



HANDELSHÖGSKOLAN
UMEÅ UNIVERSITET

SMARTA KARTAN, EN MÖJLIG LÖSNING?

En kvalitativ studie om att främja
delningsekonomi

Frida Tollqvist, Malin Våringstam

Enheten för företagsekonomi

Civilekonomprogrammet med inriktning mot Service Management

Examensarbete i företagsekonomi, 30 hp, VT 2020

Handledare: Peter Hultén

Förord

Vi vill framföra ett stort tack till Rehman Amin på Coompanion Nord för att han introducerat oss till deras projekt med Smarta Kartan Umeå, vår handledare Peter Hultén för stöd och vägledning samt till alla som deltagit i studien och bidragit med viktiga insikter. Vi författare vill även tacka varandra, där insatsen av båda varit avgörande för att färdigställa studien.

Handelshögskolan vid Umeå Universitet
2020-05-20

Frida Tollqvist

Malin Varingstam

Sammanfattning

Det senaste decenniet har fokus riktats mot hur vi med gemensamma åtaganden kan bidra till ett mer hållbart samhälle. En del i utvecklingen handlar om att främja mer hållbara konsumtionsmönster, där det nationella programmet Sharing Cities Sweden finansierar olika delningsprojekt som ska hjälpa invånarna dela mer och konsumera mindre. Inom Sharing Cities Sweden har konceptet Smarta Kartan utvecklats genom ett idéburet offentligt partnerskap mellan den ideella föreningen Kollaborativ Ekonomi Göteborg och Göteborgs stad. Smarta Kartan är en digital tjänst som visualiserar delningsinitiativ i en stad, där målet är att öka deltagandet i delningsekonomin och främja en växande delningskultur. Umeå är en av testbäddarna inom Sharing Cities Sweden som under 2020 planerar att lansera sin egen version av kartan. Med Coompanion Nord som huvudansvarig vill Umeå identifiera hur olika aktörer kan organiseras och samverka för kartan. Denna uppsats skrivs därför på uppdrag av Coompanion Nord.

Studiens huvudsakliga syfte är att ge förslag på hur den digitala delningstjänsten Smarta Kartan bör organiseras i Umeå genom samverkan mellan olika aktörer. Genom att kartlägga olika aktörers *förväntningar*, *attityder* samt *behov* ska studien presentera konkreta förslag på hur delningstjänsten kan drivas. Studien ska även bidra till ökade insikter för hur Umeå Kommun kan främja arbetet med delningsekonomi baserat på olika aktörers involvering och roller. Vidare är syftet att skapa en förståelse över hur andra städer arbetat med Smarta Kartan och ge vägledning inför framtiden. Med detta som utgångspunkt har studien utgått från följande centrala frågeställning:

Hur kan Smarta Kartan organiseras för att bli framgångsrik?

Den teoretiska referensramen inkluderar studier på partnerskap, motivation, plattformar, nätverk, ekosystem och roller. Baserat på tidigare forskning skapades tre teman som har varit vägledande för vår studie: (1) Partnerskap & samverkan, (2) Rollfördelning & ansvar samt (3) Potential till att stimulera delning i en stad. Vi har utgått från en kvalitativ ansats där åtta semistrukturerade intervjuer genomförts med representanter från Umeå, Göteborg, Malmö, Karlstad och Sjuhärad, som alla är i olika faser i arbetet med kartan. Det empiriska materialet bidrar med förväntningar, lärdomar och erfarenheter och beskriver hur städerna arbetat med kartan på olika sätt. Därtill identifieras gemensamma möjligheter och utmaningar som berör tid, finansiering, motivation och engagemang. Våra slutsatser visar att organiseringen av arbetet med kartan måste baseras på en stads lokala förutsättningar. Därtill behöver kunskap och kännedom om delningsekonomi och Smarta Kartan öka i samhället. För Umeå innebär detta att kommunen bör ta en aktiv roll för att engagera ideella krafter och identifiera potentiella individer eller organisationer som vill överta en del av arbetet med kartan. Med våra rekommendationer som vägledning finns utsikter för att kartan blir framgångsrik, vilket leder till att kommunen i ett senare skede kan anamma en mer stöttande roll.

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
1.1 Bakgrund - En ny trend i samhället	1
1.1.1 Delningsekonomins framväxt.....	2
1.1.2 Partnerskap inom delningsekonomi: Sharing Cities	4
1.1.3 Uppdragsbeskrivning	5
1.1.4 Delningsinitiativ i Umeå.....	5
1.2 Uppsatsens fokus	7
1.2.1 Syfte.....	7
1.2.2 Central frågeställning	7
2. Teoretisk referensram	8
2.1 Stakeholder theory	8
2.1.1 Olika former för partnerskap	9
2.1.2 Idéburet offentligt partnerskap	10
2.2 En gemensam samlingsportal	13
2.2.1 Nätverkseffekter och kritisk massa.....	13
2.2.2 Tillit i delningsekonomi	14
2.2.3 Samverkan genom ekosystem	15
2.2.4 Olika ägandeformer.....	16
2.2.5 Platform governance och kollaborativt arbete.....	17
2.3 Potentiella roller inom delningsekonomi.....	17
2.3.1 För kommunen	18
2.3.2 Potentiella roller för övriga aktörer.....	21
2.4 Förväntningar, attityder och behov.....	22
2.4.1 Framtagande av teman	22
3. Metod	24
3.1 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter	24
3.1.1 Ämnesval och förförståelse.....	24
3.1.2 Perspektiv.....	24
3.1.3 Forskningsfilosofi.....	25
3.1.4 Vetenskaplig ansats	25
3.1.5 Forskningsstrategi och forskningsdesign	26
3.1.6 Litteratursökning.....	27
3.1.7 Källkritik	27
3.2 Praktisk metod	28
3.2.1 Val av undersökningsmetod.....	28
3.2.2 Urval	30

3.2.3	Val av respondenter	30
3.2.4	Datainsamling och intervjuguide.....	31
3.2.5	Genomförande av intervjuer	32
3.2.6	Analytisk metod	33
3.2.7	Sanningskriterier	34
3.2.8	Forskningsetik	36
4.	Empiri	38
4.1	Partnerskap & samverkan	38
4.1.1	Att utveckla partnerskap och samverkan	38
4.1.2	Motivation till att bidra till delningsekonomi	43
4.1.3	Ta vara på engagemang.....	44
4.1.4	Utmaningar i utveckling av delningsprojekt.....	45
4.2	Rollfördelning & ansvar.....	48
4.2.1	Kommunens roll inom delningsekonomi.....	48
4.2.2	Andra aktörers roller inom delningsekonomi.....	50
4.2.3	Ansvarsområden för Smarta Kartan	51
4.3	Potential till att stimulera delning i en stad.....	53
4.3.1	Verktyg som stimulerar	53
4.3.2	Nätverk och kommunikation.....	54
4.3.3	Förväntningar på framtiden.....	56
5.	Analys och diskussion.....	58
5.1	Sammanfattning av empiri	58
5.2	Partnerskap & samverkan	59
5.2.1	Utmaningar i partnerskap och samverkan.....	59
5.2.2	Motivation och engagemang i delningsekonomi	59
5.2.3	Olika samverkansformer & implikationer för Umeå.....	61
5.3	Rollfördelning och ansvar	62
5.3.1	Kommun i en drivande roll	62
5.3.2	Kommun i en stöttande eller möjliggörande roll	63
5.3.3	En omställning av kommunens roll	63
5.3.4	Roller för entreprenörer och ideella krafter.....	65
5.3.5	Ansvarsfördelning inom Smarta Kartan.....	66
5.4	Potential till att stimulera delning i en stad.....	67
5.4.1	Digitala verktyg och nätverkseffekter.....	67
5.4.2	Målgrupper och ekosystem.....	67
5.4.3	Framtidsvisioner	68
6.	Slutsats	70

