabba sociala innovation som en expansiv delningsekonomi ibland innebär gör att planerare och beslutsfattare måste lägga fokus på hur de styr och samarbetar i ett nätverk av olika aktörer i en hela tiden föränderlig stad (Maginn et al., 2018). En framgångsrik stad som arbetar med delningsekonomi behöver bra nätverk och samarbeten med olika aktörer och kollektiva medborgerliga strukturer som tillhandhåller och reglerar samspelet mellan den idéburna sektorn och näringslivssektorn (McLaren & Agyeman, 2015).

Horisontell styrning istället för hierarkisk styrning

Tillvägagångssättet att i aktörsnätverk och partnerskap styra och skapa förändring i städer kan förstås utifrån förändrade sätt att förvalta och styra städer under den senare kapitalismen. Synen på det offentliga roll har ändrats från att styrning och förvaltning sker i hierarkiska system inom staten till att det sker i horisontella system inom nätverk mellan staten och externa aktörer (Rydin, 2010). Harvey (1989) beskriver hur den politiska och ekonomiska utvecklingen under nittonhundratalets sista kvartal innebar ett förändrat sammanhang för städer i en global kontext. Nationalstaten har fått en minskande kontroll i att styra flöden av globalt kapital. Städer tävlar om att locka till sig investerare och projekt på en global marknad. Detta skapar ett nollsummespel med vinnare och förlorare i en interurban konkurrens. Städer måste göra sig attraktiva för att locka invånare till sig (Harvey, 1989) och det blir svårare för städer att kontrollera utvecklingen på egen hand. I denna utveckling uppmuntras städer till att upprätta strategier och visioner för att stärka stadens attraktivitet och konkurrenskraft. För att utföra strategier och förverkliga visioner samarbetar lokala förvaltningar med privata aktörer för att samordna offentliga och privata investeringar i infrastruktur och stadsutvecklingsprojekt (Healey, Cars, Madanipour, & De magalhaes, 2002).

Ökat medborgarinflytande

Det är inte bara den ekonomiska och politiska kontexten som förändrats under nittonhundratalets senaste kvartal fram till idag. Den socio-kulturella utvecklingen i städer har gått mot en större mångfald av olika livsstilar och medborgare bedömer de folkvalda utifrån nya värderingar. Traditionella sätt att förvalta städer ses som otillräckliga för att tillhandahålla den service som medborgare förväntar sig. Healey et al. (2002) menar att det finns en uppfattning att ”ökade klyftor i städer inte kan lösas genom enbart traditionell, ofta individuellt riktad, social välfärdspolitik” (Healey et al., 2002 s. 7 egen översättning). För att motverka social exkludering krävs det ändringar i sättet att styra och tillhandahålla kommunal service där det ges mer utrymme för medborgarinflytande och möjlighet att påverka och samarbeta vid utvecklingen av stadsdelar (ibid, 2002). Bortom den representativa demokratis begränsningar ser också Rydin (2010) hur medborgare och civilsamhälle ges en större roll i forandet av kommunal service och stadsutveckling.

Vem får inflytande i städers aktörsnätverk?

Förvaltning i nätverk där lokala förvaltningar samarbetar med privata aktörer och civilsamhället kan utöka möjligheterna att påverka utvecklingen i städer. Det kan även frigöra resurser i staden, skapa nya former av legitimitet och lösa konflikter på nya sätt (Rydin, 2010). Däremot förs det en vetenskaplig diskussion om vem det är som ges inflytande i dessa aktörsnätverk. Vilka aktörer ska lokala förvaltningar ingå partnerskap med och hur de ska göra det? Healey (2003) argumenterar, i kritik mot traditionella hierarkiska styrelseskick, för kollaborativ planering där en mångfald av lokala aktörer i nätverk överlägger sig fram till konsensusbeslut. Uppfattningen är att det gemensamma och platsens bästa är det som ges inflytande genom dessa konsensusbeslut. Det stärker grannskap och platser samt skapar kapacitet att samarbeta för framtiden. Däremot bygger det på ett ideal där aktörer fransäger sig sitt egenintresse.

Purcell (2009) kritiserar kollaborativ planering och det närbesläktade begreppet kommunikativ planering. Kollaborativ och kommunikativ planering tjänar neoliberalismens intressen menar Purcell. Kollaborativ och kommunikativ planering är idealistiskt då det försöker neutralisera maktrelationer mellan aktörer, något som Purcell menar är inneboende i sociala relationer. I en överläggning mellan aktörer med olika inflytande kommer den med det dominerande inflytandet att diktera villkoren. Istället för att aktörer kompromissar för en gemensam lösning ska de aktörerna med mindre inflytande utmana dominant (neoliberal) aktörer som har en maktposition. I en neoliberal värld som karaktäriseras av ”ökande monopolisering och centralisering av makt till några få multinationella företag” (Purcell, 2009 s. 158 egen översättning) argumenterar Purcell för att motstå den hegemoniska neoliberal dagordningen genom att i sociala rörelser driva på en förändring av maktrelationer. Planerarens roll är att understödja dessa sociala rörelser menar Purcell (2009).

Partnerskap mellan staden och civilsamhället

Inom städers arbete med delningsekonomi förs också en diskussion om vilka aktörer stadens förvaltning ska ingå partnerskap med för att tillhandahålla kommunal service och tillvarata stadens resurser. Benkler (2018) argumenterar för att staden istället för att se sig själv i ett samarbete med privata aktörer för att tillhandahålla kommunal service snarare kan se sin roll att i större utsträckning vara en del av ett partnerskap med civilsamhället för att tillhandahålla resurser och tjänster, ett ”public-commons partnership”. Begreppet ”commons”, ”allmänning” på svenska något förenklat, definieras i sammanhanget som en gemensam resurs som är samägd och förvaltas gemensamt av medborgare och/eller organisationer (Bauwens & Niaros, 2017). Till skillnad från att styra i nätverk där kommun och kommersiella aktörer är huvudsakliga tillhandahållare av allmän service och där medborgare får påverka innehållet är det i ”public-commons partnership” medborgarna och civilsamhället som står i centrum av nätverket. Kommunen uppmuntrar civilsamhällets förvaltning av gemensamt ägda resurser med stödfunktioner och tillhandahåller understödjande infrastruktur (ibid, 2017).

Det finns flera städer i Europa som har utvecklat förvaltningsstrukturer för att samarbeta i partnerskap med medborgare och civilsamhället. Däribland Barcelona, Bologna, Neapel, Ghent och Milano. Städerna representerar en mängd olika sätt att göra detta som är mer eller mindre radikala (ibid, 2017).

I Barcelona har de som styr staden sedan 2015, medborgarplattformen ”Barcelona En Comú” (Bcomú), infört en mängd åtgärder för att skapa mer direktdemokrati och aktivt medborgardeltagande. Åtgärderna innefattar bland annat ett antal olika online- och offline plattformar där medborgare tillsammans med staden formulerar olika stadsutvecklingsförslag. En

annan åtgärd är att staden finansierar offentliga ”Fablabs” – skaparverkstäder som tillhandahåller 3d-printrar och träning i digital tillverkning. Visionen är att dessa Fablabs ska finnas i alla stadsdelar och tillgängliggöra för medborgare att skapa, reparera och uppfinna nya saker (Bauwens & Niaros, 2017).

Bologna är ett exempel där den lokala administrationen ville omforma sättet som allmänna tjänster och resurser tillhandahölls. År 2014 införde de ett nytt policyramverk, ”The Bologna Regulation on Civic Collaboration for the Urban Commons”. Policyramverket sätter riktlinjer och skapar förutsättningar för hur staden kan ingå partnerskap med medborgargrupper och andra aktörer (lokala entreprenörer, välgörenhetsorganisationer, civilsamhällesorganisationer och akademi) för förvaltning och utveckling av stadens ”Urban Commons” dvs. gemensamma resurser i staden (LabGov, 2014). I Bologna definierades Urban Commons som fysiska, immateriella och digitala resurser som medborgare och administrationen ser som betydelsefulla för individuellt och kollektivt välmående. Medborgarna tillsammans med staden delar ansvaret för att förvalta dessa resurser till allmänhetens förfogande (Comune di Bologna, 2014).

Vidare styr policyramverket hur staden kan ge tekniskt och monetärt stöd inom partnerskapen. Det innehåller också stadgar för att stadens gemensamma resurser långsiktigt ska upprätthållas och vara öppna för alla. Slutligen förutsätter policyramverket att staden stödjer medborgare, fastighetsägare och företag i skapandet av gatu- och grannskapsföreningar för att förvalta allmänna platser, parker och övergivna ytor. Fram till och med 2017 hade 280 partnerskap ingåtts mellan staden och civilsamhället. Centrala samverkansprojekt innefattade grannskapsprojekt, ett program för stadsodlingar, utveckling av förskolor, digitala plattformar för medborgarinitiativ och en prototyp för gräsrotsfinansiering (Bauwens & Niaros, 2017).

Policyramverket som Bologna utvecklade kan ses som en form av handbok för hur staden kan samverka med medborgarna och civilsamhället (LabGov, 2014). Bologna och städer som Barcelona med flera reflekterar hur offentliga förvaltningar går från att tillhandahålla kommunal service mot kunder till att medborgare och grannar producerar nödvändiga resurser och service tillsammans. Det är en modell för produktion som behandlar oss som aktiva medborgare, grannar och medproducenter snarare än konsumenter och producenter. Modellen innebär också att det inte är kommunala förvaltningar som tillhandahåller service mot passiva medborgare (Benkler, 2018). Inom ramen för detta har forskningsfären förstått värdet av väl organiserade allmänna organisationer, till exempel stadens förvaltning som samarbetar med civilsamhället för att förse staden och dess invånare med grundläggande service (ibid, 2018). Ett medborgardrivet verktygsbibliotek som riktar sig mot allmänheten kan liknas vid ett allmänt bibliotek och på så vis ses som en kommunal service (Schor, 2014).

Ekosystem för delningstjänster

Ett första steg för staden i utvecklandet av ett partnerskap med civilsamhället och idéburna delningsinitiativ kan enligt Benkler (2018) vara att uppmärksamma och beskriva vad som pågår samt synliggöra initiativ för varandra så att de kan skapa ett *ekosystem* av olika tjänster och resurser. Nästa steg för stadens förvaltning är att integrera initiativen i den kommunala servicen. Benkler (2018) menar att idén om staden eller kommunen som förser projekt och initiativ med ett center eller en hubb där de kan bekanta sig med varandra och som tillhandahåller lokaler, platser och nödvändig infrastruktur är avgörande för stadens roll i delningsekonomin.

Amsterdam är exempel på en stad där de olika aktörerna inom den kollaborativa ekonomin blivit konceptualiserade som ett "Collaborative economy ecosystem" (ShareNL, 2017). Det kollaborativa ekosystemet involverar en mosaik av delningsplattformar inom olika områden där delning sker både direkt mellan privatpersoner eller med en mellanhand. Edwards & Davies, (2018) förstår organisationer i Melbourne som arbetar med delning av mat (t.ex. gemensam odling & matlagning) som ett "food sharing ecosystems" (Edwards & Davies, 2018).

Skapandet av ett ekosystem för delningstjänster kan ses i sammanhang med begreppet *digitala ekosystem*. Begreppet kommer från forskning på EU-nivå för att stärka små och medelstora europeiska företag genom informations och kommunikationsteknologi (IKT). Europeiska kommissionens program för att stötta företagande har tidigare riktats mot enskilda företag, men då det endast gav begränsat resultat kom fokus att flyttas från det enskilda till flera företag i samma kontext. För offentliga institutioner handlade det snarare om att skapa en bra miljö för företag i form av lagstiftning, humankapital, kunskap och kunnande, teknisk infrastruktur, entreprenörkultur och en stödjande serviceinfrastruktur (Nachira, Dini, & Nicolai, 2007). Moore (2003) menar i sammanhanget att "Precis som individuella växter eller djur klarar sig inte enskilda firmor ensamma, de måste få utvecklas i kluster eller affäreskosystem" (Moore, 2003 s.1 egen översättning).

Till skillnad från affäreskosystemet är det digitala (affärs)ekosystemet också understött av IKT. Genom metaforen av ett naturligt ekosystem med organismer som är beroende av varandra för sin överlevnad, är det digitala ekosystemet uppbyggt av ett kluster av samarbetande företag. Dessa företag är beroende av varandra och understödda av peer-to-peer mjukvaruteknik (IKT) som är självorganiserande, självoptimerande och evolutionär. Inom IKT kallas även en grupp av kompletterande applikationer till en plattform för ett digitalt ekosystem (Nachira et al., 2007). Saha (2018) beskriver plattformar och digitala ekosystem inom delningsekonomin,

"The innovation has been to move from a traditional 'pipe' based approach, where business co-ordinated activities such as sourcing raw materials through manufacturing, distribution, customer sales and service, to a business platform one, where the business becomes the enabler in a connected ecosystem of customers, vendors and partners that can efficiently exchange value between themselves." (Saha, 2018 i Gigabit Magazine)

Beskrivningen kopplar till de förändrade produktionsförhållandena som delningsekonomi innebär; istället för att företag förser slutkonsumenten med produkten så kan företag förse aktörer med en plattform där aktörerna skapar och producerar ett ekosystem av olika tjänster och varor. Det Benkler (2018) lägger till är att staden kan ta rollen av företaget och tillhandahålla en plattform där idéburna initiativ producerar nödvändiga tjänster och resurser i staden. Argumentet är att vi sett hur stora plattformsföretag tagit IT-arkitekturen från open-source-modeller och kullkastat den. Benkler menar att det finns ett demokratiskt värde i att organiserade offentliga institutioner, som staden, tillsammans med civilsamhället skapar ekosystem för delning (Benkler, 2018).

Även om digitala plattformar kan vara avgörande som stödjande infrastruktur i ett ekosystem för delning så har också platsen, i fysisk mening, betydelse. Platsens betydelse hänger samman med idén om företagskluster där den rumsliga närheten mellan företag och institutioner inom en bransch underlättar för relationer, delning av kunskap, humankapital och resurser. Detta i sin tur underlättar för innovation. Snarare är det kombinationen och sammanflätningen av digitala nätverk och fysiska nätverk som tillsammans "smörjer" dessa ekosystem (McLaren & Agyeman, 2015).

2.4.2 Fysisk planering av den delande staden

Maginn, Burton, & Legacy, (2018) menar att fenomenet delningsekonomi eller kollaborativ konsumtion har inneburit teknologiska innovationer och förändringar av marknader som i grunden förändrat hur tjänster och resurser distribueras och hur marknader organiseras i städer. Dessa förändringar har påverkat och påverkar huvudaspekter av våra städers struktur och funktioner. Givet detta måste politiker och samhällsplanerare i städer där delningsekonomin växer fram förstå konsekvenserna av den och frambringa relevanta strategier och planeringsunderlag för att både reglera och uppmuntra delningsekonomin (Maginn et al., 2018).

The Sustainable Economies Law Center & Shareable (2013) ser att delningsekonomin har stora konsekvenser för hur städer utformas. I deras guide, *Policies for shareable cities* (2013) rekommenderar de städers förvaltningar att ta rollen som tillhandahållare i delningsekonomin genom att designa infrastruktur, tjänster, initiativ och policys. De föreslår en mängd åtgärder inom områdena transport, mat, bostäder och arbete. Bland flera förslag som involverar fysisk planering finns upphämtningsstationer för samåkning, cykeldelningssystem, inventering av oanvänd mark för stadsodlingar, återbrukscenter för överblivet livsmedel, incitament till utveckling av kooperativhus samt att erbjuda temporär användning av tomma butikslokaler för olika medborgarinitiativ.

Från delning i cyberrummet till stadsrummet

Agyeman, McLaren, & Schaefer-Borrego (2013) ser hur delningsinitiativ återtar stadsrummet för att producera mat, tillhandahålla billiga mobilitetsalternativ och grannskapscenter för att dela verktyg och andra saker. Dagens städer ses som enastående plattformar för att dela saker i skärningen mellan stadsrummet och cyberrummet. I denna skärning uppstår nya former för att dela. Staden behöver därför ett väl sammankopplat stadsrum, befolkningstäthet och digital infrastruktur för att delning ska fungera bra.

Den kultur av att dela som utvecklats i cyberrummet genom sidor som exempelvis Wikipedia har börjat spridas och ta plats i stadsrummet (ibid, 2013). Denna utveckling ser även Bradley (2015). Öppenhet och gemensamt skapande i den digitala sfären som blivit beskrivet på engelska som digital commons och tidigare nämnda Commons-based peer production (se avsnittet ”I riktning mot en demokratisk delningsekonomi) kan även omsättas i den urbana kontexten. Utvecklingen som skett på internet bygger på open-source principer där information och resurser är tillgängliga för alla att använda och sprida. Med open-source möjliggörs också att samarbeta för att utveckla, modifiera och förbättra information och resurser. I den urbana kontexten innebär commons-based-peer-production att stadsrummet produceras genom kollektiva bidrag snarare än mot betalning, att skapandet motiveras av att uppfylla behov eller en vilja att göra saker gemensamt snarare än ett vinstintresse, att skapandet utförs i icke-hierarkiska nätverk som kräver eller inte kräver ömsesidiga insatser och att skapandet grundar sig i principer om att dela med sig och äga gemensamt snarare än konkurrens och privat egendom (Bradley, 2015).

Genom att skapa gemensamt föds nya roller för medborgare och de som vanligtvis bygger och planerar staden, det vill säga arkitekter, samhällsplanerare, byggherrar etcetera. På samma sätt som kollaborativ konsumtion erbjuder användare av plattformar att agera både som konsument och producent kan stadsinvånare vara både de som bebor och producerar staden. Platser, service och resurser i staden produceras *med* snarare än *för* medborgare (Agyeman & McLaren, 2017). Till exempel kan arkitekter se sin expertroll som att samarbeta med andra snarare än genom sin status som individuella formgivare av byggnader (Bradley, 2015).

Planera för delningsinfrastruktur

Kommunen kan ta en aktiv roll i att planera den infrastruktur som behövs för att stödja delningsinitiativ. Hult & Bradley (2017) argumenterar för hur kommuner kan planera "delningsinfrastruktur" genom Malmö stad som exempel där kommunen tillhandahåller verktyg och lokaler för att allmänheten ska kunna producera och reparera saker. Kommunens roll att tjäna allmänheten har potentialen att göra delningsinitiativ mer demokratiska och inkluderande då vissa andra kommersiellt och ideellt drivna delningsinitiativ har fått motsatt effekt med exkludering som följd. Detta då de ofta riktar sig mot likasinnade och välorganiserade stadsinvånare. Utöver kommunens medverkan är lokaliseringen viktig för att nå ut till en blandning av socio-ekonomiska grupper i staden. Hult & Bradley (2017) menar att delningsinfrastruktur kan vara betydelsefull i ekonomiskt svårare tider. Dels för de medborgare som behöver hushålla med ekonomin men även för kommuner när det inte finns pengar att investera i mer kostsam infrastruktur. De två exempel på kommunal delningsinfrastruktur som Hult & Bradley undersöker i Malmö, *STPLN* ett mångfunktionellt Makerspace och *Garaget*, en mötesplats med bok- och prylbibliotek, verkstad, café och scen kan båda ses som låg-budget varianter av allmän infrastruktur.

Det är ingen ny uppgift för städer att tillhandahålla delningsinfrastruktur då kollektivtrafik, gemensam teknisk infrastruktur och delning av information i offentliga bibliotek länge varit ett kommunalt ansvar. Det finns däremot andra områden där kommunen som tillhandahållare av delningsinfrastruktur ses som mindre självklar, t.ex. ett verktygsbibliotek. Hult & Bradley (2017) ser hur hållbar stadsutveckling tidigare ägnat sig åt att planera mer miljövänliga sätt att bo, transportera sig och hantera avfall. Däremot har kommunen inte planerat för mer miljövänliga sätt att konsumera andra materiella föremål. En ny framväxande roll för kommunal samhällsplanering kan därför vara att tillhandahålla infrastruktur för hållbar konsumtion, t.ex. delandet av verktyg, lokaler och kunskap för att producera och reparera saker. Städer möjliggör på det sättet för stadsinvånare att gå från att vara passiva konsumenter till att vara producenter och skapare. I omställningen mot en mer hållbar konsumtion läggs ofta ansvaret på individen att förändra sina rutinmässiga konsumtionsvanor. I den allmänna hållbarhetsdiskussionen handlar det om att konsumera rätt samtidigt som det allt oftare konstateras att rika länder behöver konsumera mindre. Om kommunen planerar för hållbar konsumtion kan det underlätta genom att inte lämna medborgare ensamma att ändra sina konsumtionsvanor och därmed lätta på det ansvar som åläggs individen (Hult & Bradley, 2017).

Delningsinitiativ som social infrastruktur

Hult & Bradley (2017) ser på Garaget och STPLN i Malmö som ett ”urbant hack”, en form av kreativ omgestaltning av redan existerande allmän infrastruktur. STPLN kan ses som en omgestaltning av medborgarhuset medan Garaget är en omgestaltning av det allmänna biblioteket. Men dessa platser skulle också kunna liknas vid det sociologen Eric Klinenberg (2018) benämner som social infrastruktur, ”de fysiska platser och organisationer som formar hur människor interagerar” (Klinenberg, 2018 s. 5). Social infrastruktur är inte att likställa med socialt kapital utan är de fysiska förutsättningarna som bestämmer om socialt kapital utvecklas. Huvudargumentet i Klinenbergs begrepp social infrastruktur är att utvecklingen av demokratiska samhällen inte bara vilar på gemensamma värderingar utan på gemensamma och delade platser som bibliotek, parker, skolor, folkets hus och andra offentliga platser.

Klinenberg (2018) kom fram till begreppet social infrastruktur efter att ha studerat hur olika stadsdelar i Chicago påverkats av en extrem värmebölja 1995. Tre stadsdelar stack ut i statistiken. Samtliga hade låga dödstal samtidigt som de var fattiga och hade hög kriminalitet, det vill säga faktorer som i resten av statistiken indikerade höga dödstal. Dessa stadsdelar hade till och med klarat sig bättre än Chicagos mest välbärgade stadsdelar. Genom att studera dessa stadsdelar på gatunivå upptäckte Klinenberg förutsättningar som inte syntes i statistiken. Det som särskilde dessa stadsdelar var inte att folk hade luftkonditionering hemma eller att människorna som bodde där var annorlunda. Snarare var det att stadsdelarna var tätbefolkade, hade levande gator, väl underhållna parker och starka grannskapsorganisationer. Det var den sociala infrastrukturen som var väl fungerande. När den hårda infrastrukturen som vatten och elektricitet faller samman vid katastrofer är det oftare den mjuka, sociala infrastrukturen som avgör hur vi klarar oss.

Klinenberg menar, utifrån vad New Urbanism-rörelsen visat, att personer med samma intresse i att skapa sociala band och vara delaktig i samhället har olika förutsättningar att uppnå det beroende på de fysiska förutsättningar där de bor. Social infrastruktur är i detta sammanhang en grundläggande aspekt för att bygga starka grannskap som är hälsosamma och resilienta mot risker och katastrofer. Det finns däremot olika typer av social infrastruktur som har olika roller i ett lokalsamhälle. Vissa platser som bibliotek och skolor med återkommande möten utvecklar mer långsiktiga relationer. Lekplatser och gatumarknader utvecklar mer lösa kontakter. Det finns också social infrastruktur som uppmuntrar till effektiv social interaktion och kan accelerera individualisering, t.ex. snabbköp och snabbmatskedjor. Sedan finns det social infrastruktur som uppmuntrar till social exkludering, t.ex. mötesplatser för slutna sällskap. En väl utvecklad social infrastruktur uppmuntrar grannar till att bygga sociala band mellan varandra inom grannskapet,

“When social infrastructure is robust, it fosters contact, mutual support, and collaboration among friends and neighbors; when degraded, it inhibits social activity, leaving families and individuals to fend for themselves” (Klinenberg, 2018 s. 5)

Som Botsman & Rogers beskrivit är en ökad vilja till social gemenskap en av de huvudsakliga drivkrafterna för delningsekonomi eller kollaborativ konsumtion. När människor producerar resurser gemensamt eller i förtroende delar saker mellan varandra skapas sociala relationer och tillit byggs. Delningsinitiativ som har som syfte att stärka sociala band och tillit kan därmed, när de tar plats i en urban kontext, ses som en form av social infrastruktur på det sätt som Klinenberg (2018) beskriver. De bidrar på så vis till att stärka grannskap.

2.5 Förutsättningar för delningsekonomi i mellanstora städer

De grundläggande förutsättningarna för en framväxande delningsekonomi ser olika ut i en världsmetropol som Amsterdam eller San Francisco än i en mellanstor stad som Umeå, till exempel gällande en kritisk massa för att det ska fungera. I viss utsträckning måste därför delningsekonomin anpassas lokalt och kommer också göra sig beroende av lokala förutsättningar. Här står lokala förvaltningar med ena foten i nationellt och globalt sammankopplade nätverk av "Sharing Cities" (exempelvis Sharing Cities Alliance). I denna kontext sprids internationella koncept och idéer kring hur den delande staden ska utvecklas. Med andra foten står lokala förvaltningar i en lokal verklighet där de koncept och idéer som fungerar i en viss stadskontext kanske inte fungerar i en annan. Detta kan ses på liknande sätt som Blok (2012) beskriver hur hållbar stadsutveckling formas i ett globalt sammankopplat system av urbana nätverk och hur planerare står inför utmaningen att implementera dessa kosmopolitiska koncept på en lokal spelplan (Blok, 2012). Blok argumenterar att dessa ekomoderna koncept förstärker vissa typer av normer kring hållbarhet vilket utelämnar mera radikala alternativ. De platser där denna hållbara utveckling sedan implementeras är i utvalda stadsutvecklingsprojekt vilket skapar ett fragmenterat landskap (ibid, 2012).

Bloks slutsats är att när kosmopolitiska koncept för hållbar stadsplanering materialiseras i lokala kontexter så formas koncepten av lokala identiteter och planerartraditioner. Stadsplanerare bakar in koncepten i en lokal platsidentitet. När denna "inbakning" sker integreras den lokala kulturen i kosmopolitiska koncept. Genom sin materialisering i lokala stadsutvecklingsprojekt skapas fysiska exempel av kosmopolitiska koncept med en lokal karaktär. Hur kan då internationellt rörliga koncept för styrande av delningsekonomi i städer som cirkulerar i nätverk av "Sharing Cities" omarbetas till den lokala kontexten av en stad i storleken av Umeå och de förutsättningar som finns där?

Port et al. (2018) som utvecklat en modell för att vägleda beslut i Umeås delningsekonomi menar att modeller som fungerar i storstäder inte nödvändigtvis fungerar i mindre städer på grund av betydande skillnader i kritisk massa, resurstillgångar, förvaltningsstrukturen och generella sociala, ekonomiska, politiska, tekniska och miljömässiga förutsättningar. Däremot kan mindre städer på vissa sätt ha bättre förutsättningar för delningsekonomi. De tenderar att ha närmare kontakt mellan olika förvaltningar, medborgargrupper och aktörer i staden vilket gör det lättare att förstå behov och anpassa därefter. Port et al. (2018) menar också att tilliten mellan invånare i mindre städer kan vara bättre.

City of Guelph (2017) beskriver i en kommunduide för delningsekonomi att lokala förvaltningar kan välja att ta olika roller beroende på storleken av den delningsekonomi som finns i staden. Om delningsekonomin är liten kan staden ta en utvärderande och övervakande roll. Om delningsekonomin växt sig stor bör staden istället ta en reaktiv roll och reglera. Innan delningsekonomin nått en viss skala kan staden ta en proaktiv roll och aktivt medverka i att skapa och uppmuntra delningsinitiativ.

Möjligheterna att uppnå en *kritisk massa* skiljer sig mellan storstäder och mellanstora städer. Kritisk massa är ett begrepp som beskriver när det är tillräckligt med styrka eller kraft i ett system för att det ska verka självförsörjande (Botsman & Rogers, 2010). Att uppnå en kritisk massa ses enligt Botsman & Rogers (2010) som grundläggande för att kollaborativ konsumtion ska fungera. Ökande befolkningsdensitet i städer skapar vid en viss tidpunkt en kritisk massa av resurser och användare för att delningsplattformar ska kunna försörja en lokal delningsekonomi (Finck & Ranchordás,

2016). Olika typer av delningsinitiativ kräver olika kritisk massa men grundläggande är en viss valfrihet. För att en cykeldelningstjänst ska fungera krävs till exempel att valfrihet finns för att plocka upp en cykel vid valfri tid nära avreseplatsen och lämna den nära önskad slutdestination. Då behövs det en mängd stationer över staden, en mängd cyklar men också en viss mängd användare för att tjänsten ska gå runt (Botsman et al., 2010). I mellanstora städer kan det vara svårt att uppnå en kritisk massa för att delningen av en resurs ska fungera självförsörjande. Då får delningsekonomin hitta andra vägar för att uppnå en kritisk massa, till exempel delningsplattformar centrerade kring användaren istället för plattformar centrerade kring en resurs (Umeå Universitet, 2019).

Förutsättningarna för innovation och utbildning kan också se olika ut mellan storstäder och mellanstora städer. Högre lärosäten, specialisering och innovation drar till sig högutbildad arbetskraft. Platser där många högutbildade är nära varandra genererar ännu mer innovation. Effekterna av detta är starkare i storstäder även om många mellanstora städer också uppvisar en stark innovationskraft (European Union & United Nations Human Settlements Programme, 2016). Även om den egna storleken på staden spelar roll kan placeringen av staden nära en annan stad eller i ett nätverk av städer ge fördelar i form av ”lånad storlek”. En sådan placering kan göra staden mer produktiv än sin egen storlek (ibid, 2016).

Huron (2015) ser hur det i mindre samhällen är andra förutsättningar för att dela en gemensam resurs än de förutsättningar som gäller i den urbana kontexten. I mindre samhällen är delandet av en resurs ofta grundat i en social kontext där människor har känt varandra under en längre period, ibland över generationsgränser. Det som utmärker delande av en resurs i den urbana kontexten är att det istället ofta innebär att dela med främlingar. I en mindre social kontext där människor har ett delat förflutet och förväntas ha en delad framtid kan det finnas en annan attityd till att förvalta resurser gemensamt än i en social kontext där medlemmarna inte känner samma varaktiga gemenskap. Utifrån detta perspektiv kan det vara svårare att dela en gemensam resurs i en större social kontext än i en mindre (Huron, 2015). Delande av resurser i den urbana kontexten utmärker sig också genom de specifika förutsättningarna som stadens densitet innebär. Till skillnad från mindre städer och landsbygden samlar den urbana kontexten många människor på liten yta, konkurrensen om mark är hög och det är mycket kapital investerat i marken. Detta kan innebära att det finns ett behov av att dela mer på resurser i en urban kontext men samtidigt också att det blir en hårdare konkurrens mellan gemensamt förvaltade resurser (ibid. 2015).

Den mellanstora staden kan ses stå någonstans mellan den rurala kontexten på landsbygden och den urbana kontexten i en storstad. Den lånar karaktärsdrag med en rural kontext i större utsträckning än en storstad samtidigt som den lånar karaktärsdrag med en urban kontext i större utsträckning än landsbygden. Kring främlingskap mellan människor och densitet influeras mellanstora städer därför av förutsättningar från både rurala, mindre sociala sammanhang och urbana, större sociala sammanhang. Till exempel har Umeå mer rurala förutsättningar än San Francisco medan den i jämförelse med den närliggande staden Örnsköldsvik har mer urbana förutsättningar.

2.6 Sammanfattning

Aktiviteter som involverar att dela på resurser och tjänster har blivit teoretiserade som delningsekonomi, solidaritetsekonomi och kollaborativ konsumtion. Delningsekonomi fokuserar mer på kommersiella delningstjänster som möjliggör att gå från ägande till tillgång och att utnyttja slumrande kapacitet hos resurser. Solidaritetsekonomi fokuserar mer på icke-kommersiella delningsinitiativ som tillhandahåller resurser som ofta ägs och styrs gemensamt. Kollaborativ konsumtion handlar om ett förändrat sätt att distribuera resurser där vi går från producenter som förser konsumenter med varor och tjänster till att individer i horisontella nätverk kan agera både som producent och konsument. Botsman och Rogers (2010) ser fyra drivkrafter för delningsekonomi och kollaborativ konsumtion. Dessa är 1) akuta miljöförändringar, 2) en ökad tilltro till värdet av social gemenskap, 3) en mer medveten ekonomisk hushållning och 4) utveckling av IKT-teknik.

IKT-teknikens utveckling öppnar upp möjligheter att dela resurser på en skala som inte var möjlig tidigare. Det kan ta olika riktningar som är till det bättre eller sämre för den stora massan i städer världen över. Under senare år har vissa plattformsföretag utvecklats mot monopol där ägande och inflytande koncentreras till några få. I städer får det till följd att stadsdelar gentrifieras, att arbetsvillkoren försämras och att makten flyttas från den lokala kontexten till plattformsföretagens huvudkontor. I reaktion mot detta argumenterar forskare och aktivister för en delningsekonomi med mera rättvisa och demokratiska ägarformer där delning sker i gemensamt ägda och icke-hierarkiska nätverk. Plattformskooperativ är exempel på sådana nätverk. På dessa plattformar ägs data av användare och är öppen för allmänheten. Däremot finns det många utmaningar med att organisera plattformskooperativ.

Utifrån en mera demokratisk och rättvis modell för delningsekonomi argumenterar Benkler (2018) och (Bauwens & Niaros, 2017) för att kommuner som tjänar allmänhetens intressen kan se sig själva som en del i ett partnerskap mellan det offentliga och civilsamhället. Styrning och förvaltning av städer har från 1900-talets sista kvartal utvecklats mot att ske i partnerskap och nätverk av aktörer. Kommuner finansierar ofta projekt och tillhandahåller kommunal service i partnerskap med privata aktörer. Här argumenterar Benkler (2018) för att staden istället för att ingå partnerskap med privata aktörer för att tillhandahålla kommunal service snarare kan se som sin roll att i större utsträckning ingå partnerskap med civilsamhället för att tillhandahålla resurser och tjänster. Kommunen med sin centrala och övergripande roll kan understödja skapandet av ett ekosystem av delningsinitiativ. Det innebär att kommunen synliggör delningsinitiativ för varandra, uppmuntrar samarbeten, integrerar delningsinitiativ i kommunal service och skapar rätt förutsättningar (kunskap, lokaler, stöd och organisation).

Grundläggande planeringsförutsättningar för att delning ska fungera bra i dagens städer är ett väl sammankopplat stadsrum och gatunät, befolkningstäthet samt en välutvecklad digital infrastruktur. Utöver dessa förutsättningar kan kommunen bland annat planera för delningsinfrastruktur. När kommunen med sin allmännyttiga roll gör det så kan det leda till att delningsinitiativ blir mer inkluderande och demokratiska. Denna delningsinfrastruktur kan underlätta för hållbara livsstilar genom att göra det enklare för medborgare att dela, reparera och producera resurser. Vissa typer av delningsinfrastruktur kan också liknas vid en form av social infrastruktur. Klinenberg (2018) visar hur social infrastruktur, genom att bidra till socialt kapital, kan vara avgörande för att skapa starka grannskap som står emot risker och katastrofer. Delningsinfrastruktur som fungerar som social infrastruktur kan då bidra till att stärka socialt kapital och skapa starka grannskap.

Avslutningsvis ser förutsättningarna för en fungerande delningsekonomi olika ut i storstäder jämfört med mellanstora städer. Den delningsekonomi som utvecklas i städer är i viss utsträckning beroende av lokala förutsättningar. I den mellanstora staden kan det vara svårare att uppnå kritisk massa för att delningstjänster ska bli självförsörjande. Förvaltningar i mellanstora städer har inte samma resurser för att aktivt arbeta med delningsekonomi som storstäder. Däremot kan den sociala gemenskapen vara starkare i mellanstora städer. Det är kortare avstånd mellan aktörer och medborgare i staden. Tilliten människor emellan kan vara starkare vilket underlättar delning och förvaltning av gemensamma resurser.

3. Forskningsstrategi och metodval

Den här studien har använt sig av fallstudie som forskningsstrategi. De metoder som använts har huvudsakligen varit kvalitativa. Semistrukturerade intervjuer utgör basen i det empiriska materialet tillsammans med deltagande och observationer på konferensen *Cooperative Cities* 7–8 mars 2019. Dokumentära data i form av presentationsmaterial, allmänna handlingar och tidningsartiklar har använts för att ge stöd åt materialet i intervjuerna och från konferensen. Fallstudien som genomförts har varit upptäcktsstyrd på det sätt som Denscombe (1998) beskriver. Det vill säga studien beskriver vad som händer inom miljön för fallstudien och utforskar de nyckelfrågor (delningsekonomin drivkrafter samt styrning och planering av delningsekonomin) som påverkar aktörerna inom fallstudiens kontext.

3.1 Fallstudie som forskningsstrategi

Valet av fallstudie som forskningsstrategi kan ses utifrån den möjlighet det ger att studera ett illustrativt exempel av en viss typ av fenomen (Denscombe, 1998), det vill säga delningsekonomi i kontexten av en mellanstor europeisk stad. Fallstudie som forskningsstrategi har också valts då den ger möjlighet att på djupet studera en särskild kontext istället för att mer ytligt studera flera kontexter (Denscombe, 1998). Utifrån studiens relativt korta tidsram har det setts som mer värdefullt att fokusera på endast en mellanstor stad istället för flera. Antagandet är att det går att upptäcka och synliggöra saker som inte hade blivit synliga vid en mer ytlig studie av flera städer. En fördel med att fokusera på en specifik kontext är att det på ett djupare plan går att förstå helheten av de processer och relationer som formar en mellanstor stads roll i delningsekonomin. En brist är att studien inte jämför liknande kontexter, det vill säga att den inte belyser det ena i ljuset av det andra och att generaliserbarheten av resultatet inte kan styrkas på samma sätt som vid en studie av flera mellanstora städer.

Eftersom mycket tidigare forskning och uppmärksamhet i media i stor utsträckning handlat om delningsekonomi i världens storstäder och förutsättningarna där togs ett beslut om att studera mellanstora städernas roll i delningsekonomin. Kriteriet för fallstudien var därför att det skulle vara en mellanstor stad. Utifrån studiens mål och syfte att utforska styrning och planering av delningsekonomin skulle det även vara en mellanstor stad där kommunen arbetade aktivt med delningsekonomi. Karlstad och Umeå sågs som intressanta städer då båda kommunerna medverkade i SCS och arbetade aktivt med delningsekonomi. Av praktiska skäl, så som att få tag i rätt personer och boka intervjuer utifrån ett begränsat tidsschema valdes Umeå kommun. I valet av Umeå som studiekontext låg också möjligheten att delta på en konferens, *Cooperative Cities* på temat ”staden som samägd delningsplattform”, som kommunen arrangerade tillsammans med den kooperativa företagsrådgivaren Coompanion.

En relevant fråga är om resultatet och slutsatserna från fallstudien av Umeå kommuns roll i delningsekonomin går att generalisera till andra mellanstora kommuner och städer som arbetar med delningsekonomi. Fallstudien har historiskt sett blivit kritiserad för att inte kunna producera generaliserbar kunskap och därmed inte uppfylla kriterier för vad som är att betrakta som vetenskap. Flyvbjerg (2006) argumenterar däremot att generaliserbarheten inte nödvändigtvis gör fallstudien mindre vetenskaplig,

That knowledge cannot be formally generalized does not mean that it cannot enter into the collective process of knowledge accumulation in a given field or in a society.” (Flyvbjerg, 2006)

Det Flyvbjerg menar är att fallstudiens kontextbundna kunskap till skillnad från generella och universella teorier är grundläggande för mänskligt lärande och för att förstå mänskligt beteende och hur våra samhällen fungerar. Kontextbunden kunskap kan skapa en mer nyanserad bild och belysa detaljrikedomen och mångfalden i ett samhälleligt fenomen. Den forskare som försöker förstå ett samhälleligt fenomen genom generell och kontext-oberoende kunskap skrapar bara på ytan. För någon som vill behärska en profession är det omöjligt att bli expert genom att läsa textböcker, guider och manualer. Erfarenheter från en mängd praktiska fall är snarare avgörande för att utvecklas från nybörjare till expert inom ett område (ibid, 2006).

På samma sätt behöver aktörer i städers delningsekonomi (sambhallsplanerare, kommundjansstemän, aktivister och entreprenörer) erfarenhet från praktiska och kontextbundna fall för att få en djupare förståelse och en nyanserad bild av hur mellanstora städer arbetar med delningsekonomi. Snarare än att tillhandahålla en manual och modell för hur mellanstora städer ska arbeta med delningsekonomi kan aktörer i andra städer dra lärdomar, känna igen sig och jämföra sig mot den kontextbundna kunskap som den här fallstudien producerar.

3.2 Intervjuer

Meningen med att använda intervjuer som en huvudsaklig grund för insamling av empiriskt material i den här uppsatsen är att komma åt detaljerad och djupare information från centrala aktörer inom delningsekonomin i Umeå. Urvalet av intervjupersonerna skedde genom att projektledaren för SCU förmedlade kontaktuppgifter till relevanta aktörer inom SCU och Umeås delningsekonomi. Utifrån det kontaktades ca tio aktörer som kunde tänkas besvara frågeställningar kring drivkrafter, styrning och planering av delningsekonomi i Umeå. Vissa aktörer fick uteslutas på grund av att de inte svarade, inte hade tid att delta eller inte såg vad de kunde bidra med. Längden på besöket i Umeå begränsade också hur många intervjuer som gick att genomföra. I slutändan var det av praktiska skäl de aktörer som visade intresse och var tillgängliga under tiden för besöket i Umeå som intervjuades. Det är därför ett mindre urval av samtliga delprojekt inom SCU som har belysts i studien. Urvalet ska inte ses som representativt för hela Umeå kommuns arbete med delningsekonomi men belyser väsentliga och centrala delar.

Totalt fem intervjuer genomfördes inom ramen för studien. Fyra intervjuer (med fem personer totalt) genomfördes under ett besök i Umeå i mars 2019. De som intervjuades då var projektledaren för SCU, projektledaren för delprojektet Servicehubbar, projektledaren för fritidsbiblioteket Fritidsbanken samt en intervju med två forskare på Umeå universitet som driver ett forskningsprojekt om användarcentrerade delningsplattformar. Efter att dessa intervjuer genomförts gjordes en bedömning att de gav tillräckligt med empiriskt material för att kunna besvara uppsatsens frågeställningar. I Intervjun med projektledaren för Fritidsbanken väcktes däremot ett intresse angående ett projekt för att planera för rörelserika ytor i anslutning till Fritidsbanken. Projektet har ett samband med Fritidsbankens verksamhet och belyser hur delningsinitiativ påverkar stadsrummet. Därför genomfördes i april 2019 en intervju med projektledaren för projektet ”Rörelserika ytor”

De intervjuer som genomförts har varit semi-strukturerade och utgått från en intervjuguide med tre centrala teman som kopplar till uppsatsens frågeställningar. De tre teman som intervjuerna utgått ifrån är ”drivkrafter för delningsinitiativ”, ”kommunens och medborgarens roll i delningsekonomi” och ”delningsekonomin roll i samhallsplaneringen”. Frågor kopplade till alla tre teman har ställts vid samtliga intervjuer. Däremot har en av de tre temana belysts specifikt med hänsyn till intervjupersonernas roller och kunskapsområden. Fokus i intervjuerna har legat på att

se den intervjuades perspektiv inom de utforskade temana till skillnad från ett fokus på att få precisa och ”mätbara” svar på de frågor jag ställt (Bryman, 2012). De fyra första intervjuerna ägde rum på de olika intervjupersonernas arbetsplatser i Umeå och den sista intervjun gjordes som en telefonintervju. För att vara transparent och respektera intervjupersonernas integritet föregicks varje intervju med information om studiens syfte och min personliga bakgrund. Vidare frågades om medgivande att spela in och intervjupersonerna gavs rätt att inte figurera vid namn i uppsatsen. De gavs även möjlighet att vid intresse faktagranska innehållet i intervjuutskriftena.

3.3 Deltagande på konferensen Cooperative Cities

I koppling till besöket i Umeå i mars 2019 deltog jag på konferensen Cooperative Cities. Anledningen till att använda konferensen som empiriskt material i uppsatsen är att den berör uppsatsens ämne och lyfter Umeås och andra städers arbete med delningsekonomi i en bredare och större kontext. Konferensen huvudteman var delningsplattformar, digitalisering och kooperativa ägarformer i städer. Ett hundratal personer deltog på konferensen med representanter från alla de medverkande städerna i SCS samt aktörer från akademi, näringsliv och civilsamhälle. Frågeställningar om vem som ska äga delningsplattformar i städer, hur smarta och uppkopplade städer kan bli hållbara, hur digitalisering kan ske demokratiskt och vilken kommunens roll i delningsekonomin är belystes under konferensen. Föreläsningarna hade teman som ”den delande staden”, digital demokrati, kooperativa företagsformer och kooperativa delningsplattformar. I anslutning till konferensen hade även de deltagande städerna i SCS ett möte där jag deltog. Under konferensen och mötet med SCS gjordes observationer och togs minnesanteckningar. Dessa har sedan tematiserats och använts i resultatdelen.

3.4 Dokumentära data

De dokumentära data som använts har varit skriftliga källor i form av arbets- och presentationsmaterial från SCU och SCS, beslutsprotokoll från Umeå kommun, information på SCS och Umeå kommuns respektive hemsida samt ett antal olika tidningsartiklar och hemsidor med relevans för fallstudien. Skriftliga källor har inte tematiserats och analyserats utan har använts för att bekräfta, styrka och vidareutveckla basen i det empiriska materialet. De har även använts för att överblicka den kontext som fallstudien befinner sig i, det vill säga Umeås medverkan i SCS och Umeås nuvarande och historiska utveckling som stad.

3.5 Forskningsprocess och analys av data

Till skillnad från en deduktiv forskningsprocess där teori testas genom empiriska observationer eller en induktiv process där empiriska observationer ligger till grund för teoribyggnad har forskningsprocessen i stor utsträckning varit *abduktiv*. Med det menas att kunskapen har producerats genom att teoretisk förståelse och empiriska observationer har varit i dialog med varandra (Järvensivu & Törnroos, 2008). Teorin som talar till empirin som talar tillbaka till teorin genom forskningens olika delar. I forskningsprocessen har en teoretisk förståelse byggts upp, den teoretiska förståelsen har reflekterats i empiriska observationer och i empiriska data har sedan nya mönster, teman och narrativ upptäckts som vidareutvecklat den teoretiska förståelsen och föreslagit nya teoretiska perspektiv.

Forskningsprocessen började med en omvärldsbevakning av delningsekonomin roll i städer i ett framförallt svenskt och västerländskt perspektiv. Intresset låg från början på delningsekonomin miljömässiga potential att i städer bidra till utsläppsminskningar och resurseffektivitet. Omvärldsbevakningen öppnade upp ett bredare perspektiv där även delningsekonomin sociala

och ekonomiska potential kom in i bilden. Samtidigt sågs hur delningstjänster i städer tar plats och distribueras i ett spektrum mellan cyberrymden och stadsrummet. Det ledde in uppsatsen på hur staden påverkas av mer rumsliga respektive mer digitala delningstjänster och kommunens roll i förhållande till detta.