6.1	Studiens slutsatser.....	70
6.2	Studiens bidrag	72
6.2.1	Praktiskt bidrag & rekommendationer för Smarta Kartan i Umeå .	72
6.2.2	Teoretiskt bidrag.....	75
6.3	Samhälleliga aspekter.....	76
6.4	Studiens begränsningar & förslag på framtida forskning.....	77
	Referenser	78
	Appendix.....	84
	Appendix 1: Förkortningslista	84
	Appendix 2: Intervjuguide	85
	Appendix 3: Information inför intervju.....	87

Figurförteckning

Figur 1.	<i>Skärmavbild av kartan i Göteborg.....</i>	<i>4</i>
Figur 2.	<i>Egen översättning och sammanställning över olika typer av motivation samt reglering.....</i>	<i>11</i>
Figur 3.	<i>Vägledande modell för Smarta Kartan.....</i>	<i>23, 58</i>
Figur 4.	<i>Vägledande modell för arbetet med Umeås Smarta Karta.....</i>	<i>72</i>

Tabellförteckning

Tabell 1.	<i>Sammanställning av kommunens roller inom delningsekonomi.....</i>	<i>20</i>
Tabell 2.	<i>Sammanställning av vetenskapsteoretiska utgångspunkter.....</i>	<i>26</i>
Tabell 3.	<i>Förteckning över intervjuade respondenter.....</i>	<i>31</i>
Tabell 4.	<i>Exempel på bearbetning av data.....</i>	<i>34</i>
Tabell 5.	<i>Förteckning över genomförda intervjuer.....</i>	<i>38</i>

1. Introduktion

Avsnittet inleds med en beskrivning av hållbar utvecklings framväxt och ursprunget till begreppet delningsekonomi. Med detta som utgångspunkt fokuseras därefter problematiseringen mot hur olika aktörer kan engagera sig inom delningsekonomi för att bidra till hållbar utveckling på olika nivåer. Därefter diskuteras hur delningsekonomi spridit sig med hjälp av digitalisering och delningsplattformar, samt hur effektiviteten hos delningsplattformar studerats av tidigare forskare. Detta leder oss in på hur delningstjänster kan ledas och samordnas på lokal nivå, vilket är ett utforskat område. Vi presenterar även bakgrunden till studien som skrivs på uppdrag av Coompanion Nord. Avslutningsvis presenteras studiens syfte samt frågeställning.

1.1 Bakgrund - En ny trend i samhället

Under de senaste åren har människans påverkan på klimatet blivit allt mer omdiskuterat. Samtidigt som forskning visar att en drastisk minskning av utsläpp är nödvändig för att minska den globala uppvärmningen (Hoegh-Guldberg et al., 2018), tycks åtgärderna dröja. Det är däremot ingen nyhet att drastiska ändringar behöver göras för att säkerställa ett gott liv för både nuvarande och kommande generationer. Problematiken uppmärksammades redan under 1970-talet då studier visade att en minskning av koldioxidutsläppen var nödvändigt och att det hade potential till att minska klimatförändringarna (Bolin, 1977, s. 615; Revelle & Shapero, 1978, s. 82). Sedan dess har åtgärder gjorts, men frågan är om dessa räcker. Enligt Hoegh-Guldberg et al. (2018, s. 177) har mänsklighetens påverkan på klimatsystemet lett till högre temperaturer både på land och i vatten, i kombination med ökad nederbörd samt extrem torka.

Förslagen på hur olika aktörer ska bidra till omställningen för en hållbar utveckling varierar, men det senaste decenniet har fokus riktats mot hur vi med gemensamma åtaganden kan bidra till ett mer hållbart samhälle. Under 2015 arbetade Förenta nationerna (FN) fram sjutton globala mål som vägledning mot en hållbar utveckling, vilket beskrivs i Agenda 2030. Begreppet hållbar utveckling definierades i Brundtlandrapporten av FN:s World Commission on Environment and Development (WCED, 1987) som *“Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”*. FN:s uppföljningsrapport från 2019 fastslår att samtidigt som stora framsteg gjorts, krävs fortfarande mycket snabbare och mer ambitiösa initiativ för att nå den omställning som behövs för att uppfylla de globala målen till 2030 (UN, 2019, s. 2). Det faktum att jordens resurser tynar bort allt snabbare har även lett till omfattande skolstrejker för klimatet över hela världen. Dessa demonstranter kräver en framtid där politikerna tar sitt ansvar och stoppar den pågående miljöförstörelsen (Fridays For Future, u.å.). Klimatförändringarna påverkar hela världen, och det är tydligt att det finns ett starkt samhällsengagemang som det är viktigt att lyssna till.

Sveriges handlingsplan för Agenda 2030 utgår från att vara ledande vid genomförandet av agendan genom en bred delaktighet från samhället (Regeringskansliet, 2018, s. 3). Handlingsplanen för perioden 2018 - 2020 fokuseras på sex områden, där *“en samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi”* är ett centralt område. I Sverige finns plattformen Cradlenet som nätverkar och delar kunskap om cirkulär ekonomi. De definierar konceptet enligt följande: *“Cirkulär ekonomi handlar om att frikoppla ekonomisk tillväxt från användandet av icke-förnybara resurser och att designa bort avfall från systemet. I en cirkulär ekonomi utformas produkter, tjänster och*

affärsmodeller som gynnar planeten, människor och företag.” (Cradlenet, u.å.). För att arbeta med detta fokusområde beskriver handlingsplanen hur aktivt deltagande från samhällsaktörer, innovativ kunskapsuppbyggnad samt information genom värdekedjan ska hjälpa konsumenter att fatta medvetna beslut. Bland annat vill Sverige bli världens första fossilfria välfärdsland, återvinna på ett resurseffektivt sätt och stimulera klimatsmarta beteendemönster (Regeringskansliet, 2018, s. 47). Att minska det materiella avtrycket för fossila bränslen är extra viktigt för ett utvecklat land som Sverige, som har minst fyra gånger så stort avtryck per invånare jämfört med utvecklingsländer (UN, 2018, s. 26). Genom att förbättra sin resurshantering och stimulera befolkningen att ändra sina konsumtionsmönster finns det därmed potential att reducera Sveriges materiella avtryck, vilket är direkt nödvändigt för att nå målen för Agenda 2030.