Utifrån de kriterier som nämnts tidigare i metodavsnittet valdes Umeå och SCU som inramning för fallstudien. Studiens omfattning avgränsades och besöket i Umeå planerades. Efter genomförda intervjuer och deltagande på konferensen i Umeå sammanställdes empiriska data genom transkribering av intervjuerna och renskrivning av minnesanteckningar. Empiriska data från besöket i Umeå nyanserade synen på framförallt den digitala utvecklingen inom delningsekonomi. Mitt kritiska förhållningssätt till digitalisering som samhällstrend blev ifrågasatt av ett för mig okänt och nytt perspektiv. Det var en kritik av den digitala plattformsekonomin kommersialisering men där det samtidigt argumenterades för en mer demokratisk digitalisering och utveckling av IKT genom nya, framförallt kooperativa ägarformer. Detta gjorde att uppsatsen lämnade uppdelningen mellan det digitala och rumsliga för att istället fokusera på hur offentliga förvaltningar i städer, med styrning och planering kan tillvarata delningsinitiativs demokratiska och inkluderande potential.

Analysen av empiriska data gjordes stegvis enligt Denscombe (1998) genom att först ge koder till empiriska data, kategorisera dessa koder, sedan identifiera olika teman och slutligen dra generella slutsatser baserat på de teman som utkristalliserats. Koderna som användes vid analysen var i form av enstaka ord, uttryck eller meningar och kopplade till textstycken ur intervjuutskriften och konferensanteckningarna. Dessa grupperades in i flera små kategorier som t.ex. ”infrastruktur för delningstjänster” eller ”lokalisering av delningstjänster”. Efterhand växte fem olika teman fram som sedan har legat till grund för upplägget i resultat och analysdelen. Dessa teman är ”Umeå som Sharing city”, ”Delningsekonomin drivkrafter i Umeå”, ”lokalt förankrad delningsekonomi i Umeå”, ”Kommunens roll i Umeås delningsekonomi” och ”planera för delningsekonomin i Umeå”.

4. Delningsekonomi i Umeå - Resultat och Analys

Det som jag kommit fram till i min studie av Umeås delningsekonomi presenteras i en kombinerad resultat- och analysdel. Viktiga begrepp från teorin som Botsman & Rogers (2010) fyra pådrivande aspekter för delningsekonomi, Bauwens & Niaros (2017) ”Public-commons partnership”, ekosystem för delningsinitiativ, commons-based-peer-production, delningsinfrastruktur och social infrastruktur reflekteras i resultatet.

Resultat och analysdelen börjar med en introduktion till Umeå som stad och fortsätter sedan med de fem teman som växte fram i analysen av empiriska data. Resultat och analysdelen avslutas med en sammanfattning.

4.1 Introduktion till Umeå

Umeå ligger längs med norrlandskusten där staden är residensstad i Västerbottens län. Staden har sedan Umeå universitet invigdes 1965 fördubblat sin befolkning och är norra Sveriges mest folkrika kommun med 127 000 invånare år 2018 (Umeå Kommun, n.d.). Kommunens översiktsplan beskriver staden som tillväxtmotor i norra Sverige med omkring 1 000 nya invånare om året. Visionen är att staden ska växa till 200 000 invånare år 2050 och stärka sin roll som regional tillväxtmotor (Umeå Kommun, 2018). Med drygt 30 000 studenter på två universitet (Umeå Universitet och Sveriges lantbruksuniversitet) är Umeå en ung stad med en genomsnittlig ålder som är flera år lägre än riksgenomsnittet (Umeå Kommun, n.d.). Umeå ingår i EU-regionen Övre Norrland som presterar bäst av 272 andra regioner i rankingsystemet EU Social Progress Index, ett index som mäter social utveckling som komplement till ekonomisk utveckling. Regionen presterar särskilt bra inom tolerans och inkludering, hälsa och välbefinnande, miljö kvalitet, tillgång till avancerad utbildning samt sanitet och vatten (Lindberg & Olofsson, 2017). Regionen presterar också högt (20:e i ranking) vad det gäller tillit och förtroende till det politiska och rättsliga systemet (Europeiska Kommissionen, 2016).

Umeå profilerar sig mot kultur, innovation och miljö. Staden var europeisk kulturhuvudstad 2014 och i anslutning till detta färdigställdes en av stadens symbolbyggnader längs med älven, kulturhuset Väven ritat av det högprofilerade arkitektkontoret Snøhetta (Hellekant, 2012). År 2018 var staden nominerad som europeisk innovationshuvudstad och staden är huvudägare i inkubatorn Uminova som arbetar för att stärka innovation och tillväxt i Umeå och regionen (Hansson, 2018). Genom den kommuninitierade plattformen Green Umeå samlas kommunens hållbarhetsarbete. Här ingår en mängd hållbarhetsprojekt som exempelvis Ruggedized, ett projekt för smarta byggnader med lägre energiförbrukning och ”Den koldioxid snåla platsen”, ett projekt som handlar om kommuninvånarens klimatavtryck från konsumtion och att möjliggöra hållbara livsstilar. På Green Umeå finns även Sharing City Umeå representerat som ett av stadens hållbarhetsprojekt och som ett systerprojekt till ”Den koldioxid snåla platsen”. (Umeå Kommun, 2019a).

4.2 Umeå som "Sharing City"

4.2.1 Medverkan i Sharing Cities Sweden

Utlysningen av SCS kom som ett av de första programmen inom det strategiska innovationsprogrammet Viable Cities. Umeå var med när Viable Cities programmet togs fram och kommunens innovations och tillväxtdirektör sitter i styrgruppen för programmet berättar projektledaren för SCU. Därav kom frågan om att vara en testbädd för delningsekonomi tillsammans med de andra städerna, Malmö, Stockholm och Göteborg. Utlysningen var riktad mot dessa städer under förutsättning att de fick ihop genomförbara projekt. Umeå kommun såg att projektet passade väl in på stadens strategier. Kommunen har som strategi att vara föregångare inom cirkulär ekonomi och ville ta vidare utvecklingen av att minska invånarens konsumtionsbaserade klimatutsläpp.

Testbäddarna är utformade efter principer kring Urban Living labs. Det innebär att de ska ha en geografisk kontext i städer och att de ska ha en experimentell inriktning där nya uppfinningar, teknik och policys testas i verkliga miljöer i realtid. Det ska ske på ett transparent sätt med regelbunden utvärdering av testbäddarna. I Urban Living Labs är samverkan mellan flera aktörer och ett tydligt ledar- och ägarskap avgörande (Sharing Cities Sweden, 2019b). Därför hade utlysningen av SCS en del krav. Bland annat skulle kommunen vara ägare av projektet och koordinera det från en stadsnivå. Projektledaren för SCS menar att det handlar om att kommunen är öppen för alla så att det inte blir inlåsningar av kunskap. Kommunen utgör också en stabil part och är en utgångspunkt för att göra förändring i städer då beslutsfattarna för städer sitter på kommunen. Vidare var det ett krav att projektet skulle utgå från tripple-helix modellen, där akademi, näringsliv och kommun samverkar för utveckling. Det sågs också som viktigt att samverka med idéburen sektor (civilsamhället) för att hela tiden få med medborgarperspektivet.

Inför ansökan gjorde kommunen en förstudie där de byggde upp projektet i ett lokalt partnerskap. Utifrån stadens perspektiv och kommunens vilja bjöd kommunen in olika aktörer i staden att komma med passande case. Det lokala partnerskapet består av en mängd verksamheter inom Umeå kommun (Miljö- och hälsoskydd, Gator och parker, Umeå kultur, Övergripande planering, VIVA integration med flera), Umeå universitet, Västerbottens läns landsting, kommunens energibolag Umeå energi, Umeås vatten- och avfallsbolag VAKIN, kommunens parkeringsbolag UPAB, Akademiska hus och företagsrådgivaren för kooperativ Coompanion med flera (Umeå Kommun, 2017). Projektets totalbudget är 24 miljoner där hälften finansieras av Vinnova med 12 miljoner kr. Resten av projektet finansieras av det lokala partnerskapet med 10,5 miljoner och av kommunstyrelsen med 1,5 miljoner.

Med kommunen som projektledare blev projektet uppdelat i fyra delprojekt. Det första projektet, "Utvärdering", handlar om att utvärdera befintliga delningstjänster i staden. Dessa är prylbiblioteket för fritidsutrustning Fritidsbanken, den digitala delningsplattformen Delbar.se och den kommundrivna lådcykelpoolen U-bike. Delprojektet "dela grönytor" involverar Region Västerbotten, Akademiska hus och Umeå universitet. Projektet handlar om att testa hur parker kan delas och användas bättre. Delprojektet "Servicehubbar" involverar Umeå energi, VAKIN, UPAB och kommunen. Servicehubbar är ett koncept för bostadsnära delningstjänster i form av mobilitet, godsleveranser, avfallshantering och energiförsörjning. Det sista projektet, "Dela Umeå medskapande och engagemang" involverar VAKIN, Coompanion, cykeldelningstjänsten UmeåWheels, Fritidsbanken och kommunen. Delprojektet innehåller en mängd mindre projekt med allt ifrån showroom för att dela kunskap kring resurseffektiv avfallshantering,

företagscoaching för entreprenörer inom delningsekonomi till delningstjänster för integration och utveckling av Fritidsbanken. Inom SCU är Fritidsbanken och kommunens projekt med Servicehubbar de delningsinitiativ som uppsatsen tittat närmre på. De förtjänar därför en något mer utförlig beskrivning.

Fritidsbanken i Umeå är ett bibliotek för fritids- och sportutrustning (Projektledaren för Fritidsbanken). Målet med verksamheten är att ge alla tillgång till lek och fritid genom motion och hälsa. Den mesta utrustningen skänks till Fritidsbanken. Alla får låna allt som erbjuds och det ska alltid vara gratis att låna. Det finns ett nätverk av Fritidsbanker på flera platser runt om i Sverige som koordineras utifrån ett gemensamt varumärke och koncept med riktlinjer och värderingar. Fritidsbanker drivs och finansieras på olika sätt, oftast är det en sammanslutning av aktörer. Till exempel kommunen, Svenska Kyrkan och lokala idrottsföreningar (Fritidsbanken, n.d.). I Umeå har Västerbottens idrottsförbunds arbetsintegrerande sociala företag Idrottsservice AB tillsammans med kommunens fritidsförvaltning Umeå Fritid och en mängd andra aktörer drivit igång Fritidsbanken. I Umeå fungerar Fritidsbanken även som en trygghetsstärkande åtgärd i stadsdelen Ålidhem och erbjuder arbetsträning för personer som har svårt att komma in i arbete (Projektledaren för Fritidsbanken).



Figur 1. Fritidsbankens fritidsbutik i Ålidhem Centrum Umeå Källa: Facebook, Fritidsbanken i Umeå, 2019

Servicehubbar är en utveckling av konceptet mobilitetshubbar där mobilitet som tjänst tillhandahålls och samlas vid noder i staden. Enligt SCU är konceptet Servicehubbar ”noder/nav som koncentrerar och tillhandahåller olika service till Umeås invånare” (Umeå kommun, 2019d). Servicehubbar bygger vidare på en satsning inom hållbar mobilitet där Umeå kommun startade lådcykelpoolen U-bike samt utvecklade Cykelstället - en knutpunkt för cyklister där de kan serva cykeln gratis, hyra in sig i ett varmgarage eller hyra en U-bike lådcykel (Umeå kommun, 2019). Kommunen ska nu utveckla Cykelstället och parkeringsgaraget Nanna i centrala Umeå som två pilotprojekt för Servicehubbar. Kommunen vill i konceptet Servicehubbar bygga in en mångfald av delningstjänster/service och testa konceptet för att kunna implementera det i ny stadsutveckling. Utöver mobilitetstjänster planerar kommunen i dagsläget för avfallshantering (återvinning, återbruk och reparationer), delningstjänster (leveransskåp för paket- och matleveranser samt delning av saker), och energisystem (ladd-infrastruktur, solceller och batterilagring)(Umeå Kommun, 2019d).



Figur 2. Illustration av Servicehubben Cykelstället. Källa: Umeå kommun, 2019

Det SCU gör som helhet inom kommunen är att den sätter strukturen för hur kommunen kan jobba med delningsekonomi och tydliggör de olika kommunförvaltningarnas roller. Projekt som SCS med vinnovastöd leder till att Umeå snabbare kan testa vägar framåt mot politiskt beslutade målsättningar som att Umeås tillväxt ska ske hållbart (Umeå Kommun, 2019b) eller att Umeå ska vara en föregångare inom cirkulär ekonomi. Projektledaren för SCU menar att vissa test är lyckade, andra inte och de senare kan då uteslutas. På en nationell nivå finns det i sin tur förhoppningar att det ur projekt som SCS ska komma innovationer som ger något för Sverige. Detta då syften för projektet bland annat är att sätta Sverige på kartan som ett land som jobbar aktivt och kritiskt med delningsekonomi och att öka svensk konkurrenskraft genom företag och tjänster för utländsk och inhemsk export (Sharing Cities Sweden, 2017).

4.2.2 Förutsättningar för delningsekonomi i Umeå

Både under konferensen Cooperative Cities Umeå och i intervjuerna påpekas vikten av att delningsekonomi i mellanstora städer av Umeås storlek uppmärksammas. Projektledaren för SCS ser hur större delen av Sveriges befolkning lever i mindre städer och samhällen men att initiativ för delning ofta är anpassade för storstäder. Projektledaren för delprojektet Servicehubbar menar att det är viktigt att städer i Umeås storlek uppmärksammas då det finns många städer i Umeås storleksklass. Att regionen rankas högt i Social Progress index samt att Umeå var en av finalisterna i Europas innovationshuvudstad 2018, menar Umeås näringslivschef talar för Umeå som en lämplig stad att pröva delningsplattformar och delningsekonomi i. Det är en bra stad att testa nya affärsinnovationer i och det finns ett starkt förtroende till systemet och mellan medborgare (Lokala Nyheter Västerbotten, 2019).

I intervjuerna nämns närhet och samverkan, ung medelålder, hög utbildningsgrad, utbredd föreningsengagemang och miljömedvetenhet som styrkor för delningsekonomi i Umeå. Det finns en närhet mellan kommunen och aktörer på grund av stadens storlek både geografiskt och befolkningsmässigt. Aktörerna känner varandra, entreprenörer går genom kommunens inkubatorer och det finns en välutvecklad kontakt mellan kommunen och universitetet. Närheten gör det enklare att samarbeta och det finns en stark kultur av att samarbeta med kommunen. Privata aktörer är villiga att jobba tillsammans med kommunen och på en professionell nivå är aktörer öppna och transparenta med varandra. Att det är korta led mellan aktörer i staden och att det finns utvecklade partnerskap genom tidigare utförda projekt gör att det är enkelt att koppla på nya projekt som SCU och att synergier skapas mellan aktörer.

Umeå som studentstad med en ung befolkning ses som en styrka för delningsekonomi då det influerar staden. Underförstått så menar intervjupersonerna att unga och framförallt studenter är mer vakna och öppna för nya idéer och trender. Det finns till exempel en stark trend kring vegetarisk mat. Miljö och hållbarhet står också högt på tapeten konstaterar projektledaren för SCU. I andra städer finns det stadsdelar där många unga bor, men i Umeå har hela staden en ung genomsnittsålder. Studenter som utbildar sig i Umeå och stannar kvar skapar en låg medelålder tillsammans med hög utbildningsnivå vilket gör att många kommuninvånare tar frågor kring hållbarhet seriöst menar projektledaren för SCU. Det finns också ett starkt socialt engagemang där många är engagerade i föreningar i Umeå. Det gör att det redan finns en rörelse med engagemang kring idéer som delningsekonomi och liknande.

Intervjupersonerna nämner kritisk massa för delningsinitiativ och Umeås klimat som utmaningar för delningsekonomi. Utmaningar kring kritisk massa är att många av de delningsplattformarna som nått stor framgång i storstäder inte fungerar på mindre orter. Den mängden användare som delar med sig av saker och de som kan tänka sig att ta del av tjänsterna och prylarna uppnår inte ett kritiskt antal för att det ska utgöra ett attraktivt alternativ, det blir inte en självförsörjande och fungerande marknad. Det är på denna punkten som mellanstora städer måste hitta andra vägar att skapa en kritisk massa för en självförsörjande delningsekonomi. Att ha en mosaik av initiativ som alla fokuserar på en viss resurs och försörjer sig självständigt är svårt på den mindre stadens skala.

Projektledaren för servicehubbar nämner Umeås klimat med snö och långa vintrar som en specifik utmaning vad det gäller delningstjänster för hållbar mobilitet. Att delningstjänster för hållbar mobilitet ska fungera långsiktigt bygger på att invånare använder dem året runt. Det finns en kultur av att ställa undan cykeln när snön lägger sig. Att skapa bra förutsättningar på vintern kräver också noggrann snöröjning och att snö inte placeras så att den utgör ett hinder för framkomligheten.

Snöröjning är också en ekonomisk faktor då det är dyrt och dess prioritet måste vägas gentemot annan kommunal service.

4.3 Drivkrafter för delningsekonomin i Umeå

De fyra drivkrafterna för delningsekonomi eller kollaborativ ekonomi som Botsman & Rogers (2010) lyfter går alla att finna i Umeås delningsekonomi. Utöver medvetenhet kring akuta miljöproblem, ökad vilja till social gemenskap, ekonomisk hushållning och ny teknik har även urbanisering framträtt som en drivkraft för att dela mer. När vi bor allt mer människor på en begränsad yta måste vi hitta nya mer resurseffektiva sätt att använda ytan för att hela tiden behålla stadskvalitéer. Då kan delningsekonomi bidra till att skapa mer yta och samtidigt tillhandahålla kritiska resurser och tjänster i staden.

4.3.1 Potentiella miljövinster

En medvetenhet kring akuta miljöproblem och att bidra till ekologiskt hållbar utveckling finns som motiv i både SCU och delningsinitiativen Fritidsbanken och Servicehubbar. Samtidigt går det att se hur eventuella rekyleffekter kan uppstå och att det finns stor osäkerhet kring potentiella miljövinster. Detta då kännedomen om potentiella miljövinster är begränsad och under utveckling. SCU ses anknyta till Umeå kommuns arbete med hållbara livsstilar i projekt som ”Den koldioxidsnåla platsen”. Resonemanget är att delningsekonomi kan bidra till att skapa ett lägre konsumtionsbaserat ekologiskt fotavtryck. Om fler kan dela på saker som vi använder sällan istället för att alla äger varsin så kan vi konsumera färre saker. Att SCU driver på mot en hållbar stadsutveckling ses av projektledaren för SCU som primärt framför andra motiv som att bidra till att den svenska exportmarknaden växer. I Fritidsbanken är inte miljövinster huvudfokuset men återbruk av fritidsartiklar är en central del av verksamheten och idén med initiativet. Servicehubbar handlar om att minska utsläpp genom hållbar mobilitet men även här är miljön ett av flera motiv. Tanken är att projektet kan bidra till att färre personer behöver äga och köra bil men också att servicehubbar kan underlätta att dela på prylar genom leveransskåp. Det kan i förlängningen leda till utsläppsminskningar.

4.3.2 Tillit och socialt kapital

När det kommer till drivkraften att bidra till social gemenskap så ser intervjupersonerna en möjlighet att genom delningsekonomi stärka mellanmänsklig tillit och stärka socialt kapital i stadsdelar och städer genom delningsinitiativ. Fritidsbanken i Umeå är ett bra exempel på ett delningsinitiativ som drivs av sociala motiv. Vid utlåningen av fritidsartiklar till Umeås medborgare byggs mellanmänsklig tillit. Organisationen ger ett mer eller mindre förbehållslöst förtroende till personer att låna en fritidsartikel och sedan komma tillbaka med den efter senast två veckor. När förtroendet i verksamheter som Fritidsbanken fungerar blir det i sig ett kvitto på mellanmänsklig tillit,

”Ja tilliten tycker jag verkligen att vi bygger på grund av att folk tror ju att ”får ni verkligen tillbaka grejerna?”, ”Jo, det får vi” och det visar ju på att vi verkligen kan ha tillit till varandra.”
(Projektledare för Fritidsbanken)

Av ca 20 000 utlån har mindre än 1 % av de utlånade artiklarna inte kommit tillbaka. Projektledaren för Fritidsbanken uppskattar att det är 5 eller 6 personer totalt som de inte fått tag i. Fritidsbanken huvudsyfte är att ge så många som möjligt chansen till en aktiv fritid men det finns även en social tanke om att stärka grannskap och skapa meningsfull tillvaro och sammanhang för de som saknar det. På en plats i Ålidhem Centrum som tidigare varit lite död tillhandahåller Fritidsbanken

medborgerlig service i form av fritid till alla. Fritidsbanken skapar på det sättet förtroende mellan samhället och invånare. Genom olika arbetsmarknadsinsatser från kommunen och arbetsförmedlingen kan Fritidsbanken erbjuda arbetsträning för de som hamnat utanför arbetsmarknaden på olika sätt.

I projektet på Umeå universitet att göra en prototyp för en användarcentrerad digital delningsplattform ser forskarna tillit som en av de största bristvarorna i världen idag. Där ser de hur digitala delningsplattformar kan bygga tillit där det inte fanns genom olika former av försäkringar och garantisystem som är inbyggda i plattformen. I ett av pilotprojekten med en folkhögskola utanför Umeå vill de stärka socialt kapital i lokalsamhället genom utbyten mellan elever och lokalsamhälle. Till exempel att skapa tillit genom plattformen så att elever och lokalbor erbjuder varandra samåkning till och från stan.

4.3.3 Medvetna köp och hållbara affärsmodeller

Att möjliggöra smarta köp och att spara pengar genom att gå från ägande till tillgång och att ändra relationen mellan konsument och producent nämns som ekonomiska drivkrafter för delningsekonomin i Umeå. Både i den kommundrivna lådcykelpoolen U-bike och i Fritidsbanken ses användare motiverade att använda tjänsten på grund av möjligheten att göra smartare köp. När kommunen gjorde en kundundersökning av U-bike såg de att användare valt att testa tjänsten för att se om det fungerar med lådcykel innan dom köpte en egen lådcykel. På samma sätt ser Fritidsbanken hur lånet av fritidsartiklar kan bidra till ett smartare köp istället för ett ”grisen i säcken-köp”. Många föräldrar har barn som vill testa idrotter men som sedan efter några gånger tröttnar. Då kan föräldrarna låna sportartiklar för aktiviteter som barnen vill pröva på istället för att köpa dyr utrustning som hamnar direkt i förrådet.

I projektet Servicehubbar ser kommunen hur tillgång istället för ägande av bil kan bli mer ekonomiskt för de som bara behöver använda bil sällan. Servicehubbar kan ge ett alternativ till de familjer som ibland behöver två bilar och då kan kombinera en bil med medlemskap i en bilpool. Det kan även ge en möjlighet till de som ser ägande av bil osmidigt då de har behov av olika storlek på bil beroende på tillfälle. Forskningsprojektet användarcentrerade delningsplattformar intresserar sig för det ekonomiskt hållbara i hur delningsekonomi understödd av IKT öppnar upp nya sätt att tillhandahålla resurser bortom den traditionella leveranskedjan från producent till konsument. Istället, som Saha (2018) beskriver det, kan affärsmodellen vara att företag är möjliggörare för digitala ekosystem med ett nätverk av användare som agerar i rollerna som både konsument och producent. Detta skapar nytt värde utanför mainstream-marknader och tjänster och varor kan distribueras på nya sätt.

4.3.4 Digital infrastruktur avgörande

På frågan om vad staden behöver tillhandahålla för infrastruktur för delningsplattformar svarar projektledaren för användarcentrerade digitala delningsplattformar kort och tydligt,

”Internet.”

Och lägger sedan till,

”det mobila internet, det är princip så att det räcker. Och det gäller ju för 95 % av dom senaste 10 årens innovationer egentligen, det har ju räckt till för ofantligt mycket och där sticker inte vi ut, men det är klart att när sakernas internet och plattformarnas internet slår igenom kanske det blir ännu mer potential.”

Detta säger något om hur grundläggande och nästan självklar tekniken (IKT) är som drivkraft för den del av delningsekonomi som bygger på plattformar. Projektledaren för SCU ser digital infrastruktur och IKT som avgörande om delningsekonomi ska få en större spridning i Umeå, utan den ses det inte riktigt möjligt. Det är en syn som reflekterar Botsman (2012), att tekniken låser upp slumrande kapacitet och värde i alla möjliga sorters resurser på en skala som inte varit möjlig utan IKT. Digital infrastruktur gör delningsinitiativ i Umeå smidigare att använda och anpassningsbara efter behov. Det handlar till exempel om att kunna se aktuellt saldo genom ett E-bibliotek för artiklar på olika Fritidsbanker eller att ha en digital infrastruktur för Servicehubbar där användaren kan se vilken service olika hubbar erbjuder eller låna saker av grannar som hämtas ut i leveransskåp med digitala nycklar.

4.3.5 Urbanisering

En drivkraft för delningsekonomi som kom upp under intervjuerna och som inte riktigt låter sig placeras under de fyra föregående kategorierna är urbanisering. Det som sker är att urbaniseringen gör konkurrensen om stadens mark tuffare med mer folk på en mindre yta. Det kan driva fram olika sätt att dela stadens mark och resurser mer effektivt. Där kan delningsekonomi vara en väg framåt. Projektledaren för Servicehubbar ser hur vi måste dela mer på resurser i växande städer,

”Vi är i Sverige ett av dom länder med högst urbaniseringsgrad och vi är allt fler som bor i staden. Då måste vi också dela resurser på ett annat sätt så att vi får en trevlig stadsmiljö.”
(Projektledare för Servicehubbar)

Längs vägen mot visionen om 200 000 invånare måste Umeå skapa en mer yt-effektiv användning av stadsrummet för att kunna bibehålla stadskvaliteter. Projektet Servicehubbar har därför som ett motiv att bidra till en mer yt-effektiv användning av stadsrummet. Kommunen ser att när Umeå växer mot 200 000 invånare kommer inte alla kunna äga en egen bil då de tar upp för mycket plats i form av motorleder, parkeringsplatser och annan trafikinfrastruktur. Det riskerar att äventyra andra stadskvaliteter som grönområden och levande gator. Behovet av mobilitet som privatbilism uppfyller måste därför göras mer yt- och resurseffektivt. Det servicehubbar gör är att det koncentrerar behovet av mobilitet till noder genom att där erbjuda *delade* mobilitetstjänster som cykelpool, bilpool och kollektivtrafik.

4.4 Umeås modell - en lokalt förankrad delningsekonomi

Under konferensen och i intervjuerna framträder en syn på delningsekonomins utveckling i Umeå som på olika sätt beskriver sig som ett alternativ till stora kommersiella digitala delningsplattformar, ofta beskrivna med "Uber och Airbnb" som exempel. Vad som istället utvecklas är en lokalt förankrad delningsekonomi, byggd underifrån och anpassad för den mellanstora stadens förutsättningar.

Konferensens tema rörde sig i motsatt riktning till den del av delningsekonomi där ägande och makt centraliseras till stora transnationella företag, där insamlandet av stora mängder data blivit en affärsidé och där individens integritet och arbetsvillkor utmanas. Istället argumenterades det för en demokratisk digitalisering, där IKT och digitala delningsplattformar tillämpas för att understödja mer direkt demokrati, tillit och inflytande i våra städer. Verktygen för detta beskrevs som socialt entreprenörskap, kooperativa digitala plattformar och idéburna gräsrotsrörelser. I dessa kooperativa plattformar tillfaller vinster användare och deras grannskap. Gräsrotsrörelserna motiveras av idéer kring delning av resurser för att leva mer hållbart och stärka socialt kapital i grannskap och städer.

I intervjuerna återkommer på olika sätt synen på Umeås delningsekonomi som lokalt förankrad och utvecklad underifrån. Förklaringen är att de större plattformarna inte når ut till städer i Umeås storlek på grund av svårigheter i att uppnå en kritisk massa och att det inte finns en tillräckligt stor marknad för att slå igenom. När inte större delningsplattformar etablerar sig utforskas alternativa sätt att uppnå en kritisk massa för att tillhandahålla de värden som produceras genom framgångsrika digitala delningsplattformar. Samtidigt, med en viss indirekt kritik mot större kommersiella delningsplattformar, ses förutsättningarna i Umeå som en möjlighet att skapa en delningsekonomi som kan utvecklas underifrån genom socialt entreprenörskap och alternativa verksamhets- och affärsmodeller. Projektledaren för SCU resonerar kring en sådan form av en mer lokalt förankrad delningsekonomi,

"Jag tror att vi går bort från att tänka Airbnb och Uber, vi går nog mer på att säga, vi kan skapa en lokal stark ekonomi med delningstjänster, det kan vara grannskapskooperativ..."
(Projektledaren för SCU)

4.4.1 Umeå Wheels som exempel på en lokalt förankrad delningsekonomi

I sammanhanget av en "lokal stark ekonomi med delningstjänster" berättar projektledaren för SCU om kommunens försök att få en extern part att driva en cykeldelningstjänst i Umeå likt sådana lånecykelsystem som finns i många andra större städer. Kommunen har tidigare hört sig för efter kommersiella aktörer som är beredda att satsa på en cykeldelningstjänst i Umeå men ingen har velat investera i en sådan. De har inte sett en marknad i en stad av Umeås storlek. Därför har kommunens gatu- och parkförvaltning utvecklat och drivit en delningstjänst för lådcyklar under namnet "U-Bike" i kommunal regi. Kommunen gör detta för att testa, visa att det kan fungera samt för att inspirera andra aktörer. Om en extern part erbjuder sig att ta över kan kommunen förmedla kunskap och även tillhandahålla en verksamhetsmodell för en cykeldelningstjänst.

I frånvaro av större kommersiella aktörer skulle en fungerande cykeldelningstjänst kunna byggas lokalt och underifrån i samarbete mellan kommunen, sociala entreprenörer och civilsamhälle. Projektledaren för SCU ser potentialen i ett lokalt bottom-up initiativ för cykeldelning som kallar

sig Umeå Wheels. Initiativet kan ses som ett första frö till en lokal stark ekonomi med delningstjänster. Umeå Wheels började som ett studentarbete för att dela cyklar uppe på universitetsområdet i Umeå. Idén är att ta vara på alla de cyklar som blir kvar utan ägare när studenter lämnar Umeå efter avslutade studier. Istället för att cyklar dumpas kan de ges bort eller säljas till Umeå Wheels. Cyklarna leasas sedan på en månadsbasis med service inkluderat och möjlighet att byta cykel när som helst. Det går också att köpa secondhand-cyklar från företaget (Umeå Wheels, 2019). Visionen är att expandera från universitetsområdet till att finnas med olika utlämningsplatser för cyklar runt om i Umeå.

Umeå wheels

MINI WINTER SALE ON 27th JANUARY

**Rent a bike for 5 months
Only 500kr**

- 5 months free maintenance
- Change your bike whenever you want

WHERE & WHEN

- Fysikgränd 23A, Ålidhem
- 12.00-18.00

Figur 3. Marknadsföringsposter från Umeå Wheels. Källa: Facebook, Umeå Wheels AB, 2019

Genom SCU får Umeå Wheels företagsrådgivning av Coompanion där de tittar på hur företaget kan utvecklas. Projektledaren för SCU berättar om ett potentiellt första steg för Umeå Wheels att expandera genom att använda sig av den befintliga kommunala infrastrukturen som byggts upp kring Cykelstället. Om företaget lyckas få igång delningstjänsten kan den på sikt, understödd av kommunal infrastruktur, kanske utvecklas från ett lokalt initiativ till en stadsdelsövergripande cykeldelningstjänst.

Försöken att skapa en cykeldelningstjänst i Umeå reflekterar Port et al., (2018) argument att modeller för delningsekonomi som fungerar i storstäder inte nödvändigtvis fungerar i mindre städer, här exemplifierat genom svårigheten att uppnå kritisk massa och en för liten marknad. Samtidigt reflekterar det delningsekonomin utveckling som Maginn et al., (2018) beskriver den, på en skala mellan transnationella delningsplattformar och lokala initiativ där Umeå Wheels befinner sig på den senare delen av skalan. Exemplet med Umeå Wheels belyser frågan om hur staden "får snurr" på sin delningsekonomi längs denna skala, antingen om det är att bjuda in kommersiella aktörer i public-private partnerships för att etablera låncykelsystem eller om det är att integrera lokala initiativ för cykeldelning i kommunal service genom vad som mera liknar det Benkler (2018) benämner public-commons partnership.

4.4.2 Utmaningar kring finansiering, långsiktighet och skalbarhet i en lokalt förankrad delningsekonomi

En lokal modell för delningsekonomi som bygger på den mellanstora stadens förutsättningar och utvecklas bottom-up genom delningsinitiativ skapade av kooperativ, ideella föreningar och sociala entreprenörer kan stöta på svårigheter med stadigvarande finansiering och verksamhetens långsiktighet och skalbarhet. Som Scholz (2016) nämner kan inte kooperativ inom delningsekonomi finansieras som start-ups, med riskkapital och förväntningar om snabb avkastning och skalbarhet. Delningsinitiativ som är ideella och bygger på altruism kan vara beroende av offentliga medel, bidrag och frivillig arbetskraft med volontärer (Projektledare för Fritidsbanken). Sociala entreprenörer som till skillnad från ideella verksamheter ska vara självförsörjande kan ha svårt att hitta investerare då deras syften är att tjäna allmänintressen snarare än vinstintressen. Affärsidén kan då vara svår att göra affärsmässig på ett sätt som intresserar investerare (Muhammed, 2018).

Projektledaren för Fritidsbanken ger exempel på svårigheter kring att finansiera ideella delningsinitiativ. De två stora utgiftsposterna för Fritidsbanken är lokalhyra och löner till de anställda. Fastighetsägaren Diös står för ena halvan av lokalhyran då de ser att initiativet stärker Ålidhem. Kommunens fritidsförvaltning står för andra halvan av hyran. Finansieringen av personalen bygger på att en del av kostnaden täcks av olika former av lönestöd, dels från kommunens arbetsmarknadsenhet VIVA resurs och från Arbetsförmedlingens extratjänster. Övrig finansiering kommer från Riksidrottsförbundet och idrottsrörelsen, statliga lovbidrag samt en liten del av projektpotten i SCU och donationer och bidrag från företag, föreningar och medborgare. När den statliga höstbudgeten röstades igenom hösten 2018 försvann de statliga lovbidragen och arbetsförmedlingens extratjänster vid årsskiftet. Sådana förändringar sätter Fritidsbanken i en osäker situation kring verksamhetens finansiering och långsiktighet. Det visar på verksamhetens sårbarhet när finansieringen vilar på politiska beslut om offentliga medel.

Projektledaren för Fritidsbanken ser att kommunen spelar en avgörande roll för en stadigvarande finansiering. Ett ordentligt bidrag från kommunen skulle säkra verksamheten framöver. Det reflekterar Scholz (2019) som ställer sig kritisk till en stadigvarande finansiering av kommunen då det tar bort entreprenörmässighet och omöjliggör för kooperativ och ideella verksamheter att bli självförsörjande. Kommunen ser en allmännytta i Fritidsbankens verksamhet och det kan därför ses som en kommunal service där de kan gå in och subventionera med kommunala medel. Projektledaren för SCU argumenterar för kommunens stöd i Fritidsbanken,

”I Fritidsbanken som är en icke vinstdrivande organisation såg vi att det passar oss att ha en fritidsbank. Men där anser vi att vi kan lägga in kommunala skattemedel som stöttar för att det gagnar alla i Umeå.” (Projektledaren för SCU)

Projektledaren för Fritidsbanken menar att även om kommunen kan vara en huvudsaklig finansiär så räcker det inte för att få ihop totalen. Resterande medel måste sökas från företag och organisationer. Fritidsbanken får däremot inte ha företagssponsorer som tjänar på att använda Fritidsbankens varumärke. Till exempel har McDonalds velat sälja ”Fritidsbanken-målet” och skänka 2 kr för varje meny men det har Fritidsbanken sagt nej till. Bidrag från företag och organisationer ska därför vara genomgående altruistiska.

Volontärer som arbetar frivilligt kan vara ett sätt att dra ner på personalkostnader. Under den relativt korta tiden som Fritidsbanken har varit verksamma i Umeå har de inte hunnit arbeta för att engagera volontärer. De volontärer som de haft har varit föreningar som vill hyra Fritidsbankens

lokal. Då Fritidsbanken inte får tjäna pengar på verksamheten har de istället bytt tjänster med föreningarna. Föreningarna får låna lokalen mot att föreningsmedlemmar arbetar i Fritidsbankens butik, en form av alternativ valuta.

Projektledaren för SCU menar att delningsinitiativ likt Fritidsbanken är bra för Umeås delningsekonomi eftersom den skapar sociala värden. Men flera sådana initiativ är inte tillräckliga för att få större spridning på delningsekonomin i Umeå. För en större spridning behövs den digitala infrastrukturen och olika sätt där det digitala kan minska friktionen och göra det smidigare att dela. Detta reflekterar McLaren & Agyeman (2015) syn att digital infrastruktur är avgörande för en fungerande delningsekonomi i städer.

Här kommer projektet som Umeå universitet driver om användarcentrerade digitala delningsplattformar in i bilden. I projektet undersöks vad det digitala kan erbjuda för att få större spridning av delande och utbyten i mindre städer och lokalsamhällen. I konceptutvecklingsfasen har projektet sett hur stora digitala plattformar som Airbnb och Uber inte lyckas uppnå en kritisk massa i lokalsamhällen och mindre städer och att start-ups och lokala initiativ bygger för smala plattformar för att de ska överleva när de går från uppstartskedet till driftskedet. Plattformarna får in investeringskapital men inte driftskapital och hittar därför inte sätt att upprätthålla affärsmodellen. Applikationernas livslängd blir därför kort. En nackdel hos dessa plattformar är att de ofta fokuserar på att dela en enda resurs, exempelvis husrum, cyklar, mat eller kläder. Det leder till att respektive delningstjänst bygger och underhåller varsin applikation och att användare måste ha en mängd olika applikationer för att ta del av alla tjänster.

Forskarna ser två delar i hur användarcentrerade plattformar kan få delningstjänster att fungera bättre i mindre samhällen. Den ena är att sätta användaren istället för resursen i centrum och den andra är att utgå från grupper och sociala nätverk där tilliten redan finns. En användarcentrerad delningsplattform sätter individens behov i centrum och ger användaren möjlighet att i ett samlat gränssnitt ta del av flera delningstjänster och samtidigt själv erbjuda flera tjänster. På så vis kan den nyttjande användaren samla alla sina behov i endast en applikation och alla de tillhandahållande användarna kan erbjuda sina tjänster under ett och samma gränssnitt. Detta är ena delen i användarcentrerade delningsplattformar.

Den andra delen i användarcentrerade delningsplattformar är att användaren kan välja i vilka grupper och nätverk den delar olika saker. Precis som att det finns grupper på Facebook för olika intressen, sociala nätverk och platsanknytningar kan användare av användarcentrerade delningsplattformar skapa och gå med i olika grupper för delningsinitiativ. Det gör delandet anpassningsbart och flexibelt. Användaren kan börja med att dela saker inom den grupp där den känner tillit. Kanske kan en användare tänka sig att erbjuda samåkning inom samåkningsgruppen. Sommarstugan vill användaren däremot bara dela inom familjegruppen och kompisgänget medan högtryckstvätten kan lånas ut i hela stadsdelen. Skillnaden mot Facebook är att användarcentrerade delningsplattformar är tänkt att bygga in tjänster som underlättar för delning, till exempel trygga system för bokning, transaktioner och försäkringar.

Den här typen av digital infrastruktur tror projektledaren för SCU kan vara en av nycklarna för att få en lokal delningsekonomi att fungera bättre i städer som Umeå och andra mindre samhällen. En användarcentrerad delningsplattform skapar en tillräcklig bredd för att fungera på en mindre skala,

”Det vi äger gemensamt blir plattformen. Organisationen eller privatpersonen puttar in allt och då finns en plattform med jättestort utbud och då behöver man inte vara så många. Det är den här tanken att då passar det för Umeå.” (Projektledaren för SCU)

Samtidigt gör formbarheten i plattformen att användaren alltid kan dela i en sfär där den känner en grupptillhörighet. Att lyckas få till grupptillhörigheten är en framgångsfaktor menar projektledaren för SCU. Digital infrastruktur skulle kunna minska friktionen för att dela ännu mer genom att användare inte behöver mötas upp vid en bestämd tidpunkt. Med hjälp av infrastruktur i form av en digital plattform och digitala nycklar kopplade till förvaringsboxar i en servicehubb skulle användare kunna hämta upp en lånad sak på valfri tid utan att behöva ta sig hem till den tillhandahållande användaren.

4.5 Kommunens roll i Umeås delningsekonomi

Som tidigare nämnts såg Umeå kommun att en medverkan i Sharing Cities Sweden passade väl in på stadens strategi för cirkulär ekonomi och arbetet med att minska invånarens konsumtionsbaserade koldioxidutsläpp genom projektet ”Den koldioxidsnåla platsen”. Inifrån kommunen handlar det alltså om att delningsekonomi kan hjälpa staden att uppnå sina mål. Men i ett större perspektiv, varför är Umeå en kommun som arbetar med delningsekonomi och varför ska kommunen ta en roll i stadens delningsekonomi?

4.5.1 Varför är Umeå en kommun som arbetar med delningsekonomi?

En anledning till att Umeå är en kommun som arbetar med delningsekonomi är att staden utmärkt sig inom hållbar stadsutveckling i norra Sverige. Även i ett internationellt perspektiv ses Umeå som en ”intressant plats för tester av hållbar stadsutveckling i kategorin medelstora städer” (Umeå Kommun, 2017). Kommunen har haft flera samverkansprojekt med universitetet och deltagit i innovations och forskningsprojekt där delningsekonomi och IKT varit komponenter, däribland stora utvecklingsprojekt som det tidigare nämnda EU-finansierade Ruggedized där sex andra europeiska städer deltog. SCU är ett projekt som bygger vidare på dessa. Det är en syn på Umeå som något av en experimentstad inom hållbar stadsutveckling där det finns en bra miljö för att testa nya trender och koncept. Staden har en miljöengagerad och ung befolkning, en stark tillväxt, ett stort universitet och en välfungerande struktur för samarbeten mellan offentlig sektor, civilsamhälle, akademi och näringsliv.

En annan anledning kan vara att Umeå kommun länge har haft ett vänsterorienterat politiskt styre menar projektledaren för SCU. En koppling som görs är att det i kommuner med vänsterorienterat politiskt styre oftare tenderar att göras satsningar likt den som Umeå kommun gör inom delningsekonomi,

”Umeå har ju varit socialdemokratiskt styre sen tidigt, nu med mp då och lite vänsterstöd och det har det ju varit som konstellation långt tillbaka i tiden, så jag vet inte hur mycket sånt, men det är klart att det påverkar ju en del det här kring vad bör kommunens roll vara för, ja på olika sätt...” (Projektledare för SCU)

De styrande kommunpolitikerna gillar de tankebanor som finns inom trender som delningsekonomi. Projektledaren menar att det i alla fall är lättare att få igenom projekt som SCU i ett visst politiskt klimat, men understryker att det inte finns några belägg för att ett vänsterorienterat styre i större utsträckning än ett högerorienterat styre skulle göra dessa satsningar.

4.5.2 Varför ska kommunen ta en roll i delningsekonomin?

Citatet ovan reflekterar över kommunens roll och ansvar i delningsekonomin utifrån politiska ideologier. I ett större sammanhang resonerar det mot ideologiska diskussioner om kommunens uppdrag. Är kommunens uppdrag att jobba för allmänhetens bästa överordnad att skydda personlig frihet? Ska kommunen då genom projekt som SCU med delningsekonomi som medel försöka påverka kommuninvånare mot mera hållbara livsstilar?

Här menar Benkler (2018) att det finns ett värde i att organiserade offentliga institutioner, som staden, tillsammans med allmänheten samarbetar kring frågor som IKT och delningsekonomi. En väl fungerande kommun med sitt ansvar att tjäna allmänhetens intresse utgör en stabil och trygg samarbetspartner som kan göra delningsekonomin mera demokratisk och inkluderande.

På samma tema kring kommunens allmännyttiga roll resonerar projektledaren för Servicehubbar hur kommunen kan berättiga att påverka kommuninvånare mot mera hållbara livsstilar, till exempel genom att i SCU uppmuntra delningsekonomi som ett sätt att leva mer resurssnålt. Det handlar om kommunens roll att i olika frågor väga den individuella friheten mot ett kollektivt välmående,

”Jag tror vi måste se vad vi vill nå med det, för då har man å ena sidan den personliga friheten att göra vad man vill men å andra sidan är ett kollektivt välmående” (Projektledare för Servicehubbar)

I sammanhanget med projektet Servicehubbar syftar projektledaren på den personliga friheten att äga sin egen bil mot ett kollektivt välmående att ha ren luft och bevarade stadskvaliteter. Genom att tillhandahålla olika delningstjänster för mobilitet kan Servicehubbar bidra till en mer rättvis fördelning av stadsrummet. Ytorna i staden är orättvist fördelade till fördel för bilanvändning som får den största delen av gaturummet argumenterar projektledaren för Servicehubbar.

Kommunens roll att tänka långsiktigt motiverar också varför kommunen ska ta en roll i delningsekonomin menar projektledaren för Servicehubbar. Kommunen måste väga kortsiktiga intressen mot långsiktiga mål som översiktsplaner, strategier och nationella och globala utvecklingsmål. Om vi ska uppnå klimatmål måste färre använda bilen och fler cykla och åka kollektivt, något som Servicehubbar och delningstjänster kan uppmuntra till. I detta sammanhang blir kommunens roll i delningsekonomin ett medel för att styra mot hållbarhet som motiveras genom att jobba för allmänhetens bästa, rättvis fördelning av resurser och mot långsiktiga utmaningar som till exempel klimathot. Inifrån kommunen är styrning mot hållbarhet det som återkommer som det starkaste motivet till varför kommunen ska ta en roll i delningsekonomi. Projektledaren för SCU pratar om att ”hitta nycklarna för en hållbar stad”. Delningsekonomi ses som en av flera potentiella nycklar till en hållbar stad.

Ett ytterligare resonemang till varför kommunen ska ta en roll i delningsekonomin handlar om interurban konkurrens. En av forskarna i projektet för användarcentrerade plattformar menar att städer kan slås ut om de inte hakar på nya trender som till exempel delningsekonomi. På frågan om kommunen behöver vara delaktig i en framväxande delningsekonomi svarar forskaren,

”Ja, nej men för att vi, det är så uppenbart när man är digitaliseringsforskare att saker händer väldigt mycket och konkurrenssituationen för individer, organisationer, branschsektorer och platser har blivit tuffare och tuffare. Städer kan slås ut för att man inte hakar på, vi ser det mycket med Norrlands inland till exempel.” (Forskare på Umeå universitet)

Delningsplattformar likt den som forskarna på Umeå universitet utvecklar kan vara ett verktyg som skapar en större mångfald av tjänster och gör det mer attraktivt att bo på en plats. Inom SCU finns

inga direkta resonemang om att kommunen ska arbeta med delningsekonomi för att stärka sin konkurrens mot andra städer. Som tidigare nämnts finns det däremot tydligt i ett av SCS syften att delningsekonomi ska stärka svensk konkurrenskraft (Sharing Cities Sweden, 2017).