1.1.1 Delningsekonomins framväxt

En inriktning för cirkulär ekonomi är delningsekonomi, vilket genererat stor uppmärksamhet de senaste åren (Belk, 2014; Berkowitz & Souchaud, 2019; Ganapati & Reddick, 2018). Konceptet i sig är ingenting nytt då vi genom historien delat tjänster och produkter mellan oss. Att gå till grannen om man saknar en ingrediens eller att ärva kläder är två tydliga exempel. De senaste femtio åren har vi växt upp i ett allt mer individualistiskt samhälle, vilket gjort att vi nästan glömt bort vårt naturliga sociala beteende, att faktiskt dela saker med varandra (Botsman & Rogers, 2010, s. 69). Ibland kallas delningsekonomi för *kollaborativ ekonomi* eller *“peer-to-peer-economy”*, men det saknas en gemensam definition av konceptet (Felländer et al., 2015, s. 13; Frenken & Schor, 2017, s. 4; World Economic Forum [WEF], 2017, s. 6). En definition av vad delning innebär presenteras av Belk (2007, s. 127): *“the act and process of distributing what is ours to others for their use and/or the act and process of receiving or taking something from others for our use”*. Hamari et al. (2016, s. 2049) beskriver det närbesläktade kollaborativ konsumtion som *“the peer-to-peer-based activity of obtaining, giving, or sharing access to goods and services, coordinated through community-based online services”*. Enligt Nationalencyklopedin (NE, u.å) leder delning även till *“minskad resursåtgång genom effektivare kapacitetsutnyttjande”*. Utifrån dessa beskrivningar utgår vår studie från att delningsekonomi handlar om att dela, hyra, byta samt låna produkter, tjänster och aktiviteter som annars inte nyttjas fullt ut. Det är kanske inte definitionen som avgör vilket värde delningsekonomi bidrar med, utan hur det organiseras och faktiskt används i samhället.

Tidigare studier visar att teknologi och digitalisering varit avgörande för delningsekonomins framväxt och är en kritisk del i delningsekonomi (Hamari et al., 2016; Sutherland & Jarrahi, 2018), vilket innebär att utbytet av varor och tjänster sker via digitala plattformar (Belk, 2014; Ganapati & Reddick, 2018). Delningsplattformar bidrar med den infrastruktur som krävs för att kommunikation, utbyte och deltagande i delningsnätverket ska uppstå (Ganapati & Reddick, 2018, s. 78). Kort sagt möjliggör plattformar kontaktskapande mellan olika kundgrupper och företag. I takt med en allt snabbare adaptation av digitala verktyg öppnas många möjligheter för både företag, konsumenter och myndigheter till att förbättra sina processer och skapa större värde. Delningsekonomi i Sverige växer i ungefär samma takt som andra europeiska städer, men däremot är den svenska marknaden för delningsekonomins produkter och tjänster uppdelad och mindre utvecklad än i övriga Europa (Felländer et al., 2015, s. 29). Jämfört med andra länder har Sverige därtill ganska få delningsplattformar, och ett relativt lågt deltagande, även om det ökar i en snabb och stadig takt (Fjellander et al., 2019, s. 70). Här räknas inte traditionella lån via bibliotek eller biluthyrningar in, utan fokus ligger på

att tillvarata underutnyttjade resurser där transaktionen möjliggörs av digitala plattformar. Eftersom deltagandet i delningsekonomin ökar är det även intressant att kartlägga vilka användare som återfinns. Studien av Fjellander et al. (2019, s. 43) visar att den största användargruppen idag är unga, samtidigt som den snabbast växande gruppen verkar vara de över 50 år. Därtill används digitala plattformar mer i storstadsregioner.

Aktörer som Airbnb och Uber är två exempel på globala företag som använder sig av en digital affärsmodell som är baserad på delning (PwC, 2015, s. 14). Det har visat sig vara ett lyckat affärskoncept, men samtidigt har mycket kritik mot dessa plattformar uppstått. För konsumenter kan företag som Airbnb och Uber leverera billigare bilturer och boende, men vetskapen om att de kapitaliserar på konsumenternas resurser har blivit ifrågasatt (Scholz, 2014). De disruptiva affärsmodellerna kan konkurrera ut andra verksamheter, som taxibolag och hotell, och därmed skada den lokala ekonomin (Ganapati & Reddick, 2018, s. 85). Annan kritik som dessa aktörer fått handlar mycket om deras egen tolkning och avsaknad av reglering, där de bland annat lyckas undvika skatter och inte tar hänsyn till arbetarnas rättigheter (Martin et al., 2015, s. 240). Utöver detta är det svårt att uppskatta vilka de ekonomiska, sociala samt miljömässiga effekterna av delningsplattformar verkligen är (Frenken & Schor, 2017, s. 8; Ganapati & Reddick, 2018, s. 85). Många svenska plattformar som stöttar delningsekonomi drivs av ideella organisationer och stötts genom nätverk av volontärer, där ett exempel är Skjutsgruppen som startades av studenter (Felländer et al., 2015, s. 29). Det finns ett fåtal organisationer som är vinstdrivande, men dessa har låga intäkter och få anställda.

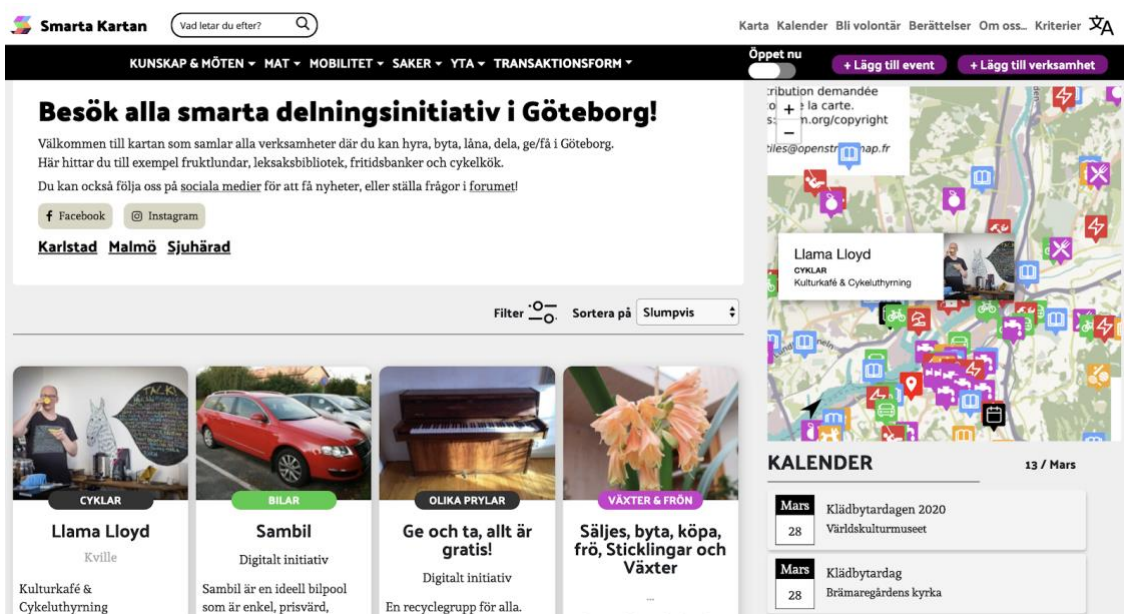
Digitala plattformar är även ett bra verktyg för att möjliggöra *kollaborativ konsumtion*, där fördelarna över att inte själv äga produkter eller köpa tjänster sparar både pengar, utrymme och tid (Botsman & Rogers, 2010, s. xv), samtidigt som konsumtionen i samhället kan minskas. Detta görs genom peer-to-peer utbyten, där privatpersoner delar på allt från verktyg till bilar. För städer kan möjliggörande av delningsekonomi genom nytänkande teknik göra städerna mer attraktiva, samtidigt som kommuner kan använda delningsplattformar som ett verktyg för att komplettera offentliga tjänster (Ganapati & Reddick, 2018, s. 85). Städer kan med fördel subventionera dessa plattformar. Därtill identifieras positiva effekter då användningen av existerande resurser leder till minskat avfall, och potentiellt minskar utvinningen av naturresurser (Ganapati & Reddick, 2018, s. 80). Genom att möjliggöra delning kan tillit och social gemenskap i samhället stimuleras. Naturvårdsverket publicerade en rapport år 2015 skriven av Höjer et al., *Digitalisering och hållbar konsumtion*, som i sin slutsats betonar att åtgärder som använder digitalisering för att främja hållbar konsumtion i första hand måste sträva efter att ersätta resurskrävande aktiviteter och öka användandet av redan befintliga produkter. Digitalisering utan miljöstyrning kan annars leda till ökad konsumtion (Höjer et al., 2015, s. 56).

Idag finns det omfattande studier och litteratur som beskriver delningsekonomin möjligheter och utmaningar på olika nivåer i samhället. Det är även klarlagt att digitaliseringen är grunden i delningsekonomin utveckling, samt att det är ett fenomen som håller på att etablera sig i samhället. Samtidigt är studier på organisering av mindre delningsinitiativ på lokal nivå inom ett land som Sverige inte särskilt utforskat. I relation till Sveriges handlingsplan som förespråkar aktivt deltagande från samhällsaktörer för att landet ska vara ledande vid genomförandet av Agenda 2030, implicerar detta att samarbeten och partnerskap blir en avgörande faktor för att konceptet delningsekonomi ska etableras på nationell, regional och lokal nivå.

1.1.2 Partnerskap inom delningsekonomi: Sharing Cities

För att Sverige ska nå målet om att vara ledande vid införandet av Agenda 2030 krävs en bred delaktighet från samhället, vilket innebär att lokalt engagemang blir avgörande. För att möjliggöra ett sådant engagemang finns Sharing Cities Sweden (SCS), som är ett nationellt program med syfte att utveckla Sveriges arbete med delningsekonomi. SCS är i sin tur en del av det strategiska innovationsprogrammet Viable Cities, vilket är Sveriges hittills största satsning på forskning och innovation om smarta och hållbara städer (Viable Cities, u.å). Programmet pågår från augusti 2017 till augusti 2021 och finansierar olika städer i Sverige där Göteborg, Malmö, Stockholm och Umeå är städer som valts ut till att vara testbäddar för olika delningsprojekt och hjälpa invånarna konsumera mindre och dela mer (Sharing cities, u.å).

I Göteborg har en digital karta för delningsinitiativ utvecklats av föreningen Kollaborativ Ekonomi Göteborg i samarbete med Göteborgs stad. Denna karta, som fått namnet Smarta Kartan, inkluderar saker och tjänster som går att hyra, byta, låna, ge och få (Smarta Kartan, u.å). Kartans primära syfte är att kartlägga lokala delningsinitiativ i staden, och i december 2019 blev kartan i Göteborgs Stad utsedd till Årets hållbara projekt (CIO, 2019). Kartan uppdateras kontinuerligt för att visa nuvarande och framtida aktiviteter såsom verkstäder, samåkning, cykelkök och klädbytardagar. Smarta Kartan har även adopterats av Malmö, Karlstad och Sjuhärad för att bidra till städernas hållbarhetsarbete genom ökad delningsekonomi. Näst ut är Umeå som håller på att utveckla sin version av Smarta Kartan. Nedan följer en bild på hur Smarta Kartan i Göteborg ser ut, för bättre förståelse för hur tjänsten är utformad.



Figur 1. Skärmbild av kartan i Göteborg. Källa: Smarta Kartan (u.å).

1.1.3 Uppdragsbeskrivning

Testbädden Sharing City Umeå (SCU) jobbar med att testa och utvärdera delningstjänster genom samverkan mellan offentlig sektor, näringsliv, universitet och institut. Tillsammans med inkubatorn Coompanion Nord håller SCU på att utveckla en egen version av konceptet Smarta Kartan. Att lansera digitala tjänster i Umeå är en utveckling i rätt riktning för att öka användningen av befintliga produkter och minska resurskrävande aktiviteter. Coompanion är företagsrådgivarna som verkar för hållbara och gemensamt ägda och styrda företag med kontor på 25 platser i Sverige. I norra Sverige finns Coompanion Nord som beskriver sig som “*företagsrådgivaren för värderingsdrivna idébärare*” och arbetar för att främja entreprenörskap som möter aktuella samhällsutmaningar (Coompanion Nord, u.å). Inom SCU jobbar Coompanion Nord utifrån konceptet *sharing made simple*, vilket bland annat handlar om att stötta utvecklingen av nya sociala företag som inriktar sig på delningstjänster. Målet med Smarta Kartan i Umeå är att kartlägga och visualisera stadens befintliga delningsinitiativ, samt identifiera behov från invånarna och nya affärsmöjligheter. Coompanion Nord ansvarar över projektet till årsskiftet 20/21 när finansieringen via SCU officiellt tar slut. De har under våren 2020 arbetat med *Map Jams* för att kartlägga delningsinitiativ i Umeå och undersöka vad umebor är villiga att dela. Den tekniska implementationen av kartan är pågående, och ambitionen är att lansera Umeås Smarta Karta i augusti 2020. Det är däremot inte bestämt vem eller vilka som kommer ansvara för kartan och driften efter projektperioden är slut.

Vi skriver på uppdrag av Coompanion Nord vårt arbete om det pågående projektet med Smarta Kartan i Umeå, där vårt uppdrag är att identifiera hur driften av tjänsten ska utformas med fokus på samarbete mellan aktörer. De som är aktuella för vår studie är: Umeå kommun, sociala entreprenörer, ideella föreningar, idéburna och invånarna i Umeå. Det är även av intresse att ta del av erfarenheter från andra städer och aktörer som drivit Smarta Kartan i sina respektive städer. Därav kommer även engagerade i Smarta Kartan Göteborg, Malmö, Sjuhärad och Karlstad att inkluderas i studien.

I enlighet med regeringens handlingsplan för Agenda 2030 och Umeås miljömål, kommer detta projekt förhoppningsvis stimulera samhällsdeltagandet i Umeå mot en mer hållbar stad, vilket innebär att en lyckad organisering och drift av hemsidan är nödvändig. Det är därför av intresse att skapa en förståelse för hur delningsekonomin i Umeå ser ut idag och vilka unika möjligheter som kan finnas där, vilket leder oss in på Umeås arbete med hållbar utveckling och delningsekonomi.