4.5.3 Kommunens många roller i stadens delningsekonomi

Om det tidigare avsnittet handlade om varför kommunen ska ta en roll i delningsekonomi så handlar det här avsnittet mer om vilken eller snarare vilka roller Umeå kommun ser sig i och har tagit genom projektet SCU. Kommunen känner inte att de behöver ta en reglerande roll till skillnad från tidigare beskrivna städer som Amsterdam (Chau, 2017). Istället känner de sig snarare som en pådrivare för att få till tjänster som andra städer har men som Umeå idag saknar. Projektledaren för SCU tror att kommunen internt som organisation har kommit långt i att förstå att den sitter på väldigt många olika roller inom delningsekonomin. Även om kommunen inte funnit alla nycklar för att sammanfläta sitt arbete med kommuninvånarens engagemang och få igång verksamheter så har kommunen internt funnit många nycklar i hur de kan arbeta med delningsekonomi.

Kommunen ser att de kan bygga infrastruktur som understödjer delningstjänster, att de kan driva egna delningstjänster, väva in delningsinitiativ i kommunal service och finna en bredd av tillämpningsområden från integration till näringsliv. När kommunen planerar för Servicehubbar i samband med ny stadsutveckling tar de rollen som infrastrukturbyggare. När ingen extern part erbjuder sig att investera i en tjänst kan kommunen testa att driva en egen tjänst som exempelvis U-bike där kommunen testat om det fungerar, bygger kunskap och inspirerar aktörer. Fritidsbanken är ett bra exempel på när kommunen ser att den kan väva in delningstjänster i kommunal service. Kommunförvaltningen Umeå Fritids mål att tillhandahålla ”fritid åt alla” kopplar direkt till en av Fritidsbankens grundmotiv att få in folk i en aktiv fritid och framförallt minska barriärerna för de som kanske inte har råd eller av andra skäl inte rör på sig.

I arbetet med en lyckad integration kan kommunen arbeta med delningsekonomi för att exempelvis tillgängliggöra resurser på nya sätt, skapa nya mötesplatser och bygga tillit och erbjuda möjligheter att nå ut på arbetsmarknaden (Umeå Kommun, 2019c). Kommunen kan också agera som en form av näringslivsutvecklare för delningstjänster. Detta gör kommunen när de tillsammans med Coompanion coachar initiativet Umeå Wheels och tar fram Sharing Umeå Toolkit som ska bli ett digitalt verktyg för entreprenörer (ibid, 2019c).

Något som kommunen inte gått in med i projektet SCU men som de ser en framtida potential i är att kommunen kan dela sina lokaler. De kan ses som slumrande resurser som går att dela bättre. Projektledaren för SCU ser olika typer av lokaler som skulle kunna utnyttjas bättre,

”Vi har ju väldigt mycket att folk vill åt våra hallar, våra gymnastiksalor men också så har vi ganska fina snickeriverkstäder, slöjdsalor och föreningar vill åt föreningslokal, där pågår det att vi försöker hitta där det nu bara står en massa resurser, så det har vi inte riktigt landat i men att använda outnyttjade lokaler på bästa sätt.” (Projektledaren för SCU)

Utöver att kommunen genom SCU funnit en mängd olika roller de kan ta i delningsekonomin medför projektet att kommunen reflekterar och resonerar över när den har ett ansvar eller när den inte har det. Till exempel ser kommunen att de kan ta en mera aktiv roll i delningstjänster för mobilitet där kommunen tillsammans med regionen sedan länge haft ett tungt ansvar kring kollektivtrafik. Det ses precis på samma sätt som att ”fritid för alla” är en kommunal angelägenhet. Delningsplattformen för prylar som finns i Umeå, Delbar.se, är ett exempel på där kommunen inte ser en lika tydlig koppling. För det första skulle det bli svårt att satsa kommunala medel i en enskild vinstdrivande verksamhet. Kommunen skulle i så fall upphandla delbar.se men till vilken tjänst?

Att tillhandahålla prylar för uthyrning och utlåning är inget som tidigare varit en kommunal angelägenhet. Det kommunen ser är istället att de kan lyfta delbar.se som ett intressant exempel, precis som kommunen lyfter andra exempel för att synliggöra initiativ för varandra. Däremot ser kommunen kring de allmänna biblioteken som länge varit en kommunal angelägenhet att det är en ”utforskad guldgruva i att bygga ut med annan typ av delning” (Projektledaren för SCU).

Medverkan i SCU blir också en process där olika förvaltningar inom kommunen lär sig sin roll genom att testa sig fram. Varken Umeå Fritids samarbete med Fritidsbanken eller Gata- och parks utveckling av Servicehubbar sågs från början som en satsning på delningsekonomi. Umeå Fritids driv handlade snarare att alla ska ha rätt till sport och fritid och Cykelstället och U-bike som senare utvecklades till Servicehubbar var en satsning på hållbar mobilitet. Men när Fritidsbanken ses som en delningstjänst synliggörs att initiativet kan bidra till resurseffektivitet och när Cykelstället istället ses som en servicehubb blir den en hubb för en mängd olika delningstjänster som kan byggas in i konceptet. När sedan Umeå Fritid möts tillsammans med Gata och parker genom SCU uppstår nya samarbeten. Kommunen tittar på om Fritidsbanken skulle kunna vara en del av en Servicehubb, till exempel ha en plats för återlämning av fritidsartiklar. På så sätt sätter SCU ihop processer, initierar nya och integrerar delningsekonomins idéer i befintliga kommunala processer.

4.5.4 Staden i ett partnerskap med civilsamhället

Umeå kommun har valt att samarbeta med en mängd olika aktörer i ett lokalt partnerskap för att få till delningstjänster som kopplar till stadens mål. Benkler (2018) argumenterar för att staden istället för att se sig själv i ett partnerskap med näringslivet i större utsträckning kan se sig själv vara en del av ett partnerskap med civilsamhället för att tillhandahålla resurser och tjänster, ”ett public-commons partnership”. Benkler menar att det möjliggör mer rättvisa och inkluderande delningsinitiativ som kan *motså* kontroll och kapitalisering från stora kommersiella aktörer. I Umeås kontext som en mellanstor stad är argumentet snarare att kommunen kan ingå partnerskap med civilsamhället i *främvaro* av stora kommersiella aktörer. Att samverka med sociala entreprenörer och civilsamhällesaktörer kan vara ett sätt att frigöra stadens resurser när externa kommersiella aktörer inte ser en marknad för att investera i olika tjänster. Detta har exemplifierats tidigare i uppsatsen genom Umeås försök att etablera ett låncykelsystem. Kommunen driver den egna tjänsten U-bike men projektledaren för SCU ser nu potential i gräsrotsrörelsen Umeå Wheels.

I Umeås arbete med delningsekonomi finns ett par till exempel som kan ses som ”embryon” till de modeller som finns för att samarbeta med civilsamhället i Bologna och Barcelona. Kommunens samarbete med Fritidsbanken är ett exempel. Det andra exemplet är kommunens samarbete med Coompanion för att ge företagscoaching till delningstjänster i Umeå och utveckla ”Sharing Umeå Toolkit” - ett digitalt stöd för lokala entreprenörer i delningsekonomi (Umeå Kommun, 2019c). Umeå Wheels ingår där som en delningstjänst som får rådgivning.

Kommunens samarbete med Fritidsbanken kan ses som ett partnerskap med civilsamhället. I partnerskapet med Fritidsbanken frigörs en outnyttjad resurs som finns i staden. Här menar jag att ”utrustning för en aktiv fritid” som Fritidsbanken tillhandahåller kan ses som en av stadens gemensamma resurser, en ”Urban Commons”. Det kommunen gör är att se värdet för allmänheten i den gemensamma resurs som Fritidsbanken tillhandahåller och de förstår den också som en kommunal service. I nätverket som finns i SCU får Fritidsbanken en möjlighet att synliggöra sig mot andra initiativ inom Umeås delningsekonomi och kommunen. Därigenom kan de finna nya samarbeten för att utveckla tjänsten och inspirera andra initiativ. Detta kan liknas med hur Benkler (2018) menar att kommunen kan förse initiativ med ett center eller en hubb där de kan bekanta sig med varandra och tillhandahålla lokaler, platser och nödvändig infrastruktur.

Den gemensamma resursen, ”utrustning för en aktiv fritid”, produceras på flera sätt som påminner om principerna i commons-based-peer-production. Det innebär att den produceras genom kollektiva bidrag snarare än mot betalning. Fritidsbanken bygger på kollektiva bidrag i form av att folk skänker fritidsutrustning till Fritidsbanken. Vidare motiveras Fritidsbanken av att uppfylla behov eller en vilja att göra saker gemensamt snarare än ett vinstintresse. Behovet som Fritidsbanken uppfyller är en möjlighet för alla att röra sig. Avslutningsvis grundar sig Fritidsbanken i principer om att dela med sig och äga gemensamt snarare än konkurrens och privat egendom. Den utrustning som finns i Fritidsbanken är tillgänglig för alla utan kostnad, även om utrustningen inte är gemensamt ägd så är det en gemensam tillgång som inte är konkurrensutsatt. Däremot utförs inte Fritidsbanken i ett icke-hierarkiskt nätverk. Fritidsutrustningen är insamlad gemensamt från person till person men däremot är inte resursen gemensamt förvaltd då det är Fritidsbanken som förvaltar all fritidsutrustning.

Kommunens samarbete med Coompanion kan ses som ett exempel på en form av public-commons partnership i den utsträckning som samarbetet tillhandhåller stöd för att ta tillvara idéer hos lokala entreprenörer, civilsamhällesaktörer och medborgargrupper. Coompanion finns på 25 platser i Sverige och specialiserar sig på att stötta olika typer av kooperativa företag som är gemensamt ägda och styrda. Coompanions kontor i norra Sverige, Coompanion Nord kallar sig en ”företagsrådgivare för värderingsdrivna idébärare” (Coompanion Nord, 2019). Fokuset i entreprenörskapet är att skapa sociala innovationer som möter aktuella samhällsutmaningar. Det kan vara plattformskooperativ likt de Scholz (2016) beskriver, lokala ekonomiska föreningar för en fungerande service på landsbygden eller socialt entreprenörskap som t.ex. arbetsintegrerande sociala företag (Coompanion Nord, 2019).

I partnerskapet handlar det om hur kommunen och Coompanion skapar en plattform där ovanstående former av entreprenörskap med fokus på delningsekonomi kan kanaliseras. Detta entreprenörskap kan i sin tur tillgängliggöra outnyttjade resurser till Umeås invånare genom delningstjänster. Plattformen kan vara en förutsättning för att gräsrotsinitiativ som Umeå Wheels får ett nätverk, den kunskap och de resurser de behöver för att kunna utvecklas och växa. Även om Umeå kommun och Coompanion inte explicit beskriver hur partnerskapet tillgängliggör stadens gemensamma resurser, ”Urban Commons”, så går det att göra paralleller till begreppet. Den mobilitetstjänst som Umeå Wheels erbjuder kan förstås som en av stadens resurser, ”cyklar som en resurs för att förflytta sig i staden”. Resursen tillhandahålls i ett kooperativ likt de Coompanion beskriver, gemensamt ägt och styrt för att möta en aktuell samhällsutmaning. På så vis skulle den tjänst som Umeå Wheels erbjuder kunna förstås liknande hur staden Bologna (2014) definierar Urban Commons. Det vill säga en gemensam resurs som är samägd och förvalts gemensamt av medborgare och/eller organisationer för allmänhetens förfogande.

Projektledaren för SCU menar att staden har ett starkt engagemang men att kommunen inte riktigt har funnit tillvägagångssätt för att ta tillvara på det och kanalisera det,

”Sen tror jag det är just det här hur man kanaliserar, hur man får faktiskt verkstad, för vi har ju ett starkt engagemang, men ändå är vi ju där vi är att vi är ju inte en helt hållbar stad än, och det är ju det och det är där vi måste hitta nycklarna” (Projektledaren för SCU)

Kommunens partnerskap med Fritidsbanken, Coompanion och Umeå Wheels är goda exempel på sätt som kommunen kan kanalisera medborgares engagemang. Umeå Wheels i synnerhet är ett exempel på hur Umeå som en mellanstor stad kan arbeta för att tillhandahålla tjänster genom partnerskap med civilsamhället i frånvaro av större kommersiella aktörer.

4.5.6 Skapa ekosystem för delningsinitiativ

Ett annat sätt för att få till en fungerande delningsekonomi i Umeå kan vara att som Benkler (2018) beskriver, skapa ett ekosystem av delningstjänster. Det finns ett demokratiskt värde, menar Benkler, att kommunen med sin allmännyttiga roll i samverkan med stadens medborgare och delningsinitiativ är de som ansvarar för att skapa ett ekosystem av delningstjänster. Detta argument reflekteras av projektledaren för SCU som menar att det är värdefullt att ha kommunen i en central roll då kommunen är öppen för alla genom offentlighetsprincipen. Utöver detta menar projektledaren att det är en fördel att kommunen har en central roll då kommunen har ett stort nätverk att tillgå och att kommunen fattar många beslut om förändring i staden. Samtidigt ser inte projektledaren för SCU något problem i Umeå just nu med att flera delningstjänster utvecklas utan kommunens inblandning. Inom sektorer som mobilitet, energi och infrastruktur känner kommunen däremot ett stort ansvar. I utvecklandet av projektet Servicehubbar diskuterar kommunen om vem som ska äga den digitala infrastrukturen. Projektledaren för SCU frågar sig vad som händer om kommunen inte är den som står närmast medborgarna i en sådan kommunal service. Kommunen känner därför att de har ett ansvar att vara den som äger den digitala infrastrukturen.

I intervjuerna framförs idéer som ligger i linje med att utveckla ett ekosystem av delningstjänster. Det är idéer för att väva samman olika delningstjänster och att få delningstjänster att växa genom att skapa de rätta förutsättningarna eller en miljö för ett kluster av delningstjänster. Bakomliggande faktorer för detta är som Moore (2003) beskriver att enskilda firmor inte klarar sig ensamma. Precis som arter i ett ekosystem så behöver delningstjänster en omgivande miljö med rätt förutsättningar. I det empiriska materialet går det även att se argument som pekar på skalfördelar och synergieffekter av att skapa en miljö där delningstjänster samarbetar.

Projektledaren för Fritidsbanken berättar om en idé om att använda Servicehubbar som ett utlämningsställe eller inlämningsställe för fritidsartiklar. I dagsläget saknas det fysiska och digitala strukturer för att detta skulle fungera. Det skulle krävas att någon digitalt kan boka en fritidsartikel med en platstagg för att en sådan idé ska fungera bra. Om det blev verklighet skulle samarbetet mellan delningstjänsterna kunna skapa synergieffekter. Fritidsbanken får en mer flexibel tjänst, Servicehubbarna kan tillhandahålla ett bredare utbud av tjänster och för användarna innebär det ett smidigare alternativ och kortare resor.

På samma sätt som Moore (2003) menar att enskilda firmor har svårt att klara sig ensamma belyser forskarna i projektet för användarcentrerade delningsplattformar svårigheterna i att driva mindre delningsplattformar på egen hand. De avser i sammanhanget plattformar som har ett smalare fokus på en resurs, ex. lokalproducerad mat eller de plattformar som fokuserar på delning av resurser med ett mindre penningvärde, ex. hundvakt, barnvakt eller blomvattning. I sammanhanget blir det dyrt för varje enskild delningstjänst att bygga sin egen digitala plattform. Det blir också dyrt att tillhandahålla en plattform till ett mindre antal användare. En av forskarna ger ett exempel. Det är ungefär samma kostnad att producera mjukvaruuppdateringar till en mobil som till hundratusen. Om det däremot är en användare som ska täcka kostnaderna i jämförelse med hundratusen så blir det betydligt svårare att få det att gå runt.

Det forskarna ser är att många mindre delningsinitiativ hamnar på Facebook i brist på andra plattformar och sociala nätverk. Facebook tillhandahåller ett väldigt billigt och enkelt sätt att samla folk kring samma intresse men det blir en krånglig lösning för en delningstjänst. Varje delningsinitiativ som finns på Facebook kan inte heller bygga sin egen digitala plattform då det hade blivit dyrt och slitigt. Det behövs därför en "livsmiljö" med rätt förutsättningar för mindre

delningsinitiativ så att de kan skapa ett ekosystem av delningstjänster. Forskarna tror att med ett användarcentrerat fokus istället för ett resurscentrerat så finns det helt andra möjligheter att skapa en sådan miljö. Frågan blir då om en digital plattform som utgår från användarcentrering och användargenerering kan vara en av grundkomponenterna i det Benkler (2018) beskriver som ett ekosystem av initiativ. Kan delningstjänster och nyttjande medborgare vara ägare av plattformen likt hur Scholz (2017) beskriver plattformskooperativ? Eller kan plattformen ses som en form av ”Public-commons partnership” där kommunen tillsammans med delningsinitiativ och medborgare förvaltar och styr plattformen?

I en användarcentrerad digital plattform skulle alla de delningsinitiativ som finns i Umeå kunna samlas under ett gemensamt gränssnitt. Respektive delningstjänst/användare har en egen profil, kan ingå i olika nätverk och koppla olika tjänster till sin sida. I det gemensamma gränssnittet samlas alltifrån privatpersoner som lånar ut saker, gräsrotsinitiativ som Umeå Wheels och Fritidsbanken, till kommunen som genom exempelvis U-bike, kommunbiblioteken och skolorna lägger ut sina egna tjänster och lokaler. Även företag skulle kunna erbjuda tjänster i en sådan plattform, till exempel Umeå energi som nyligen initierat ett program för att leasa solceller till privatpersoner (Projektledaren för SCU).

De förutsättningar som skapas för delningstjänster i en användarcentrerad plattform är att de ges billig tillgång till en digital plattform och att de enklare kan nå ut till en kritisk massa. För användare innebär det att de genom en enda plattform kan få tillgång till en mängd olika tjänster istället för att ha en plattform för respektive tjänst. En användarcentrerad plattform som accepterar utbyten användare till användare, användare till kommun, näringsidkare till kommun osv. synliggör också delningstjänster för varandra och möjliggör nya samarbeten. Kanske finns det i staden för varandra okända delningstjänster inom samma område, exempelvis bilpooler. Istället för att de driver tjänster på varsitt håll kan de samarbeta. Det är däremot ingen självklarhet att de kommer att samarbeta men en användarcentrerad delningsplattform kan synliggöra tjänsterna för varandra och möjliggör till exempel att de kan lägga ihop sina tjänster i ett nätverk av bilpooler. På så vis skapas synergieffekter och skalfördelar.

En viktig fråga i ett ekosystem för delning är vem som äger och styr över den bakomliggande infrastrukturen som understödjer ekosystemet. Ska kommunen vara den som äger och förvaltar en digital plattform och fysiska Servicehubbar eller ska det vara kommunen tillsammans med nyttjande medborgare och delningsinitiativ? Ytterligare ett alternativ är att infrastrukturen drivs helt av medborgare eller att en extern part tillhandahåller plattformen. Kommunen som själv äger och styr plattformen kan ses i linje med ett mer traditionellt sätt att styra och förvalta enligt Healey et al. 2002. Detta skulle kunna leda till att medborgare uppfattar att inflytandet i plattformen är otillräckligt. Som Scholz (2016), argumenterar kan det vara bättre om en sådan digital plattform ägs och styrs av användarna. Det möjliggör ett annat inflytande, att data kontrolleras av användare och att eventuella vinster kan återinvesteras i till exempel lokala projekt. Samtidigt kan det vara svårt att få den gemensamma förvaltningen att fungera. Det handlar om utmaningen att få användare att känna ett ansvar och att i en horisontell maktstruktur mobilisera användare för olika beslut.

Om plattformen enligt Benkler (2018) och Bauwens & Niaros (2017) ägdes och drevs i ett partnerskap mellan staden och civilsamhället skulle staden kunna utgöra den organiserade offentliga institution som ser till att den gemensamma förvaltningen fungerar. I en välorganiserad kommunal förvaltning finns sedan tidigare de strukturer och demokratiska principer som behövs för att styra och förvalta. Som Hult & Bradley (2017) pointerar kan också kommunens roll att tjäna allmänheten göra delningsinitiativ mer demokratiska och inkluderande. En ägarform där

kommunen är delägare kräver däremot att kommunala medel budgeteras för plattformen till skillnad från om en extern part finansierar tjänsten på ett affärsmässigt sätt.

Avslutningsvis är det viktigt att nämna att en användarcentrerad digital plattform inte utgör den enda förutsättningen för att bygga ett ekosystem av delningstjänster. Programmet SCU som helhet är en viktig komponent då den synliggör olika initiativ, skapar nätverk och tillhandahåller immateriella och materiella resurser för delningsinitiativ i Umeå. Det kan också som Benkler (2018) argumenterar vara att kommunen förser projekt och initiativ med ett center eller en hubb som tillhandahåller lokaler, platser och nödvändig infrastruktur är avgörande för stadens roll i delningsekonomin. En rumslig närhet kan också vara avgörande för att skapa relationer och underlätta delning av kunskap, humankapital och resurser. Här nämner projektledaren för SCU att en styrka i Umeås delningsekonomi är att stadens storlek gör att aktörerna är väldigt nära varandra.

4.6 Fysisk planering av delningsekonomin i Umeå

Den delningsekonomi som utvecklas i Umeå tar plats i staden på olika sätt. Hur staden är planerad utgör både förutsättningar och hinder för hur delningsekonomin utvecklas. Våra städer måste utformas annorlunda i ett ”delningssamhälle” menar Kes McCormick, programkoordinator för SCS (Kes MacCormack, 2019). Små tecken på sådana former blir synliga i Umeå när delningslogik omsätts rumsligt, främst genom projektet Servicehubbar, där resurseffektiv och delad mobilitet koncentreras till noder, samt genom prylbiblioteket Fritidsbanken där rörelserika ytor för spontanidrott planeras i anslutning till fritidsbutiken. Det här avsnittet går först igenom de rumsliga förutsättningar och hinder som finns för att delningsekonomi ska ta plats i Umeå. Vidare beskriver avsnittet hur delningsinitiativen Fritidsbanken och Servicehubbar genom delningslogik öppnar upp för nya användningar av stadens mark. Avslutningsvis reflekteras över hur kommunen kan se på Servicehubbar och Fritidsbanken som ett sätt att bygga infrastruktur för delning och stärka den sociala infrastrukturen i staden.

4.6.1 Hinder för delningsekonomi i stadsrummet

Projektledaren för SCU ser en intressekonflikt mellan en satsning på ökad handel och att kommunen samtidigt gör hållbarhetsatsningar inom delningsekonomi och cirkulär ekonomi. Kommunen vill i sin översiktsplan ha en stark och ökande centrumhandel men ser samtidigt hur handeln växer utanför stadskärnan i en utveckling som går mot externhandelscentrum, färre enheter och ökat bilberoende (Umeå Kommun, 2018). I dagsläget finns tre externhandelscentrum omkring Umeå. Projektledaren för SCU ser att bilden av Umeå med tillväxt och ökad handel är svår att få ihop med bilden av Umeå som arbetar med hållbar konsumtion, delningsekonomi och är en föregångare inom cirkulär ekonomi,

”Jag tänker att den här konflikten, att vi vill ha ökat tryck på handel, vi ska handla mer och sen säger vi att vi ska också dela mer och få fram fler delningsföretag. Dom där bilderna blir lite svåra att få ihop.” (Projektledaren för SCU)

I den befintliga bebyggelsestrukturen i Umeå finns det inbyggda mönster där det är ”lättare att åka bil och köpa nytt än att se att det finns bilpooler eller att det går att låna grejer” menar projektledaren för SCU. Hur vi bygger in vissa mönster i stadsväven exemplifieras av projektledaren genom stadsdelen Tomtebo i Umeå. Stadsdelen saknar ordentlig närservice, det finns till exempel inget postombud eller återvinningsstation. Att uträtta många ärenden blir därför smidigast genom att ta bilen till ett externhandelscentrum eller andra delar av staden. Externhandelscentrumen i Umeå gör det lättare att konsumera och köpa nytt och uppmuntrar vissa beteendemönster. Projektledaren för SCU ser att det är svårt att utmana och ifrågasätta

handelsområden då kommunen har starka tillväxtmål, näringslivsutvecklare som säger att staden måste få in mer köpkraft och handelsetableringar som skapar jobbtilfällen och högre besökssiffror. Meningen med SCU kan inte heller vara att kommuninvånare ska sluta handla menar projektledaren.