1.1.4 Delningsinitiativ i Umeå

Umeå är en medelstor stad belägen vid Norrlands kust som år 2014 utmärkte sig i Europa genom att bli utvald till Europas kulturhuvudstad. Samma år blev Umeås invånare utsedda till Europas mest miljömedvetna, i en benchmarking av Vienna University of technology (Umeå kommun, 2018a, s. 3). Stadens universitet har cirka 36 000 studenter (Umeå kommun, 2018a, s. 3), vilket utgör nästan 30 procent av stadens befolkning. Som tidigare presenterat är unga en stor användargrupp i delningsekonomin, vilket ger goda utsikter för Umeå. De senaste åren har kommunen fokuserat på sitt arbete med hållbar utveckling, bland annat genom strategier för en hållbar tillväxt (Umeå kommun, 2018b, s. 14). Umeå har även skrivit på regeringens initiativ för “*Fossilfritt Sverige*”, vilket innebär att ett av stadens lokala miljömål är att deras nettoutsläpp av växthusgaser ska vara noll till år 2045 (Umeå kommun, 2019a, s. 25). En av åtgärderna för att uppnå detta mål är att “*Ta fram en handlingsplan som syftar till att underlätta för invånarna att köpa*

saker som går att reparera, främja reparation och delning, främja cirkulär ekonomi, konsumera vegetarisk och klimatsmart mat.” (Umeå kommun, 2019a, s. 25). I arbetet mot Agenda 2030 har Umeå kommun satt upp ett mål om att vara en föregångare inom cirkulär ekonomi (Umeå kommun, 2020a), där delningsekonomi är en viktig inriktning.

Kommunernas ansvar i att främja delningsekonomi handlar om att möjliggöra, integrera och implementera redskap som verkar för innovation och hållbar tillväxt (World Economi, 2017, s. 15). Hofmann et al. (2019) har studerat vilka roller offentlig sektor har inom en delande ekonomi, samt vilka implikationer detta har för värdet som skapas i samhället. Konkret så kan det handla om att ge finansiellt stöd till startups, bidra med information och öka medvetenheten i samhället samt stötta idéer som syftar till delning. Umeå har drivit flera projekt och gjort undersökningar inom området cirkulär- och delningsekonomi både inom och utanför programmet Sharing Cities Sweden. Staden ser till exempel att det är viktigt att de antar en auktoritär roll för att säkerställa att alla i samhället kan nyttja delningsinitiativ (Palm et al., 2019a, s. 7). Projektet *Femkilometerstaden* bygger bland annat på att tillväxten först och främst ska befinna sig inom fem kilometer från centrum eller universitetsområdet, för att gynna gång- och cykeltrafik (Umeå kommun, 2018b, s. 15). *Den koldioxidsnåla platsen* är ytterligare ett exempel där man jobbat för att göra det enklare för invånare att göra hållbara val i vardagen med alltifrån resor, mat och boende (Umeå kommun, 2020b). Utöver detta har kommunen skapat nätverket *Green Umeå*, som främst baseras på samarbete mellan lokala företag och organisationer och samlar de som vill bidra till hållbar utveckling och ett grönare Umeå (Green Umeå, u.å).

Genom Sharing City Umeå har kommunen bland annat samarbetat med universitet och lokala delningsinitiativ som exempelvis Fritidsbanken och Umeå Wheels för att lyfta stadens delningstjänster. Som testbädd har Umeå idag också flera pågående projekt kopplat till digitalisering för att tillhandahålla verktyg för stadens entreprenörer och invånare. Utöver Smarta Kartan drivs projektet *Sharing digital platforms*, som håller på att utveckla en prototyp för en användarcentrerad delningsplattform som kallas Umigo. Målet med Sharing digital platforms är att utveckla kunskapen om utformningen av hållbara digitala delningsplattformar, samt bidra till att delning blir en naturlig del i en hållbar livsstil. Frenken & Schor (2017) belyser hur viktigt det är att undersöka huruvida dessa plattformar faktiskt bidrar till riktigt värde för kunder samtidigt som de skapar möjligheter för micro-entreprenörer och engagerar olika grupper i samhället. Ofta är plattformarna inte så långlivade (Plenter et al., 2017, s. 2234), och det är därför av intresse att identifiera hur detta kan avhjälpas. Laczko et al. (2019) presenterar hur existerande litteratur försummar den centrala aktörens värdeskapande roll i delningsplattformar genom att fokusera på intressenternas ekonomiska fördelar istället för behov och förväntningar, och menar att detta påverkar hur framgångsrik plattformen blir. Detta är ett perspektiv som kan vägleda vår studie för att förstå hur tillämpning av digitala verktyg kan ske. Eftersom tidigare studier visar att Sverige har relativt få delningsplattformar och att deltagandet fortfarande är lågt, kan tjänster som användarcentrerade digitala plattformar och Smarta Kartan vara ett unikt sätt för att främja utvecklingen.

1.2 Uppsatsens fokus

Det är tydligt att delningsekonomin står inför olika utmaningar, där en viktig fråga är hur delningsplattformar ska drivas för att bli långsiktiga och uppnå sitt syfte. Forskning som fokuserar på olika former av plattformstyrning inom delningsekonomi är väldigt begränsade, vilket innebär att konceptuella och teoretiska modeller över delningsplattformar ännu inte har utvecklats (Martin et al., 2017, s. 1396). Det krävs nya kreativa sätt för att stimulera deltagande (Belk, 2014, s. 1599), samtidigt som utmaningarna för delningsekonomi måste hanteras. Genom att fokusera på hur drift och styrning av delningsekonomin ska ske, finns det potential att utveckla Smarta Kartan till något mer långsiktigt som gynnar samhället och dess olika aktörer samtidigt som det bidrar till Umeås mål om att bli en föregångare inom cirkulär ekonomi. Den rapida framväxten av delningsekonomi har lett till att studier på detta viktiga område saknas, där det efterfrågas kunskap över vilken roll kommuner kan ta för att skapa störst värde. Det efterfrågas även studier på hur volontärernas roll relaterar till kommunens roll, och varför det är svårt att bibehålla ideellt engagemang (Palm et al., 2019a, s. 10).

Med bakgrund i tidigare forskning inom delningsekonomi, delningsplattformar samt styrning blir det nödvändigt att ta hänsyn till de förutsättningar Umeå och stadens intressenter besitter, för att lyckas med projektet. Genom att skapa en förståelse för de utmaningar som existerar i samarbetet mellan olika aktörer och analysera hur dessa kan överkommas, finns det utrymme för värdeskapande som bidrar till en långlivad plattform och samhällsnytta. Baserat på vår inledande diskussion kommer arbetet fortsättningsvis utgå från ett fokus på *förväntningar*, *attityder* och *behov*. Med förväntningar syftar vi på aktörers förväntan på hur något kommer vara. Attityder behandlar istället förhållningssätt och åsikter. Slutligen beskriver behov vad man behöver. Med detta fokus som utgångspunkt ämnar vi undersöka hur Umeå kan samordna olika aktörer inom ramen för projektet Smarta kartan så att den blir framgångsrik. Med framgångsrik syftar vi på att de positiva samhällsliga effekterna blir så stora som möjligt och att kartan kan uppnå en långsiktigt hållbar form för drift.

1.2.1 Syfte

Huvudsyftet med studien är att ge förslag på hur den digitala delningstjänsten Smarta Kartan bör organiseras i Umeå genom samverkan mellan olika aktörer. Genom att kartlägga olika aktörers *förväntningar*, *attityder* samt *behov* ska studien presentera konkreta förslag på hur delningstjänsten kan drivas.

Studien ska även bidra till ökade insikter för hur Umeå Kommun kan främja arbetet med delningsekonomi baserat på olika aktörers involvering och roller. Vidare är syftet att skapa en förståelse över hur andra städer arbetat med Smarta Kartan och ge vägledning inför framtiden.

1.2.2 Central frågeställning

Hur kan Smarta Kartan organiseras för att bli framgångsrik?

2. Teoretisk referensram

I kapitel två har vi genomfört en teori- och litteraturgenomgång för att beskriva och reflektera kring tidigare forskning inom relevanta områden. Vi börjar med stakeholder theory och går sedan in på digitala verktyg och nätverk samt potentiella roller för olika aktörer. Slutligen sammanfattas behandlade teorier genom en diskussion av studiens fokus: förväntningar, attityder och behov. Med detta som utgångspunkt presenterar vi en sammantagen modell över den teoretiska referensramen och vilka teman som studiens fortsatta arbete kommer utgå från för att besvara vår centrala frågeställning och uppnå studiens syfte. Då kapitel 2–6 innehåller olika förkortningar kan en förkortningslista hittas under Appendix 1.

2.1 Stakeholder theory

Att organisera ett samarbete på rätt sätt kan vara avgörande för hur framgångsrikt olika intressenters behov möts. Enligt Eriksson-Zetterquist et al. (2011, s. 23) är det nödvändigt att förstå hur viktigt det är att skapa gemenskaper med anställda, kunder och andra intressenter där en känsla av stolthet, tillhörighet och identifikation förmedlas. För att förstå hur Smarta Kartan ska styras är det således viktigt att identifiera intressenters förväntningar, attityder samt behov för att skapa förutsättningar till att utveckla en gemenskap. En viktig aktör i implementering och utveckling av delningsekonomi är stadens kommun, vars huvudsakliga uppgift är att tillhandahålla välfärdstjänster till sina medborgare utifrån lagar och förordningar som bestäms av staten. Enligt Palm et al. (2019b, s. 173) spelar kommunen en viktig roll för hållbar utveckling, men på senare tid har intressenters delaktighet blivit allt viktigare för kommunens hållbara aktiviteter. Offentliga aktörers roll har traditionellt sett varit i hierarkiska system, men för att delningsekonomi ska vara en möjlighet tyder detta på att kommunens roll förändras. Detta innebär att kommunerna måste tillämpa arbetsätt och metoder som inkluderar externa intressenter för att säkerställa en hållbar utveckling. Sharing City Umeå som koordineras av Umeå kommun, universitet samt näringsliv blir således ett exempel på hur olika intressenter jobbar tillsammans för att möjliggöra delningsekonomi. För att förstå hur intressenter kan involveras för att stimulera delningsekonomi är det viktigt att kartlägga hur kommun och andra aktörer kan samarbeta både i allmänhet, men även för detta specifika projekt.

Med fokus på intressenter är konceptet "*stakeholder theory*", som utvecklades av Freeman år 1984, en teori som kan bidra med insikter på hur olika intressenter kan inkluderas i organiseringen av kartan. Intressenter kan definieras som "*any group or individual who is affected by or can affect the achievement of an organization's objectives*" (Freeman, 1984, s. 46). *Stakeholder theory* menar att organisationens utveckling påverkas av relationerna till dessa grupper, vilket innebär att en passande hantering av sina intressenter kan stärka en organisations prestation. Eftersom tjänsten Smarta Kartan kommer engagera flera aktörer tror vi därför att det är nödvändigt att koordinera dessa grupper så att samtliga aktörers förväntningar uppfylls. En central fråga är vem eller vilka som ska ansvara över hemsidan och samordning, samt hur kartan ska etableras så att den blir värdeskapande i samhället ur ett långsiktigt perspektiv. Beroende på vilken attityd intressenterna har till att samarbeta, och vilka förväntningar de har på organiseringen av Smarta Kartan, så måste förhållningssättet till intressenterna anpassas.

2.1.1 Olika former för partnerskap

Tidigare studier som utgår från stakeholder theory har bland annat fokuserat på gränsöverskridande partnerskap. FN slår fast att en framgångsrik agenda för hållbar utveckling kräver partnerskap mellan regeringar, det civila samhället och den privata sektorn. *Cross-sector collaboration* är en form av partnerskap som kan involvera regeringar, företag, ideella organisationer, filantroper, samhällen samt allmänheten. Det kan definieras som “*the linking or sharing of information, resources, activities, and capabilities by organizations in two or more sectors to achieve jointly an outcome that could not be achieved by organizations in one sector separately.*” (Bryson et al., 2006, s. 44). En typ av cross-sector collaboration är *cross-sector social partnerships* (CSSP:s), vilket är en form av frivilligt samarbete för att adressera komplexa sociala problem som aktivt och kontinuerligt engagerar olika aktörer i samhället (Clarke & MacDonald, 2019, s. 299; Selsky & Parker, 2005, s. 850). CSSP:s storlek och omfattning kan variera från två intressenter till flertalet partnerskap, från lokal till global nivå, från kort- till långsiktiga tidsramar samt från volontärs till helt förvaltad arbete (Selsky & Parker, 2005, s. 851–852). Man bör även ta hänsyn till att samhällets förväntningar skiljer sig åt beroende på vilken sektor man studerar. Privata företag måste möta krav på *Corporate Social Responsibility* (socialt ansvarstagande), ideella aktörer motiveras av att kunna ställa krav på högre effektivitet och ansvarsskyldighet, samtidigt som regeringar uppmuntras till att erbjuda fler fördelar och samhällstjänster (Selsky & Parker, 2005, s. 851). Detta implicerar att de olika intressenterna kan ha olika syn på ett problem och motiveras av olika mål i ett CSSP, trots att de fokuserar på samma sociala problem.

Multi-stakeholder partnership (ibland kallat public-private partnership, cross-sector collaboration eller collective action) är en större form av CSSP där flertalet aktörer från både privat-, ideell- samt offentlig sektor ingår. Utmaningen med denna form av partnerskap är att hantera olika aktörers intressen och skapa ett starkt engagemang (Clarke & MacDonald, 2019, s. 299), samtidigt som dessa aktörer upplever press och förväntningar från samhället till att ingå i sektoröverskridande partnerskap (Selsky & Parker, 2005, s. 850). Ur ett större perspektiv finns det ändå en gemensam nytta för dessa olika aktörer, då de genom att delta i lokala multi-stakeholder partnerships för hållbar utveckling kan bidra till samhället och dess ekonomiska, sociala och miljömässiga utmaningar (MacDonald et al., 2019, s. 409–410). I målen för Agenda 2030 uppmärksammas multi-stakeholder partnerships, där ett delmål är: “*Encourage and promote effective public, public-private and civil society partnerships, building on the experience and resourcing strategies of partnerships.*” (UN, 2015). I utformandet av partnerskap inom delningsekonomi blir en utmaning för regeringar att hantera motstridiga mål då deras uppgift är att agera utifrån allmänhetens intresse och ta hänsyn till samhällets behov av peer-to-peer tjänster, stimulera samhällsinnovation och gynna tillväxt av företag inom delningsekonomi. Samtidigt bör de säkerställa en rättvis marknad där de begränsar och reglerar potentiellt negativa effekter som kan uppstå när självständigt arbete via digitala plattformar ökar (Acquier et al., 2019, s. 19).