Projektledaren för Servicehubbar menar att infrastruktur för privatbilism utgör ett hinder mot delningstjänster för mobilitet. Staden är planerad på ett sådant sätt att infrastrukturen med trafikleder, parkeringsytor och trafikseparering underlättar för privat bilägande framför andra transportmedel. Även om det är mindre omtyckt så verkar detta hinder vara lättare att utmana och ifrågasätta. Både projektledaren för Servicehubbar och SCU ger exempel på hur kommunen planerar för andra transportmedel framför privatbilism. Kommunen har stöd för detta i planeringen genom miljökrav och kommunala mål/strategier. Dels har kommunen luftkvalitetsnormer att följa, klimatmål att uppnå samt att arbeta för en levande stadsmiljö och att bibehålla stadskvaliteter när staden växer.

4.6.2 Förutsättningar för delningsekonomi i stadsrummet

Delningsekonomi är ett förhållandevis nytt koncept och vi vet inte med säkerhet vilken spridning det kommer få. Det gör att det inte är en helt enkel uppgift att svara på de förutsättningar som behövs i stadsrummet för att uppmuntra delningsekonomi. En av forskarna på Umeå universitet frågar sig vad det skulle innebära att staden utformas på ett ”delningsvänligt sätt” och menar att ”det kanske är svårt att bygga delningsstaden Umeå innan man har dom här delningsaktiviteterna”. Det är därför en process där kommunen får testa sig fram för att se vad som fungerar bättre och sämre precis som kommunen också gör i SCU genom att använda sig av testbäddar och koncept för Urban living labs.

Den andra forskaren på Umeå universitet lyfter de systemeffekter som kan uppstå och vara svåra att förutse när nya koncept implementeras i en stad. Staden ses i detta sammanhang som ett komplext system av sammanhängande infrastruktur, nätverk, flöden samt materiella och ekologiska processer. Om kommuninvånare börjar dela mer av stadens resurser, exempelvis att samåkning och mobilitet som service blir en supertrend, behöver staden då planera ny mobilitetsinfrastruktur samtidigt som behovet för parkeringsyta blir mindre och kan användas för något annat? Forskaren på Umeå universitet menar att samhällsplanerare här har en komplex uppgift att behöva fundera över eventuella systemeffekter.

Även om stadens utformning i ett ”delandesamhälle” är svår att förutsätta framförs i intervjuerna ett antal förutsättningar som kan underlätta för delning i staden. Projektledaren för Servicehubbar menar att det handlar om att använda ”piska och morot”, att motarbeta hinder i staden samtidigt som det skapas infrastruktur och platser i staden som underlättar för delning. När infrastruktur för delningsekonomi byggs och platser skapas ser intervjupersonerna att deras lokalisering är viktig och att det är viktigt hur infrastrukturen och platserna representeras. Följande textstycken går igenom dessa förutsättningar, det vill säga att motarbeta hinder, bygga infrastruktur, lokalisering och representation.

Motarbete hinder

Handelsområden och infrastruktur för privatbilism sågs i föregående avsnitt som hinder för delningsekonomi i Umeås bebyggelsestruktur. Det tidigare verkar däremot svårare att utmana och ifrågasätta än det senare. Därför handlar detta stycke endast om hur kommunen arbetar för att minska privatbilism även om det uppenbart finns andra planeringsområden där hinder kan motarbetas för att underlätta för delningsekonomi. För att göra det mindre fördelaktigt att äga och köra bil inför kommunen planeringsåtgärder i pågående och kommande stadsutvecklingsprojekt. I ett av Umeås utvecklingsområden "Norra ön" planerar kommunen ett flertal broar som kopplar samman staden med området. Tre av broarna, de som ansluter snabbast mot den centrala staden kommer vara för cykel och gångtrafikanter uteslutande. En mer avsidig bro kommer vara för biltrafik och innebär att bilister får ta en omväg i förhållande till övrig trafik. Två stora trafikleder genom staden ska göras om så att de istället för två körfält för bilar får ett körfält för enbart kollektivtrafik och ett för bilar. I Tomtebo Strand som är ett annat utvecklingsområde planerar kommunen att göra området bilfritt med parkeringsgarage i utkanterna.

Bygga understödjande infrastruktur och tillhandahålla mark

Både i intervjuerna och under konferensen ses det som viktigt att kommunen planerar och tillhandahåller understödjande infrastruktur för delningsekonomi. Infrastruktur har i intervjuerna en bred tolkning och innefattar allt ifrån förvaltningsstrukturer (t.ex. att kommunen tillhandhåller stöd, nätverk och guider för delningstjänster), till digital infrastruktur i form av plattformar och fysisk infrastruktur som t.ex. servicehubbar eller att kommun tillhandahåller mark och lokaler. I utvecklingsområdet Tomtebostrand ser projektledaren ett nätverk av servicehubbar som kopplas till en digital infrastruktur. I servicehubbarna erbjuds en mängd delningstjänster och kommunal service. Till exempel cykel- och bilpool, återbruk, förvaringsboxar som kan användas för att dela prylar och hämta paket. Servicehubbarna ska vara uppkopplade genom smart infrastruktur så att kommuninvånare genom en digital plattform kan få information, se lokalisering, saldo och boka tjänster etc.

Tillgång till mark och lokaler i staden är också en kritisk infrastruktur för vissa delningsinitiativ. Vid uppstarten av Fritidsbanken var den svåraste processen att hitta en bra lokal menar Projektledaren för Fritidsbanken. Både typen av lokaler som fanns tillgängliga och lokalkostnaden gjorde det svårt. Under konferensen nämner en av konferensdeltagarna som driver "Growbgb", en delningstjänst för att matcha stadsodlare med trädgårdsägare, vikten av tillgång till mark i staden. Mot bakgrund av att många är intresserade av att odla behöver fler dela med sig av outnyttjad mark. Stora fastighetsägare blir då viktiga aktörer då de sitter på mark. Kommunen kan planera för delningstjänsterna genom att lokalisera, peka ut och tillhandahålla outnyttjad mark och lokaler som kan användas för delningstjänster.

Lokalisering

Lokalisering handlar för det första om att en delningstjänst är "koncentrerad" till en fysisk plats till skillnad från en digital plattform som lokaliserar resurser på olika platser i staden. Att delningstjänsten har en lokal eller finns på en plats ger vissa praktiska fördelar gentemot en digital plattform. Projektledaren för Fritidsbanken jämför Fritidsbanken med den digitala delningsplattformen Hygglo som är en plattform för uthyrning av saker mellan privatpersoner (Hygglo, 2019). Viss typ av utrustning, exempelvis längdskidutrustning, måste testas för att veta att den passar för ändamålet eller den som ska använda den. Att sakerna finns samlade på en plats i Fritidsbanken möjliggör att det går att välja bland flera artiklar på samma plats, testa ut rätt storlek samt se och känna på sakerna innan ett lån. Att hyra längdskidutrustning i en digital plattform kan

kräva mer administration. Du behöver på förhand veta vilken storlek på pjäxa, vad du väger och hur långa skidor du ska ha. Chanserna att du hittar rätt direkt är små.

Lokaliseringen av Fritidsbanken i Umeå på en central plats med mycket flöde av människor har varit en framgångsfaktor. Fritidsbanken ligger i Ålidhem Centrum precis bredvid en bussgata. Det gör att alla som handlar i centrumet och som passerar eller kliver av bussen i Ålidhem ser Fritidsbanken. Skillnaden är stor mot Fritidsbanken som öppnat i Skellefteå där lokalen inte ligger lika tillgängligt menar projektledaren för Fritidsbanken.

Vid lokaliseringen av servicehubbar är det viktigt att platsen är bra sammankopplad till annan infrastruktur. Servicehubbar behöver ligga nära centrala cykel och gångstråk, nära noder för kollektivtrafik och trafikerade gator. Det ska gå att koncentrera olika former av delad mobilitet, cykel/bilpool och kollektivtrafik i en Servicehubb. Det gör det enkelt och smidigt för resenärer att byta färdmedel förklarar projektledaren för Servicehubbar. I beskrivningen av Servicehubbar är också att de ska vara bostadsnära (Umeå Kommun, 2019c). Det är en idé om Servicehubbar som en form av grannskapsenhet centralt belägna i en stadsdel för att tillhandahålla delningstjänster till invånare i ett område.

Representation

Hur ska invånare i Umeå kunna se att Fritidsbanken är ett bibliotek för fritidsprylar och att Cykelstället och parkeringshuset Nanna är en servicehubb med mobilitets- och delningstjänster? För att invånare ska se det behövs en genomtänkt gestaltning och marknadsföring så att delningstjänsterna representerar det som de erbjuder och innehåller. Fritidsbanken är ett prylbibliotek och inte en vanlig butik och Parkeringshuset Nanna är mer än ett parkeringshus. Projektledaren för Servicehubbar menar att det inte går att se att parkeringshuset Nanna är en Servicehubb i dagsläget. Däremot finns det redan i parkeringshuset och i nära anslutning flera av de mobilitetstjänster som Umeå kommun vill ska ingå i en Servicehubb. Det finns parkeringsfunktion, bilpool, ladd-infrastruktur, cykelparkering under tak och en kollektivtrafiknod i direkt anslutning. Kommunen vill etablera en cykelpool, låta U-bike använda en del av ytan och installera leverensskåp. För att passerande ska förstå att alla dessa tjänster finns där måste parkeringshuset gå från att representera ett parkeringshus till att mera representera en servicehubb. Annars finns det risk att förbipasserande resenärer och närboende inte ser de tjänster som finns och att de därför inte blir använda i samma utsträckning.

4.6.3 Ny markanvändning

Delningstjänsterna Fritidsbanken och Servicehubbar uppmuntrar till nya användningar av stadens mark. I anslutning till Fritidsbanken planeras en ”rörelserik yta” för spontanidrott till skillnad från till exempel en fotbollsplan för föreningsidrott. Servicehubbar är ett nytt sätt att se på postombudet, busstationen, cykelparkeringen, bilparkeringen i en och samma plats. Vad som händer är att delningslogik omsätts rumsligt i nya former av markanvändning. Delningslogiken som det syftas till är tillgång istället för ägande, synen på resurser som gemensamt ägda och att utnyttja slumrande resurskapacitet.

Fritidsbanken och ytor för spontanidrott

Bland de bärande idéerna i Fritidsbanken är att ge så många som möjligt chansen till en aktiv fritid och att uppmuntra till spontanidrott. För att dessa idéer ska få ett större genomslag i staden kan stadsplaneringen arbeta med rörelserika miljöer i stadsrummet menar Projektledaren för Fritidsbanken,

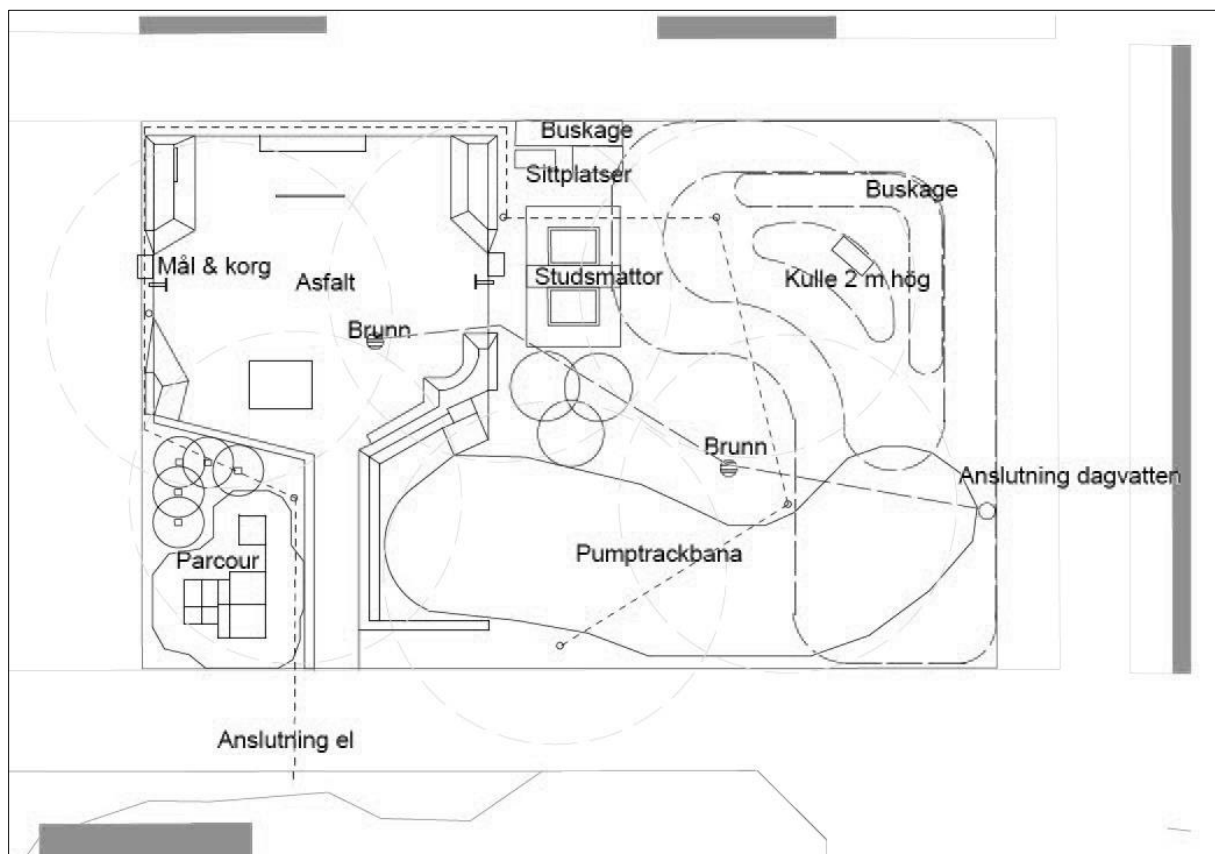
”Ja det är ju att få in då rörelserika miljöer i stadsplaneringen, det behöver inte vara en fotbollsplan eller en basketplan, men någonting som stimulerar till rörelse, ja men det blir mer spontanidrottande och det är väl det Fritidsbanken står för också. Det är inte det där organiserade idrottandet utan det är att det ska kunna ske spontant, bara ta med sig ett par inlines eller ta med sig en skateboard och göra något roligt med. Det kan också vara ett hopprep eller en boll och då finns det en miljö där man kan utöva spontanidrottandet”
(Projektledaren för Fritidsbanken)

På en död grönyta i anslutning till Fritidsbanken i Ålidhem planeras en rörelserik yta. Projektet drivs i samverkan mellan Västerbottens idrottsförbund, kommunens avdelning mark och exploatering, fyra lokala föreningar och ett lokalt ungdomsråd. Syftet med projektet är att bidra till mer inkluderande spontanidrott och rörelse (Projektledare för rörelserik yta). Till sammanhanget hör att Ålidhem är en stadsdel där det varit problem med sysslolösa ungdomar och kriminalitet. Det är även en stadsdel där ungdomar rör på sig lite i förhållande till andra stadsdelar. Projektledaren för den rörelserika ytan menar att själva närheten till Fritidsbanken kan vara avgörande för att folk ska använda ytan. Många ungdomar och invånare i Ålidhem äger inte idrottsutrustningen för att komma ut och röra på sig. Att det då finns en Fritidsbank som ger förutsättningar att gratis låna en skateboard, BMX eller hopprep med mera för en stund gör att det är möjligt att enkelt och spontant hitta på saker.

I planeringsprocessen har ett ungdomsråd skapats för att förankra projektet lokalt. Ungdomsrådet skapades genom en lokal eldsjäl, en lokalinvånare som är uppväxt i området och arbetar för Västerbottens idrottsförbund. Han har tillgång till de lokala nätverken och är ett välbekant ansikte i området. I ungdomsrådet engagerades ungdomar i åldern 12–20 år. Genom workshops fick ungdomarna fundera och komma med idéer till vad ytan kunde användas till för att så många som möjligt skulle komma dit och använda den. Från ungdomarnas idéer och förslag har projektgruppen tagit fram förslag på vad ytan kan fyllas med.

Den rörelserika ytan ska innehålla en liten pulkabacke, två inbyggda studs mattor, asfaltsyta där man kan spela basket/innebandy och köra skate/kickbike, en asfalterad pumptrack som går att använda för rullstol och en Parqour-yta. Det som är utmärkande för planerandet av ytan är just fokuset på spontanidrott, olika former av rörelse samt att det är förankrat i de lokala ungdomarnas intressen. Spontanidrott ses i kontrast till föreningsidrott som sker organiserat på en idrottsplats, till exempel på en fotbollsplan, en ishockeyrink eller vid en slombacke på förutbestämda tider och där utövaren ofta är medlem i en förening och äger nödvändig utrustning. Med olika former av rörelse

avses att ytan ger möjlighet att utöva flera aktiviteter och att ytan inte förutsätter en specifik användning som till exempel en fotbollsplan eller ett utegym, något som finns i Ålidhem men inte blivit använt i så stor utsträckning enligt projektledaren för aktivitetsytan. Tanken och förhoppningen är att en mer ”obestämd” yta ska locka flera samhällsgrupper till rörelse. Det hänger samman med att projektet är lokalt förankrat hos en grupp som inte får synas lika mycket, unga killar och tjejer med invandrarbakgrund i en av de mera utsatta stadsdelarna i Umeå till skillnad från att kommunen utan det lokala iblandning hade planerat ytan (Projektledare för rörelserik yta).



Figur 4. Planskiss av projektet ”Rörelserik yta” i anslutning till Fritidsbanken. Källa: Projektledare för Rörelserik yta/Umeå kommun, 2019

Idén om ”aktiv fritid för alla” möter idén om ”den delande staden”

Idén om att göra en rörelserik yta för spontanidrott kommer inte från Fritidsbanken. Ytan kan ses som en form av näridrottsplats för spontanidrott. Näridrottsplatser har varit en del i en nationell satsning sedan 2000-talet för att fånga upp barn och ungdomar som står utanför den traditionella föreningsidrotten. Tanken är att öka fysisk tillgänglighet för att utöva spontanidrott i närhet till skolor och bostadsområden (Fahlén Josef, 2007). Det som Fritidsbanken gör är att den uppmuntrar till att använda ytor i staden för spontanidrott. Det hänger ihop med Fritidsbankens idé om att fysisk aktivitet ska kunna ske spontant och att alla ska få möjlighet att röra sig. Dessa idéer möjliggörs genom två koncept som finns i idén om den delande staden (Agyeman & McLaren, 2015). Det ena konceptet är att gå från ägande till tillgång (Botsman & Rogers, 2010). Det innebär i sammanhanget att du kan låna fritidsutrustning när som helst under Fritidsbankens öppettider, utan att själv behöva äga, förvara eller sköta om utrustningen. Det möjliggör mer spontanidrott.

Det andra konceptet är att se på fritidsutrustning som en gemensam resurs i staden, en form av ”Urban Commons” (Bauwens & Niaros, 2017). Det innebär i sammanhanget att fritidsutrustningen tillhandahålls gratis till vem som helst. På så sätt ger Fritidsbanken möjlighet att bryta ner barriärer för att fler ska använda den rörelserika ytan som planeras och få en aktiv fritid. Ytan med de olika aktiviteterna den erbjuder uppmuntrar också att låna saker på Fritidsbanken. På så sätt förutsätter Fritidsbanken och den rörelserika ytan varandra. Idéer om tillgång istället för ägande och staden som en gemensam resurs förenas med idéer om spontanidrott och att ge alla möjlighet att röra på sig.

Servicehubbar underlättar hållbara livsstilar

I Projektet Servicehubbar möjliggör konceptet att ”gå från ägande till tillgång” en mer yt-effektiv användning av stadens mark. Det är idén att om att istället för att alla äger varsitt fordon så kan vi ha tillgång och dela på transportmedel. Då behöver vi mindre yta för trafikinfrastruktur och det blir mer yta över till andra funktioner i staden. Det är också något som projektledaren för Servicehubbar understryker, att Servicehubbar kan möjliggöra att stadskvalitéer bibehålls i en växande stad med ökande trafik. Utöver fokuset på mobilitetstjänster vill kommunen som tidigare nämnt även inkludera avfallshantering, delningstjänster och energisystem i Servicehubbar. Det möjliggör att tjänster som legat utspridda på olika ställen kan samlas till en plats. Istället för att privatpersonen återvinner förpackningar på en återvinningscentral, hämtar ut paket i en Icabutik och laddar elbilen på en parkeringsplats så kan dessa saker utträttas på samma plats.

Projektledaren för Servicehubbar menar att allt detta underlättar för människor i deras vardag. På ett liknande spår argumenterar projektledaren för SCU att Servicehubbar tar bort friktioner som gör det jobbigt att exempelvis återvinna och dela saker med grannar. Servicehubbar blir ett sätt att göra det lättare att leva mera hållbart. Detta reflekterar den diskussion som Hult och Bradley (2017) belyser angående hur städer kan planera för att underlätta hållbara livsstilar. Genom Servicehubbar underlättas i störst utsträckning hållbara livsstilar inom de områden Hult & Bradley menar att hållbar stadsutveckling redan ägnar sig åt. Det vill säga hållbara sätt att transportera sig och hantera avfall. Det finns en ansats till att börja arbeta mot mer hållbara konsumtionsvaror i idén om delning av saker genom leverensskåp, återbruk och reparationer. Men i jämförelse med *STPLN* och *Garaget* i Malmö där en ”verktygslåda” för hållbar konsumtion redan finns är Servicehubbar fortfarande i utvecklingsstadiet.

Sammanfattningsvis kan Servicehubbar förstås i linje med hur Hult & Bradley menar att kommuner kan planera delningsinfrastruktur för att möjliggöra mer hållbara livsstilar. Fokus i Servicehubbar ligger på att möjliggöra för Umeås stadsinvånare att bli hållbara resenärer, men det finns även en ansats till att stadsinvånare kan gå från att vara konsumenter till att vara producenter och dela saker mellan grannar i större utsträckning.

4.6.4 Social infrastruktur

Fritidsbanken kan liknas vid det Klinenberg (2018) beskriver som social infrastruktur. Fritidsbanken i Umeå kan betraktas som social infrastruktur i den utsträckning som den bidrar till att stärka stadsdelen Ålidhem, hur den uppmuntrar till social kontakt samt att dela med sig och bygga tillit. Projektledaren för Fritidsbanken berättar att de som arbetade med Fritidsbanken i Umeå i ett tidigt skede ville lokalisera Fritidsbanken till Ålidhem. Anledningen var att Studieförbundet sedan tidigare drivit ett projekt som hette ”Ålidhem äger” i samverkan med polisen, skolorna, BRIS, Rädda barnen samt idrotts- och föreningslivet. I projektet jobbar aktörerna med att öka delaktighet och få till en tryggare miljö på Ålidhem. Som tidigare nämnt handlar det om att Ålidhem har haft problem med kriminalitet och uppfattas som otryggt av vissa.