Några upplevda fördelar med partnerskap är att dem bidrar till att lösa organisatoriska problem, minska osäkerhet samt säkerställa tillgång till resurser (Babiak & Thibault, 2009, s. 120). Även om partnerskap har flera fördelar kan utmaningar uppstå som en följd av minskad självständighet i beslutsfattande, delad makt, kontroll och eventuella konflikter. Effektiviteten i partnerskap kan också minska på grund av att olika aktörers mål förändras och att det råder oklarheter i vem som ansvarar för vad, och vem som har vilken roll (Babiak & Thibault, 2009, s. 134–135). Tidigare studier visar även att det är

enklare att uppnå mål i dyadiska partnerskap än i mångfaldiga partnerskap (Babiak & Thibault, 2009, s. 136), vilket leder till att det blir ännu viktigare att hantera potentiella utmaningar i partnerskap med fler än två aktörer.

Så hur kan man hantera de identifierade utmaningarna och uppnå de positiva effekterna som ett partnerskap kan resultera i? En större studie gjord av MacDonald et al. (2018) visar att utformningen av partnerskapet är nyckeln till att säkerställa framsteg i samhällets hållbarhetsmål och upprätthålla ett engagemang från sina olika partners. Att organisera strukturella funktioner som beslutsprocesser, rollfördelning, system för övervakning, rapportering och kommunikation, samt stimulans av engagemang är avgörande för att nå uppsatta mål inom ett multi-stakeholder partnership (MacDonald et al., 2018, s. 205). Palm et al. (2019b, s. 180) menar att en kritisk fråga är om det överhuvudtaget är kommunens uppgift att engagera sig i delningsekonomi. De beskriver att en möjlig tolkning av engagemang i delningsekonomi med fokus på hållbar konsumtion är att kommuner är mer effektiva än frivilliga grupper, och därmed fråntar dem deras möjlighet att agera och engagera sig i "*bottom-up movements*" som skulle kunna leda till nya typer av delning under kommunens översyn. Därtill beskriver Palm et al. (2019b, s. 180) hur kommuner som tar en ledande roll riskerar att missuppfatta vilka delar av konsumtion som medborgare är villiga att dela, vilket kan resultera i delningspunkter eller hubbar som ingen deltar i. Eftersom syftet med Smarta Kartan är att främja delningsekonomi och bidra till nya affärsmöjligheter är detta en intressant slutsats som kan ge implikationer för organiseringen av potentiella partnerskap eller samverkan. Samtidigt som stakeholder theory och olika studier på partnerskap visar många fördelar finns det uppenbarligen en del potentiella utmaningar som bör tas i beaktning.

2.1.2 Idéburet offentligt partnerskap

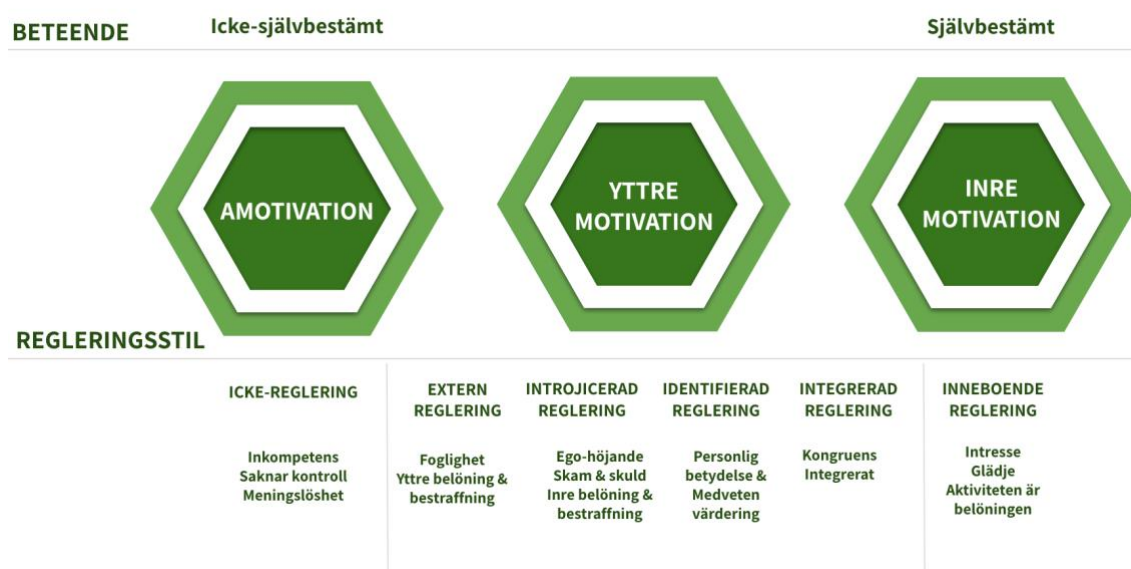
En typ av partnerskap mellan offentlig sektor och idéburna aktörer kallas för idéburet offentligt partnerskap (IOP). Statens offentliga utredningar har på uppdrag av regeringen tagit fram en vägledning för IOP med ett förslag på en definition av idéburna organisationer som bedriver offentligt finansierade välfärdsverksamheter (SOU 2019:56, 2019, s. 16). För att klassificeras som idéburen ska det vara en juridisk person som "*1. inte är direkt eller indirekt ägd eller kontrollerad av staten, en kommun eller en region, 2. har ett syfte som är oegennyttigt, 3. bedriver eller har för avsikt att bedriva offentligt finansierad välfärdsverksamhet, och 4. inte gör några värdeöverföringar till annan än registrerade idéburna aktörer eller till forskning*" (SOU 2019:56, 2019, s. 165). Ett exempel på ett IOP är framtagandet av Smarta Kartan i Göteborg, där Göteborg stad i samarbete med den ideella föreningen Kollaborativ Ekonomi Göteborg utvecklat och driver tjänsten.

Ett IOP bygger på att det kan behövas flera olika perspektiv och olika typer av resurser för att lösa mer komplexa problem i samhället, där syftet är att uppnå ett gemensamt allmännyttigt mål (SOU 2019:56, 2019, s. 18). Vidare ska partnerskapet följa EU:s statsstödsregler, och om den offentliga aktören är en kommun måste andra tillämpliga lagar såsom kommunallag och speciallagstiftning följas. Partnerskapet kännetecknas av ett gemensamt engagemang och ansvar, där varje part ska ansvara för och styra sina egna verksamheter för att nå uppsatta mål (SOU 2019:56, 2019, s. 289). Utöver detta ska alla parter bidra med resurser, vilket förutom pengar kan vara i form av erfarenhet, ideellt arbete, kompetens, lokaler eller andra resurser. Eftersom Smarta Kartan utvecklats genom ett IOP i Göteborg är det en samverkansform som vår studie behöver ta hänsyn till för att

studera om det varit ett framgångsrikt sätt att organisera tjänsten på, samt om det finns utsikter för Umeå att ingå i ett IOP.