Fastighetsägaren i Ålidhem Centrum, Diös, såg en potential i att Fritidsbanken kunde bidra till en tryggare miljö på Ålidhem. På så sätt fick Fritidsbanken tillgång till en lokal i Ålidhem Centrum och Diös erbjöd sig att stå för halva hyran. På grund av den relativt korta tiden (ett år) som Fritidsbanken varit på Ålidhem är det inte säkert vad initiativet kan göra för en stadsdel vad gäller aspekter som upplevd trygghet och inkludering. Däremot finns det andra goda exempel. Projektledaren berättar om en Fritidsbank i en annan svensk stad,

”Fritidsbanken ligger i en före detta fritidslokal. I samband med att fritidslokalen stängde så var det skadegörelse där nästan varje vecka. Men sedan Fritidsbanken öppnade upp sin verksamhet i den nedstängda fritidslokalen så har det inte varit någon skadegörelse. Så det finns sådana fina exempel. Då ser ungdomarna att Fritidsbanken är något som gynnar oss och därför ska vi inte vara där och hålla på och förstöra. Att en plats går från att vara död till att den ger något för ungdomarna istället.” (Projektledaren för Fritidsbanken)

Fritidsbanken kan vidare bidra till att skapa mellanmänsklig tillit. Som tidigare nämnt blir det ett kvitto på mellanmänsklig tillit när det av 20 000 utlån endast är 5–6 som inte lämnat tillbaka utrustningen. Mellan återkommande låntagare och personalen på Fritidsbanken utvecklas också en annan form av förtroende genom utvecklandet av en bekantskap. Inne i Fritidsbanken på Ålidhem har det även inrättats ett litet umgängesutrymme. Det blir som en fritidsgård i miniatyr där en del barn och ungdomar hänger på eftermiddagarna. Personalen på Fritidsbanken är där och barnen och ungdomarna får på så vis andra vuxna runtomkring sig som de lär känna.

Klinenberg (2018) ser hur social infrastruktur kan ha olika roller i ett lokalsamhälle. Fritidsbanken kan förstås som en social infrastruktur som bygger både mer långsiktiga relationer och lösare bekantskaper. Långsiktiga relationer mellan återkommande låntagare och de barn och ungdomar som har Fritidsbanken som en mötesplats. Lösare bekantskaper mellan de som lånar något en enstaka gång och möter varandra i fritidsbutiken i Ålidhem Centrum. Fritidsbanken är även en form av social infrastruktur som kan bidra till att skapa en kultur av tillit i ett lokalsamhälle. Som Klinenberg visat genom exemplet med värmeböljan i Chicago kan den tilliten vara avgörande för hur ett lokalsamhälle motstår kriser och katastrofer.

Sammanfattningsvis är Fritidsbanken ett exempel på en typ av platsbundna delningsinitiativ som fungerar som social infrastruktur. Det vill säga enligt Klinenbergs definition av social infrastruktur är det ” en fysisk plats och organisation som formar hur människor interagerar”. Om samhällsplanerare ser på dessa platsbundna delningsinitiativ som en form av social infrastruktur kan de fungera som planeringsverktyg vid stadsförnyelseprojekt, för att stärka gemenskap och tillit i stadsdelar. I föregående avsnitt sågs planering av delningsinfrastruktur underlätta hållbara livsstilar. Men planering av delningsinfrastruktur kan även förstås bygga social infrastruktur som bidrar till starka grannskap.

4.7 Sammanfattning av resultat och analys

Umeå kommun har utmärkt sig med projekt inom hållbar stadsutveckling i norra Sverige och har som kommunstrategi att vara föregångare inom cirkulär ekonomi. Det är två av anledningarna till varför Umeå deltar i programmet SCS 2018–2020. Drivkrafterna för Umeås delningsekonomi kan ses i linje med Botsman & Rogers (2010) fyra pådrivande aspekter för delningsekonomi och kollaborativ konsumtion. Det handlar om att möjliggöra för invånare att leva mer klimatsmart, att bygga tillit och samverkan mellan medborgare, att skapa ekonomiskt hållbara affärsmodeller och att tillvarata den tekniska utvecklingen. Utöver detta är urbanisering en drivkraft för att arbeta med delningsekonomi i Umeå. Umeå har en stark befolkningstillväxt och i en tätare stad med mer människor på samma yta måste stadens resurser delas mer effektivt för att bibehålla stadskvalitéer.

Den delningsekonomi som utvecklas i Umeå kan ses som en lokalt förankrad delningsekonomi. Utvecklingen sker mer underifrån, lokalt och från kommunen än att stora delningsplattformar kommer utifrån och etablerar sig på stadens marknad. I frånvaro av större delningsplattformar förs ett argument att mellanstora städer kan se sig själva i ett *partnerskap med civilsambället* för att på denna väg frigöra resurser i staden och tillhandahålla delningstjänster. Lokala delningsinitiativ och delningstjänster i Umeå kan skapa ett *ekosystem av delningsinitiativ* som understöds av kommunens nätverk och resurser samt digital infrastruktur i form av en gemensamt ägd användarcentrerad delningsplattform.

Delningsinitiativ i Umeå öppnar upp för ny användning av stadens mark. Delningstjänsten ”Servicehubbar” kan förstås som en form av det Hult & Bradley (2017) beskriver som delningsinfrastruktur. Delningsinitiativet Fritidsbanken kan ses som det Klinenberg (2018) beskriver som social infrastruktur. Fritidsbanken skapar tillit mellan medborgare och kan bidra till starka grannskap.

5. Diskussion

Uppsatsen diskuteras utifrån fyra mer generella reflektioner. Den första reflektionen handlar om teknikens roll i delningsekonomin och våra städer. Den andra reflektionen handlar om det förändrade förhållandet mellan producent/konsument och kommun/medborgare med flera som delningsekonomi och kollaborativ ekonomi kan innebära. Den tredje reflektionen handlar om synen på stat, näringsliv och civilsamhället i Sverige och andra länder. Den fjärde och avslutande reflektionen handlar om uppsatsens inriktning.

Teknik för teknikens skull eller teknik för samhället

Internet, digitalisering, IKT och IoT skapar sätt att dela resurser och tjänster på en skala som inte tidigare varit möjlig. Användandet av tekniken har skapat en kultur av att dela med sig online, ”Digital Commons” som nu även tar plats i staden genom ”Urban Commons” (Bradley, 2015). Samtidigt ser vi hur IKT används för att kapitalisera på våra vardagsliv, kontrollera och övervaka. Det här reflekterar vad samhällsomvälvande teknik kan få för konsekvenser.

Tekniken är varken neutral i sig och inte skaparna eller användarna av den heller. Till exempel är programvaran i en delningsplattform redan tänkt att användas på ett visst sätt innan den ens börjat användas. Däremot kan tekniken när den används få konsekvenser som aldrig kunnat förutses. Innan ny teknik introduceras måste den därför testas i verkliga miljöer för att kritiskt reflektera över hur den påverkar samhället. Är det teknik för teknikens skull, teknik för ett fåtal eller teknik för samhället?

Teknik kan bli introducerat utan att reflektera över eventuella samhälleliga konsekvenser och där konsekvenser hanteras när problem uppstår. Det är mer en syn på tekniken som en naturkraft. Att nya innovationer som tåget, bilen, internet kommer påverka våra städer och samhällen vare sig vi vill eller inte.

I en annan riktning argumenterar Scholz (2019) under konferensen Cooperative Cities att städer kan utveckla en teknikvision för staden som ställer villkor till de som levererar teknik, ”Det här är vår vision, om ni vill vara här måste ni leva upp till vår vision eller policy för teknik”. Konferensen Cooperative Cities Umeå och programmet Sharing Cities Sweden befinner sig i den fas där teknikens hållbarhets, demokratiska och sociala potential undersöks. Sharing cities Umeå är också ett sätt där ny teknik blir testad i kontrollerade miljöer för att se dess möjligheter, utmaningar och risker.

Ombytta roller

Det finns flera roller och institutioner i dagens samhälle som utmanas genom delningsekonomi. Medborgare, konsumenter och arbetstagare kan genom olika delningstjänster och initiativ gå från en mer passiv roll till en mer aktiv roll. Listan kan göras lång på förändrade och nya roller för att erbjuda resurser och tjänster inom delningsekonomin; Från näringsidkare till privatperson, från kommunal service till gemensamt förvaltade resurser, från hotell till hem, från arbetstagare till giggföretagare, från uppslagsböcker till Wikipedia, från Stadium till Fritidsbanken, från bilhandlare till bilpool etcetera. Det är företeelser som förändrar traditionella samhällsinstitutioner och tillhandahåller resurser och service på nya sätt. I Umeå finns frön till sådana förändringar främst i Fritidsbanken och i Umeå Wheels slumrande kapacitet. Om respektive företeelse inom delningsekonomin ses enskilt är de inte mycket för världen men tillsammans kan de ses som en potentiell större samhällsförändring. Utifrån det går det att spekulera om delningsekonomin framtida utveckling. I ett ”delningssamhälle” där delningsekonomi och kollaborativ konsumtion blivit normen skulle saker kunna se annorlunda ut. Det är inte längre kommunen som äger och

förvaltar allmänna platser i staden, det är inte köpcentrumen som tillhandahåller konsumtionsvaror och arbetstillfällen styrs och definieras inte av privat och offentlig sektor. Istället är det medborgarna med stöd av kommunal förvaltning som formar stadsrummet, privatpersoner som producerar och delar saker mellan varandra och självförsörjande giggarbetare som tillhandahåller resurser och tjänster. Samtidigt krävs inte lönarbete på samma sätt för att få tillgång till flera av dessa resurser och tjänster. Behovet tillgodoses gemensamt genom kollektiva bidrag i icke-hierarkiska nätverk, antingen det handlar om fritidsutrustning, mat, verktyg, information eller kunskap.

Delningsekonomi är däremot en av flera pågående samhällstrender och delningsekonomi kan i sig, som uppsatsen belyst, ta flera riktningar och ha många motiv. Men med en fortsatt utveckling finns det anledning att forska vidare på delningsekonomin utveckling i städer och hur lokala förvaltningar kan styra och planera delningsekonomi.

Synen på stat, näringsliv och civilsamhälle i Sverige och andra länder

På frågan om kommunen ska ge stadigvarande finansiering som en del av en fungerande affärsmodell för plattformskooperativ menar Scholz (2019) under konferensen Cooperative Cities att det tar bort den entreprenörmässiga andan. Scholz är amerikan och representerar i sammanhanget kanske en mer amerikansk syn på det offentliga roll.

På en föreläsning under konferensen som handlar om delningsplattformen ”Smarta Kartan” i Göteborg argumenterar en av initiativtagarna till plattformen att det inte finns några naturliga kommunala stöd för delningsekonomi som kulturyttring på det sätt som andra kulturyttringar kan söka stöd. Kommunen kan vara den som säkerställer att något är gratis till allmänhetens förfogande. Det är på samma sätt som att ett stadigvarande bidrag från kommunen ses som avgörande för att Fritidsbankens verksamhet ska gå runt. För mig reflekterar detta vad som kanske är en mer svensk syn på det offentliga roll. Där det offentliga har uppgifter som ses som självklara i Sverige men som i andra länder sköts av näringslivet, civilsamhället eller inom familjen. Till exempel äldrevård, olika föreningsbidrag, fritidsverksamheter eller kulturverksamheter. Kanske blir det i ett sådant sammanhang svårare att utgå från en modell där staden är i ett partnerskap med civilsamhället likt Bologna eller Barcelona. Det blir svårt att aktivera medborgare för att tillhandahålla olika tjänster och resurser som i allmänhetens ögon ses som ett självklart kommunalt ansvar.

Till skillnad från det kritiska förhållningssätt till kommersiella krafter inom delningsekonomin som Benkler (2018) och Scholz (2016) framfört finns inom Umeå kommun och SCU en kultur av samverkan med aktörer från både akademi, näringsliv och civilsamhälle. Det är en syn på att utveckling sker genom bred samverkan, att kommunen väger enskilda och allmänna intressen mot varandra och når konsensus mellan aktörer. Det finns ett förtroende mellan stadens aktörer. En modell där kommunens fokus är att tillhandahålla tjänster och resurser genom att ingå partnerskap med civilsamhället kan i det sammanhanget kanske uppfattas som för radikal.

Reflektion kring uppsatsens inriktning

I den teoretiska bakgrunden kritiserar de mera kommersiella delarna av delningsekonomin. Det handlar bland annat om hur stora kommersiella giganter inom plattformsekonomin försämrar arbetsvillkor, hur det bidrar till gentrifiering av stadsdelar och hur insamlandet av stora mängder data blivit en affärsidé som kapitaliserar på privatpersoners vardagsliv. I motsats till det har jag argumenterat för delningstjänster som utgår från kooperativ, gräsrotsrörelser och socialt entreprenörskap. Jag har även argumenterat för att staden kan ingå partnerskap med civilsamhället för att motstå kontroll och övervakning.

Dessa argument och de beslut de bygger på har påverkat uppsatsen i en viss riktning som kan uppfattas som kritisk till att bedriva delningstjänster som en kommersiell verksamhet och istället vurmar för idéburna och icke-kommersiella alternativ. Det är däremot inte meningen med uppsatsen att säga att delningstjänster inte ska vara vinstdrivande. Det uppsatsen vill säga är att huvudsyftet med delningstjänster bör vara att tillgodose samhällsbehov snarare än att gå med vinst på samhällets bekostnad. Därutöver finns det säkerligen en mängd vinstdrivande delningstjänster som inte belysts i uppsatsen men som tillgodoser samhällsbehov utan att bidra med gentrifiering och försämrade arbetsvillkor.

Jag är medveten om att alla perspektiv inte är belysta i uppsatsen. Den teori jag använt och den argumentationslinje som finns pekar mot en viss modell för delningsekonomi av flera möjliga. Med det sagt menar jag fortfarande att mitt resultat och analys, studien av delningsekonomin i Umeå och den inriktning som föreslås för mellanstora städer är ett intressant och användbart bidrag till diskussionen om delningsekonomin utveckling i städer.

6. Slutsatser

Slutsatserna delas in i fyra stycken där respektive stycke besvarar en av uppsatsens fyra frågeställningar. Slutsatserna avslutas med några utblickar mot vidare forskning inom området.

Drivkrafter för delningsekonomi i Umeå

Det som driver och motiverar Umeå till att arbeta med delningsekonomi kan förstås utifrån Botsman & Rogers (2010) fyra pådrivande aspekter för kollaborativ konsumtion, 1) akuta miljöproblem, 2) en ökad tilltro till värdet av social gemenskap, 3) en mer medveten ekonomisk hushållning och 4) innovationer inom IKT. I Umeå kan dessa översättas till fyra drivkrafter. Den första drivkraften är att delningsekonomi kan underlätta omställningen mot mera hållbara livsstilar och hållbar stadsutveckling. Den andra drivkraften är att stärka socialt kapital i lokalsamhällen och stadsdelar samt bygga mellanmänsklig tillit genom delningsinitiativ som Fritidsbanken och användarcentrerade delningsplattformar. Den tredje drivkraften är att möjliggöra mer medvetna köp och ekonomiskt hållbara affärsmodeller. Den fjärde drivkraften är att använda sig av digital infrastruktur (IKT och IoT) som gör det möjligt att dela på större skala och gör delandet smidigare.

Därtill kan *urbanisering* ses som en drivkraft för delningsekonomi i Umeå. När staden växer mot 200 000 invånare kommer mer människor att samsas om stadens yta och konkurrensen om mark blir större. För att bibehålla stadskvaliteter behöver stadens resurser därför delas mer.

Umeå kommuns roll i delningsekonomin

Intervjupersonerna ser att Umeå kommuns roll i delningsekonomin legitimeras av kommunens roll att tjäna allmänhetens intresse, att tänka långsiktigt och att göra Umeå konkurrenskraftigt mot andra städer. Kommunen ser sig som *pådrivare* i Umeås delningsekonomi och har flera roller. Kommunen ser att de kan bygga infrastruktur som understödjer delningstjänster, att de kan driva egna delningstjänster, väva in delningsinitiativ i kommunal service och finna en bredd av tillämpningsområden från integration till näringsliv.

I frånvaro av större kommersiella delningsplattformar i Umeå kan kommunen se sig i ett *partnerskap med civilsamhället*. I partnerskapet tillhandahåller kommunen delningstjänster genom att samarbeta med lokala gräsrotsinitiativ, sociala entreprenörer och kollektiv. Kommunen förankrar på så vis delningsekonomin lokalt och delningstjänster kan utvecklas ”bottom-up” genom att aktivera och tillvarata stadens resurser. Kommunen med sitt nätverk och sin centrala roll kan synliggöra alla de delningsinitiativ som finns i Umeå för varandra så att de kan skapa ett *ekosystem av delningsinitiativ*. Ett sådant ekosystem kan möjliggöra för samarbeten och synergieffekter mellan delningsinitiativ. Kommunen kan tillhandahålla immateriella och materiella resurser som understödjer ekosystemet. Det vill säga nätverk, stöd & coaching, kunskapsunderlag, mötesplatser och lokaler. En användarcentrerad digital delningsplattform skulle kunna utgöra den digitala infrastrukturen i ett ekosystem för delningsinitiativ. I en mellanstor stad har det potential att göra så att mindre delningstjänster når ut till en kritisk massa och får sin verksamhet att gå runt.

Den fysiska planeringens roll i delningsekonomin

Hur staden planeras kan utgöra både hinder och förutsättningar för delningsekonomin i Umeå. Det finns i dagens Umeå fysiska strukturer som skapar mönster där det är lättare att åka bil och köpa nytt än att se att det finns bilpooler eller att det går att låna saker. Kommunal planering kan skapa förutsättningar för delningsekonomi genom att motverka hinder i den fysiska strukturen, bygga delningsinfrastruktur, arbeta med lokalisering av delningsinitiativ och representationen av delningstjänster.

Delningsinitiativen i Umeå uppmuntrar till ny användning av stadens mark. I delningsinitiativet Fritidsbanken och projektet ”Rörelserika ytor” förenas idéer om tillgång istället för ägande och staden som en gemensam resurs med idéer om spontanidrott och att ge alla möjlighet att röra på sig. På så vis uppmuntrar Fritidsbanken till ytor för spontanidrott. Servicehubbar samlar funktioner som postombud, busstation, cykelparkering, bilparkering, förvaringsskåp och återvinningsstation i en och samma plats. Det kan möjliggöra mindre bilberoende och ta bort hinder från att återvinna och dela saker mellan grannar. På så vis kan Servicehubbar underlätta mer hållbara livsstilar. Servicehubbar innebär också att vi kan använda stadens mark mer effektivt genom att erbjuda tillgång istället för ägande av mobilitet och pryglar.

Samhällsplanerare kan se på projekt likt Servicehubbar i Umeå som en form av delningsinfrastruktur som kan underlätta för hållbara livsstilar. Fritidsbanken i Umeå kan förstås som en form av social infrastruktur som stärker socialt kapital i grannskap och bygger tillit.

Delningsekonomi som bidrar till demokrati, rättvisa och starka grannskap

Umeå har inte likt andra städer som beskrivits i uppsatsen, ex. Amsterdam och Barcelona, påverkats av de negativa konsekvenser som delningsekonomin kan medföra. Det är mer kommunen själva som agerar som en pådrivare för att tillvarata de möjligheter som delningsekonomin erbjuder. Här menar jag att Umeå kan ta en proaktiv roll för att delningsekonomi ska kunna bidra till demokrati, rättvisa och starka grannskap. Det vill säga att kommunen kritiskt reflekterar, testar och utvärderar de frågeställningar kring delningsekonomi som den här uppsatsen har tagit upp. Hur använder vi ny teknik så att den främjar hållbara samhällen? Hur skapar vi demokratiska ägandeformer av internet och stadsrummet? Med vilka aktörer ska kommunen ingå partnerskap för att tillgängliggöra stadens resurser? Och hur utgör stadens fysiska planering en förutsättning eller ett hinder för att vi ska kunna dela mer på resurser?

Vidare forskning

Uppsatsen har begreppsliggjort Umeås arbete att styra och planera för delningsekonomi genom koncept som public-commons partnership, ekosystem för delning, social infrastruktur och delningsinfrastruktur. Uppsatsen har också haft ett särskilt fokus på delningsekonomin förutsättningar i mellanstora städer. Utifrån dessa begrepp och mellanstora städer som en särskild arena för delningsekonomi finns ett antal områden för vidare forskning. Det första är att mera på djupet forska om public-commons partnership. Hur fungerar de i den svenska kontexten? Vad är möjligheter och utmaningar i sådana partnerskap? Vilka resurser och tjänster går att tillhandahålla i public-commons partnership och vilka är svårare att tillhandahålla? Det andra är att studera hur till exempel en användarcentrerad delningsplattform praktiskt och i verkliga miljöer kan fungera som digital infrastruktur i ett ekosystem för delning. Det tredje är att fokusera på ett delningsinitiativ som Fritidsbanken och se hur det kan fungera som en social infrastruktur i en stadsdel, göra intervjuer med lokalinvanare och personal för att få en mer detaljerad bild om hur projekt som Fritidsbanken kan bygga socialt kapital i stadsdelar. Det fjärde är att fortsätta följa utvecklingen av konceptet Servicehubbar för att se vilka miljövinster som skapas när Servicehubbar

används och vem som använder sig av tjänsterna i hubbarna. Slutligen så kan flera fallstudier av mellanstora städers roll i delningsekonomin utföras. I det sammanhanget är det intressant med fallstudier av mellanstora städer som inte ser samma starka befolkningstillväxt som Umeå, som inte drar fördelar av ett stort och välkänt universitet och inte har en ung befolkning med ett starkt engagemang.

Referenser

- Agyeman, J., & McLaren, D. (2017). Sharing cities. *Environment*, 59(3), 22–27.
<https://doi.org/10.1080/00139157.2017.1301168>
- Agyeman, J., McLaren, D., & Schaefer-Borrego, A. (2013). Sharing cities. *Friends of the Earth's "Big Ideas" Project*, (September), 1–33. <https://doi.org/10.1080/00139157.2017.1301168>
- Andersson, T., Matschke Ekholm, H., Fjellander, L., Harris, S., Ljungkvist, H., & Zhang, Y. (2018). *Dela prylar, yta, bil och tid. Delningsekonomi i kommunerna*.
<https://doi.org/10.7763/JOEBM.2015.V3.182>
- Atzori, L., Iera, A., & Morabito, G. (2010). The Internet of Things: A survey. *Computer Networks*, 54(15), 2787–2805. <https://doi.org/10.1016/j.comnet.2010.05.010>
- Bauwens, M., & Niaros, V. (2017). *Changing Societies through Urban Commons Transitions*.
- Benkler, Y. (2018). *Sharing Cities Summit Report & Democratic qualities of platform economy*. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=utZRCmXwC44>
- Blok, A. (2012). Greening cosmopolitan urbanism? On the transnational mobility of low-carbon formats in Northern European and East Asian cities. *Environment and Planning A*, 44(10), 2327–2343. <https://doi.org/10.1068/a44559>
- Botsman, R. (2012). *Rachel Botsman: The currency of the new economy is trust | TED Talk*. TEDGlobal. Retrieved from https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust?language=en#t-1161053
- Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours*.
- Bradley, K. (2014). *Seminarium: Kollaborativ konsumtion*. Naturskyddsföreningen. Retrieved from https://www.youtube.com/watch?time_continue=56&v=WOF0jheMgNg
- Bradley, K. (2015). Open-Source Urbanism : Creating , Multiplying and Managing Urban Commons. *Footprint, Spring*, 91–108.
- Bradley, K. (2017). *Delningsekonomi: På användarnas villkor* (SOU2017:26). Statens Offentliga Utredningar. Retrieved from <http://www.regeringen.se/495f62/contentassets/82aabf7f731c4e18aaee3b8dc3621063/delningsekonomi--pa-anvandarnas-villkor-sou-201726>
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods* (4th ed.). New York: Oxford University Press.
- Chau, L. (2017, October 4). The Collaborative and Sharing Economy in Amsterdam | *HuffPost*. *Huffington Post*. Retrieved from https://www.huffingtonpost.com/entry/the-collaborative-and-sharing-economy-in-amsterdam_us_58ebb33be4b0145a227cb709?guccounter=1
- Comune di Bologna. (2014). REGULATION ON COLLABORATION BETWEEN CITIZENS AND THE CITY FOR THE CARE AND REGENERATION OF URBAN COMMONS. Retrieved from <http://www.comune.bo.it/media/files/bolognaregulation.pdf>
- Coompanion Nord. (2019). Företagsrådgivaren för värderingsfria idébärare. Retrieved May 22, 2019, from <https://nord.coompanion.se/>
- Denscombe, M. (1998). *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- Edwards, F., & Davies, A. R. (2018). Connective Consumptions: Mapping Melbourne's Food Sharing Ecosystem. *Urban Policy and Research*, 36(4), 476–495.
<https://doi.org/10.1080/08111146.2018.1476231>
- European Union, & United Nations Human Settlements Programme. (2016). *The State of European Cities 2016*. <https://doi.org/10.2776/636682>

- Europeiska Kommissionen. (2016). European Social Progress Index - Regional Policy - European Commission. Retrieved March 25, 2019, from https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/social_progress
- Fahlén Josef. (2007). *Näridrottsplatser och spontanidrott*.
- FairBnB. (n.d.). FairBnB - A smart and fair solution for community powered tourism. Retrieved April 7, 2019, from <https://fairbnb.coop/>
- Finck, M., & Ranchordás, S. (2016). SHARING AND THE CITY. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 49.
- Flyvbjerg, B. (2006). Aalborg Universitet Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 17. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363>
- Fritidsbanken. (n.d.). Om oss - Fritidsbanken - Fritidsbanken. Retrieved May 30, 2019, from <https://www.fritidsbanken.se/om-oss-2/>
- Girardi, A. (2019). Fairbnb: The Ethical Home-Sharing Alternative That Wants To Undermine Mass Tourism. *Forbes*. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/annalisagirardi/2019/03/21/fairbnb-the-ethical-home-sharing-alternative-that-wants-to-undermine-mass-tourism/?fbclid=IwAR2IBZ1pRMo5Sloua2K5reMtSxWBwpzZW11luK-ygPv9rdbguMv2EsPLjpI#46f467d23878>
- Guelph, C. of. (2017). Navigating the sharing economy - A 6-decision guide for municipalities.
- Gullstrand Edbring, E., Lehner, M., & Mont, O. (2016). Exploring consumer attitudes to alternative models of consumption: Motivations and barriers. *Journal of Cleaner Production*, 123, 5–15. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.10.107>
- Hamari, J., Sjöklint, M., & Antti, U. (2015). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of the American Society for Information Science*, 67(9), 2047–2059. <https://doi.org/10.1002/asi>
- Hansson, M. (2018). Umeå nominated as The European Capital of Innovation - Uminova Innovation. Retrieved April 24, 2019, from <https://www.uminovainnovation.se/en/nyheter/umea-nominated-as-the-european-capital-of-innovation/>
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism : The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism and Geography Linked references are available on JSTOR for this article : *Geografiska Annaler*, 71(1), 3–17.
- Healey, P. (2003). Collaborative Planning in perspective. *Planning Theory*, 2(2), 101–123. <https://doi.org/10.1177/14730952030022002>
- Healey, P., Cars, G., Madanipour, A., & De magalhaes, C. (2002). Transforming governance, institutionalist analysis and institutional capacity. In *Urban governance, institutional capacity and social milieux* (p. (pp. 20-42)). Routledge.
- Hellekant, J. (2012). Kulturen bygger om Umeå för miljarder | SvD. *Svenska Dagbladet*. Retrieved from <https://www.svd.se/kulturen-bygger-om-umea-for-miljarder>
- Hult, A., & Bradley, K. (2017). Planning for Sharing—Providing Infrastructure for Citizens to be Makers and Sharers. *Planning Theory and Practice*, 18(4), 597–615. <https://doi.org/10.1080/14649357.2017.1321776>
- Huron, A. (2015). Working with Strangers in Saturated Space: Reclaiming and Maintaining the Urban Commons. *Antipode*, 1–17. <https://doi.org/10.1111/anti.12141>
- Hygglo. (2019). Om Hygglo. Retrieved May 22, 2019, from <https://www.hygglo.se/om-oss>
- Järvensivu, T., & Törnroos, J. Å. (2008). Case study research with moderate constructionism: Conceptualization and practical illustration. *Industrial Marketing Management*, 39(1), 100–108. <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2008.05.005>

- LabGov. (2014). Bologna regulation on public collaboration for urban commons | LabGov. Retrieved May 21, 2019, from <https://labgov.city/theurbanmedialab/bologna-regulation-on-public-collaboration/>
- Levin, S. (2017). “There is life after Uber”: what happens when cities ban the service? | Technology | The Guardian. Retrieved May 30, 2019, from <https://www.theguardian.com/technology/2017/sep/23/uber-london-ban-austin>
- Lokala Nyheter Västerbotten. (2019). Hör näringslivschefen om varför delningsekonomi passar i Umeå | SVT Play. Sveriges Television. Retrieved from <https://www.svtplay.se/klipp/21408594/hor-naringslivschefen-om-varfor-delningsekonomi-passar-i-umea>
- Maginn, P. J., Burton, P., & Legacy, C. (2018). Disruptive Urbanism? Implications of the ‘Sharing Economy’ for Cities, Regions, and Urban Policy. *Urban Policy and Research*, 36(4), 393–398. <https://doi.org/10.1080/08111146.2018.1555909>
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149–159. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>
- Martin, M., Lazarevic, D., & Gullström, C. (2019). Assessing the Environmental Potential of Collaborative Consumption : Peer-to-Peer Product Sharing in Hammarby Sjöstad , Sweden. *Sustainability*, 11, 1–19. <https://doi.org/10.3390/su11010190>
- McLaren, D., & Agyeman, J. (2015). *Sharing Cities - A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. MIT Press.
- Moore, J. F. (2003). Digital Business Ecosystems in Developing Countries An Introduction. *Berkman Center for Internet and Society, Harvard Law School* . Retrieved from <https://cyber.harvard.edu/bold/devel03/modules/Moore.pdf>
- Muhammed, A. (2018). Four Challenges (Millennial) Social Entrepreneurs Should Account For When Running Their Businesses. Retrieved May 30, 2019, from <https://www.entrepreneur.com/article/309905>
- Nachira, F., Dini, P., & Nicolai, A. (2007). *Digital Business Ecosystems A Network of Digital Business Ecosystems for Europe: Roots, Processes and Perspectives*.
- Ole Jensen, J., Haunstrup Christensen, T., & Gram-Hansen, K. (2011). Sustainable urban development – compact cities or consumer practices? *Danish Journal of Geoinformatics and Land Management*, 46(1), 50–64. Retrieved from http://vbn.aau.dk/ws/files/56542117/Jensen_et_al._Sustainable_urban_development_Boligforskerseminar2011.pdf
- Pettersson, M. (2017). Göteborg tar taten i delningsekonomin. *Göteborgs-Posten*. Retrieved from <https://www.gp.se/livsstil/konsument/goteborg-tar-taten-i-delningsekonomin-1.4838055>
- Port, M., Machek, D., Jung, T., & Sulkakoski, S. (2018). *Sharing City Compass - For Umeå Municipality*.
- Purcell, M. (2009). Resisting neoliberalization: Communicative planning or counter-hegemonic movements? *Planning Theory*, 8(2), 140–165. <https://doi.org/10.1177/1473095209102232>
- Rydin, Y. (2010). *Governing for sustainable urban development*. Abingdon, Oxon England ; New York, New York : Earthscan Year.
- Saha, T. (2018). The Rise of Platforms and Digital Ecosystems in the ‘Sharing Economy’ | AI | GigaBit. Retrieved April 4, 2019, from <https://www.gigabitmagazine.com/ai/rise-platforms-and-digital-ecosystems-sharing-economy>
- Scholz, T. (2016). Platform Cooperatism: Challenging the Corporate Sharing Economy.
- Scholz, T. (2019). *Plattform Cooperativism - Cooperative Cities Umeå 2019*. Umeå.
- Schor, J. (2014). Debating the Sharing Economy. *Journal of Self-Governance & Management Economics*, (October), 1–19. <https://doi.org/10.7903/cmr.11116>

- Share Barcelona. (2018). Sharing Cities Summit 2018. Retrieved April 23, 2019, from <http://www.share.barcelona/>
- Shareable. (2018). *Sharing Cities - Activating the Urban Commons*. <https://doi.org/978-0-9992440-1-2>
- ShareNL. (2017). *Amsterdam Sharing City-a diverse collaborative economy ecosystem beyond the traditional examples*. Retrieved from <https://www.forbes.com/sites/shelliekarabell/2017/04/06/the-sharing-economy-innovation-vs->
- Sharing Cities Sweden. (2017). Sharing Cities Sweden Introduction Snapshot.
- Sharing Cities Sweden. (2019a). Collaborating. Retrieved April 23, 2019, from <https://www.sharingcities.se/collaborating>
- Sharing Cities Sweden. (2019b). Experimenting. Retrieved April 23, 2019, from <https://www.sharingcities.se/experimenting>
- The Sustainable Economies Law Center, & Shareable. (2013). *Policies for Shareable Cities - a sharing economy policy primer for urban leaders*.
- Umeå kommun. (2019). Cykelstället Kungsgatan - Umeå. Retrieved May 30, 2019, from <https://www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/cyklingochcykelvagnar/cykelstalletkungsgatan.4.30ef415915f7bdea1ee22c6b.html>
- Umeå Kommun. (n.d.). Fakta om kommunen. Retrieved April 24, 2019, from <https://www.umea.se/umeakommun/kommunochpolitik/kommunfakta.4.bbd1b101a585d704800061691.html>
- Umeå Kommun. (2017). Protokollsutdrag Kommunstyrelsens arbetsutskott §344 KS-2017/00987, 1–4. Retrieved from <https://www.sharingcities.se/>
- Umeå Kommun. (2018). *Översiktsplan Umeå kommun-Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet*. Retrieved from www.umea.se/oversiktsplan
- Umeå Kommun. (2019a). Green Umeå. Retrieved April 24, 2019, from <https://www.greenumea.se/>
- Umeå Kommun. (2019b). Klimat, miljö och hållbarhet. Retrieved April 25, 2019, from <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet.4.662bdb3711a2220766780001117.html>
- Umeå Kommun. (2019c). Sharing City Umeå. Retrieved April 23, 2019, from <https://www.sharingcities.se/>
- Umeå Kommun. (2019d). Sharing City Umeå - Servicehubbar. Retrieved from <http://www.sharingcities.eu/>
- Umeå Universitet. (2019). Användarcentrerade Digitala Delningsplattformar. Retrieved April 17, 2019, from <https://www.umu.se/forskning/projekt/anvandarcentrerade-digitala-delningsplattformar/>
- Umeå Wheels. (2019). MINI Winter SALE. Retrieved May 3, 2019, from <https://www.facebook.com/events/517249058796181/>

Bilagor

Intervjuguide

Intervju av centrala personer i delningsinitiativ i Umeå

Innan intervjun börjar:

Berätta om vem jag är, om min uppsats kortfattat och syftet med den. Berätta om vilket sätt informationen i intervjuerna kommer användas. Att den kommer användas inom ramen för uppsatsen endast med syftet att försöka besvara min problemformulering och frågeställningar. Att de som intervjuas har rätt att faktagranska mitt utkast och endast kommer beskrivas utifrån den roll de har i uppsatsen. Be om deras medtycke att spela in intervjun. Gör en snabb ljudcheck. Inled intervjun med en lätt fråga.

Inledande frågor och bakgrund

Kan du berätta lite om dig och din roll i projektet, vad du gjort tidigare och vad som ledde dig hit, vad som intresserade dig, vad dina uppgifter är,

Delfrågeställning: Vilka är drivkrafterna för delningsinitiativ, av vem och för vilka är de tänkta och på vilket sätt organiseras, distribueras och tar de plats i Umeå? (rumsliga och digitala delningsinitiativ)

Om vi börjar från början, vad fick upp era ögon för denna typ av delningsinitiativ?

- Hur initierades projektet? (med Fritidsbanken, Servicehubbar, användarcentrerade digitala delningsplattformar)
- Har inspiration hämtats någonstans ifrån?

Hur skulle du beskriva delningsinitiativet ni jobbar med? Vad är drivkrafterna för projektet?

- T.ex. i jämförelse med andra typer av delningsinitiativ. Som Hygglo, Klädoteket, garaget eller cykelköket i Malmö.

Hur har arbetet med att bygga upp delningsinitiativet sett ut?

- Vad har varit lättare och svårare? Vilka hinder har ni stött på längs vägen?

Hur är delningsinitiativet tänkt att fungera?

- Berätta hur det fungerar när någon lånar, delar, hyr eller använder en tjänst genom ert delningsinitiativ?
- Vilka aktörer är med och bygger upp initiativet och hur är ni organiserade/hur är det tänkt att organiseras?
- Vad krävs för att delningsinitiativet ska gå runt?

- Vad får man ut av att delta i delningsinitiativet? Vad är incitamentet till att dela saker genom delningsinitiativet?
- Vad krävs för att få delta?
- Vad finns det för regler kring att delta?
- Händer det att användare bryter mot regler och vad får det för konsekvenser?
- Vem äger utrustningen i Fritidsbanken? Vad händer om man vill ha sina saker tillbaka?

Av vilka och för vem är delningsinitiativet tänkt?

- Vilka aktörer och personer är det som arbetar med projektet?
- Vilka människor är det som använder sig eller är tänkt att använda sig av delningsinitiativet? Var kommer de ifrån eller var är det tänkt att de ska komma ifrån?

Varför är delningsinitiativet beläget där det är?

- Fritidsbanken ligger i Ålidhem Centrum, hur kommer det sig att den ligger där den ligger?
- Var är det tänkt att bostadsnära servicehubbar ska utvecklas? Varför har de platserna blivit utvalda?
- Hur tror du/ni det påverkar att det är en fysisk plats där delningen utgår ifrån till skillnad från att det är via en digital plattform?
- Hur stor räckvidd har delningsinitiativet eller är det tänkt att ha och hur uppnår ni det?

Hur arbetar ni med sociala digitala nätverk? Vad ser ni för fördelar och nackdelar med det?

Hur arbetar ni med digitalisering av era tjänster t.ex. genom appar eller online-nätverk? Vad ser ni för fördelar och nackdelar med det?

Ökad tillit och gemenskap beskrivs som sociala värden som kan byggas genom delningsinitiativ. Hur tror du/ni att delningsekonomin och ert delningsinitiativ kan bygga tillit och gemenskap i Umeå? På vilket sätt? Hur då?

Del frågeställning: Hur ser kommunen på sin och medborgarens roll i förhållande till de studerade typerna av delningsinitiativ?

Hur har kommunen varit delaktig i projektet? Vilka delar av kommunen har varit involverade? Kan du ge något exempel på när ni samarbetat med kommunen?

Hur är er uppfattning att kommunens deltagande i projektet varit? Finns det något sätt den skulle kunna förbättras? *Exempel från någon situation?*

Hur ser du på den roll som Umeå kommun tagit i delningsekonomi? Bla. Genom Sharing Cities och projektet ”Den koldioxidsnåla platsen”. *Är det någon specifik situation eller exempel du vill nämna?*

Vad tycker du har fungerat bra? Vad kunde ha fungerat bättre?

Vad för typ av stöd från kommunen ser ni behov av?

Om ni pratat med medborgare, vad har de medborgare ni pratat med haft för inställning till projektet? *Vad säger ”folk på stan” om ert projekt? Är det något som är särskilt utmärkande eller något möte/kontext du minns särskilt?*

Finns det intressekonflikter i utvecklandet av delningsekonomin i Umeå?

- Kan du ge exempel på intressekonflikter inom delningsekonomin? T.ex. att folk vill att det ska ta en viss riktning? Mera kommersiellt/kommunalt, mera digitaliserat/mera analogt?
- Kan du ge exempel på intressekonflikter mellan delningsekonomin och annan utveckling i staden? T.ex. att folk överkonsumerar på annat håll eller att man vill satsa på mera tekniska lösningar för hållbarhet.
- Kan du ge exempel på intressekonflikter mellan delningsekonomin och trender och utveckling i omvärlden? T.ex. vad EU, FN, andra nationer utvecklas. Saker som konkurrenslagstiftning, konsumtionstrender från utlandet etc.

Delfrågeställning: Hur påverkar/påverkas kommunens samhällsplanering och stadsrummet av de studerade typerna av delningsinitiativ?

Vad upplever du är förutsättningarna för att arbeta med delningsekonomi och initiativ för delning i Umeå till skillnad från t.ex. Malmö, Göteborg, Stockholm eller en mindre stad som Karlstad?

- *Vilka specifika utmaningar och möjligheter finns det för erat delningsinitiativ eller delningsekonomin i Umeå som stad?*

Har delningsinitiativet berört eller varit påverkat av samhällsplanering?

- Vilken typ av infrastruktur är ni beroende av för att få erat delningsinitiativ att fungera? (t.ex. lokaler, internet och annan informationsspridning, utrustning, transportsystem, omgivande bebyggelsestruktur men även mer abstrakt infrastruktur som samhällsservice i form av stödprogram, lagar, offentlig förvaltning osv.)
- Har ni under arbetet med delningsinitiativet stött på frågor som berör...
 - Utvecklandet av nya stadsdelar
 - Utveckling av befintliga stadsdelar
 - Utveckling av samhällsservice

Varifrån upplever du att delningsekonomin utvecklas starkast i Umeå? Var kommer drivkrafterna ifrån? (Det offentliga, näringslivet, civilsamhället)

Hur tror du delningsinitiativ likt erat och andras påverkar Umeå och de som bor här? Vad har det för potential att påverka Umeå och de som bor där i framtiden?

Avslutande fråga: Hur skulle delningsinitiativet kunna vidareutvecklas? Vad ser ni för förändringspotential med ert delningsinitiativ?

Avslutande fråga: Vilka är era största utmaningar för framtiden?

Avsluta med att fråga den intervjuade om den vill säga något som ännu inte fångats in under intervjun och som han eller hon anser bör tas upp.

Tacka så mycket för att dom tagit sig tiden att intervjuats och erbjudit sig att medverka.

Intervju kring Sharing Cities Umeå, kommunens och medborgarens roll

Innan intervjun börjar:

Berätta om vem jag är, om min uppsats kortfattat och syftet med den. Berätta om vilket sätt informationen i intervjuerna kommer användas. Att den kommer användas inom ramen för uppsatsen endast med syftet att försöka besvara min problemformulering och frågeställningar. Att de som intervjuas har rätt att faktagranska mitt utkast och endast kommer beskrivas utifrån den roll de har i uppsatsen. Be om deras medtycke att spela in intervjun. Gör en snabb ljudcheck. Inled intervjun med en lätt fråga.

Inledande frågor och bakgrund

Kan du berätta lite om dig och din roll i projektet, vad du gjort tidigare och vad som ledde dig hit, vad som intresserade dig, vad dina jobbuppgifter är?

Om vi börjar från början, hur blev Umeå kommun involverad i Sharing Cities? Varför Umeå? Varför Sharing cities?

Vad vill ni som jobbar med Sharing Cities Umeå uppnå med projektet? Vad är målet med Sharing Cities Umeå?

Delfrågeställning: Hur ser kommunen på sin och medborgarens roll i förhållande till de studerade typerna av delningsinitiativ?

Hur ser du på kommunens roll i delningsekonomin i Umeå? Aktiv medskapare, möjliggörare/stödjare, ledare etc.

- Vilket är kommunens ansvar att styra delningsekonomin i en hållbar inriktning?
- I vilken utsträckning eller på vilket sätt tycker du att kommunen ska påverka medborgares livsstil och vardagliga val? T.ex. konsumtionsmönster som resande & shopping eller livsstilsval kring hälsa och samhällsengagemang.
- Hur tycker du att Umeå kommun försöker påverka medborgares livsstil och vardagliga val? Har du några exempel du kan dela med dig av? *Hur ställer du dig till det?*
- Vilket ansvar har medborgaren att vara med i detta och förändra livsstil och konsumtionsvanor?

Om vi tittar på de olika typer av delningsinitiativ som finns i Umeå, Fritidsbanken, Delbar.se eller U-bike. Vad kan och ska kommunen göra för dessa initiativ? Ser det olika ut beroende på typen av initiativ?

Hur får ni olika invånare i Umeå att dela? Vuxna, barn och äldre? Kvinnor/män och socioekonomisk och kulturell bakgrund?

Ökad tillit och gemenskap beskrivs som sociala värden som kan byggas genom delningsinitiativ. Hur tror du/ni att delningsekonomin och olika delningsinitiativ kan bygga tillit och gemenskap i Umeå? *På vilket sätt? Hur då?*

Finns det intressekonflikter i utvecklandet av delningsekonomin i Umeå?

- T.ex. att folk vill att det ska ta en viss riktning? Mera kommersiellt/kommunalt, mera digitaliserat/mera analogt?
- Kan du ge exempel på intressekonflikter mellan delningsekonomin och annan utveckling i staden? T.ex. att folk överkonsumerar på annat håll eller att man vill satsa på mera tekniska lösningar för hållbarhet.
- Kan du ge exempel på intressekonflikter mellan delningsekonomin och trender och utveckling i omvärlden? T.ex. vad EU, FN vill och hur andra nationer utvecklas. Saker som konkurrenslagstiftning, konsumtionstrender från utlandet etc.

Vad har Sharing Cities för mandat i kommunen att arbeta med delningsinitiativ?

- Vem är det som sätter ramarna för ert arbete?
- Vem avgör inriktningen på det ni gör?
- Hur är politiken involverad? Hur ser dom på ert arbete?
- Hur ser andra kommunala förvaltningar på ert arbete?
- Hur upplever du era chanser att utveckla delningsekonomin i Umeå genom Sharing Cities?
- Vilken lagstiftning styrs ni av inom kommunen som påverkar hur ni kan arbeta med delningsekonomi? Vilka hinder och möjligheter skapar det för er?

Vad ser du för trender/skeenden i omgivningen som påverkar delningsekonomin och där kommunen kan spela en avgörande roll?

Delfrågeställning: Hur påverkar/påverkas kommunens samhällsplanering och stadsrummet av de studerade typerna av delningsinitiativ?

Umeå som stad:

Hur ser du på den roll Umeå som kommun tar i jämförelse med andra svenska städer?

Vad upplever du är förutsättningarna för att arbeta med delningsekonomi och initiativ för delning i Umeå till skillnad från t.ex. Malmö, Göteborg eller en mindre stad som Karlstad?

Vilka specifika utmaningar och möjligheter finns det för ”den delande staden” i Umeå?

I jämförelse med internationellt kända exempel som t.ex. Amsterdam, San Fransisco och Seoul, Hur skulle du placera Umeå?

Hur tycker du andra städers sätt att jobba med delningsekonomin påverkar hur ni jobbar med den i Umeå?

Delningsekonomin inverkan på samhällsplaneringen och stadsrummet

Hur tror du att det ni vill uppnå med projektet (målet med Sharing cities) skulle påverka den byggda miljön? (dvs. den fysiska och sociala miljön. Kvarter, gator, torg, park, förort/centrum etc. hur folk använder och interagerar i staden)

Den samhällsplanering som staden bedriver:

Hur upplever du att kommunens samhällsplanering, i detaljplaner, översiktsplaner, strategier, tillhandahållande av samhällsservice, utgör ett hinder eller en möjlighet för delningsekonomin att

växa? Vilka förutsättningar saknas och vilka finns? (t.ex. vid planerandet av nya stadsdelar, strategier för framtiden och hur den befintliga staden är byggd)

Delfrågeställning: Vilka är drivkrafterna för delningsinitiativ, av vem och för vilka är de tänkta och på vilket sätt organiseras, distribueras och tar de plats i Umeå? (rumsliga och digitala delningsinitiativ)

Varifrån upplever du att delningsekonomin utvecklas starkast i Umeå? Var kommer drivkrafterna ifrån? (Det offentliga, näringslivet, civilsamhället)

Vad skulle du säga är de största bakomliggande drivkrafterna för de initiativ för delning som finns i Umeå?

Avslutande fråga: Hur tankar du att delningsekonomin ska påverka Umeå kommun? Vad har den för framtidspotential i Umeå?

Avsluta med att fråga den intervjuade om den vill säga något som ännu inte fångats in under intervjun och som han eller hon anser bör tas upp.

Tacka så mycket för att dom tagit sig tiden att intervjuats och erbjudit sig att medverka.

TRITA TRITA-ABE-MBT-19565