2.1.3 Motivation som grunden till engagemang

Med fokus på partnerskap visar tidigare studier att det är viktigt att förstå olika aktörers förväntningar, behov och mål. Genom att kartlägga intressenternas motivationer och hur dessa relaterar till förväntningar och behov, kan vi förstå vilka som bör ha en engagerad och aktiv roll i tjänsten, samt vilka som inte bör ha det. *Self-determination theory* (SDT) är en motivationsteori som kategoriserar olika typer av motivation från yttre till inre utifrån tre behov: *tillhörighet*, *autonomi* och *kompetens* (Ryan & Deci, 2000). Motivation beskriver vad som stimulerar individen till att agera, där Ryan & Deci (2000) identifierat olika typer av motivation, vilka konsekvenser det har för lärande, prestation och välbefinnande, samt hur motivationen kan upprätthållas och utvecklas eller hindras. De olika typerna av motivation beskrivs utifrån en skala, där inre motivation styrs av inre drivkrafter såsom intresse, glädje och inneboende tillfredsställelse. Yttre motivation innebär istället att man drivs av externa faktorer såsom belöningar, bestraffningar samt förväntningar. Se figur 2 nedan för en sammanställning av denna skala.



Figur 2. Egen översättning och sammanställning över olika typer av motivation samt reglering utifrån Ryan & Deci's *Self-determination theory*.

Den inre motivationen beskrivs som en positiv reflektion av den mänskliga naturen, som visar på människans tendens att leta utmaningar, utforska, och utöva samt förbättra sina förmågor genom lärande (Ryan & Deci, 2000, s. 70). För att bibehålla inre motivation krävs stöttning från den sociala kontexten, då motivationen lätt försämras om individen inte känner stöd från sin omgivning. Därtill visar studier att socialt utbyte såsom feedback, kommunikation och belöningar som förstärker känslan av den egna kompetensen också förstärker den upplevda inre motivationen. Den inre motivationen kan däremot minska om utförandet av en aktivitet leder till yttre belöningar, eller om andra faktorer såsom hot, deadlines, direktiv eller utvärderingar föreligger (Ryan & Deci, 2000, s. 70). Forskarna poängterar att inre motivation enbart kan uppstå när människor har ett starkt intresse för aktiviteten som skapar värde för dem genom att vara spännande, utmanande eller tillfredsställande (Ryan & Deci, 2000, s. 71). Om inre motivation saknas kan man ändå stimulera ett effektivt beteende som leder till välmående och kvalitet i utförandet av aktiviteten.

Förutom inre motivation finns olika typer av yttre motivation från omotiverad, ovillig, passiv efterlevnad till aktivt och personligt engagemang. Enligt SDT reflekterar dessa olika motivationer huruvida värde och bestämmelser för det efterfrågade beteendet har blivit internaliserat och integrerat på olika nivåer hos individen. Internalisering handlar om hur människor accepterar ett värde eller en bestämmelse, medan integrering beskriver hur individen transformerar bestämmelser till sin egen så att beteendet upplevs som självbestämt (Ryan & Deci, 2000, s. 71). Genom internalisering och integrering kan individen således vara yttre motiverad, men ändå hängiven och pålitlig (Ryan & Deci, 2000, s. 74). Beroende på hur individen, gruppen eller samhället upplever de tre behoven kommer motivationen för en specifik uppgift att variera. *Tillhörighet* beskriver hur viktigt det är att känna tillhörighet till andra, för att kunna internalisera sitt beteende (Ryan & Deci, 2000, s. 73). För att kunna internalisera aktiviteter som drivs av yttre motivation krävs också *kompetens*, då det är mer troligt att människor genomför aktiviteter när de känner sig kvalificerade för uppgiften. Slutligen beskrivs *autonomi* som ett kritiskt element för att kunna integrera bestämmelser, då det innebär att individen känner sig stöttad och upplever självständighet i utförandet av en aktivitet (Ryan & Deci, 2000, s. 73).

Den direkta skillnaden mellan yttre och inre motivation blir således att det förstnämnda baseras i att utförandet av en aktivitet motiveras av ett specifikt resultat, medan det sistnämnda utgår från att utförandet av en aktivitet motiveras av en inneboende tillfredsställelse av att utföra aktiviteten (Ryan & Deci, 2000, s. 71). Vår studie kan nyttja SDT till att skapa en förståelse för olika intressenters förväntningar och attityder till Smarta Kartan, med utgångspunkt i behov som tillhörighet, autonomi och kompetens. Att motarbeta individens eller gruppens behov kan ge upphov till känslor av främmandskap och sämre mående (Ryan & Deci, 2000, s. 74), vilket hämmar utvecklingen av tillit som är en grundpelare för utvecklandet av partnerskap. Individer som får sina behov uppfyllda kan därmed vara hängivna och bidra till projektet.

Hamari et al. (2016) har undersökt hur motivation påverkar konsumenters deltagande i, och attityder gentemot delningsekonomi och online-plattformar för kollaborativ konsumtion utifrån beskriven yttre och inre motivation. Deras studie presenterar att yttre motivation genom förbättrat rykte inte har en signifikant inverkan på vare sig attityder eller beteendointentioner till att delta i tjänster för kollaborativ konsumtion (Hamari et al., 2016, s. 2054). Därtill påverkade ekonomiska fördelar inte attityderna mot kollaborativ konsumtion, men hade en signifikant positiv inverkan på intentionerna till att delta. Hamari et al. (2016, s. 2055) tog hänsyn till två centrala inre motivationer: *enjoyment* och *internalized ideological reasons (sustainability)*, där *enjoyment* visade sig vara den starkaste drivkraften till aktivt deltagande i delningsekonomi. De inre motivationerna hade även en positiv inverkan på attityder gentemot kollaborativ konsumtion. Resultatet visar att konsumenter kan delta i delningsekonomi för att det är roligt och ger dem meningsfullt interagerande med andra människor i samhället (Hamari et al., 2016, s. 2055). Därtill har World Economic Forum (2017) studerat hur motivation kan leda till utmaningar när delning grundas på sociokulturell utveckling och miljömässig hållbarhet. Användare är först och främst mer benägna att dela på grund av ekonomiska skäl, vilket innebär att de drivs av yttre faktorer. De som istället delar till följd av en inre motivation deltar oftast bara i mindre lokala initiativ, vilket leder till att det blir svårt att få dem att delta i större delningsinitiativ som inkluderar hela städer (WEF, 2017, s. 19). Detta tyder på att inre motivation kan göra det svårare för städer att stimulera delning utanför användarens trygga krets, exempelvis utanför grannskapet eller inom familjen.

Utifrån stakeholder theory, olika former för partnerskap och self-determination theory är det tydligt att Smarta Kartan måste organiseras på ett sätt som tar hänsyn till de olika intressentgrupperna, samtidigt som syftet med tjänsten ska uppfyllas. Vilka aktörer ska ingå i ett potentiellt partnerskap, och på vilket sätt? För att förstå hur ett partnerskap kan utformas fokuseras därför nästkommande avsnitt på vad en gemensam digital karta innebär, samt vilka roller som bör samordnas för att en plattform eller digital tjänst inom delningsekonomi ska bli fruktbar.

2.2 En gemensam samlingsportal

Som tidigare presenterat ska hemsidan för Smarta Kartan synliggöra delningsinitiativ och skapa ökade förutsättningar för lokala entreprenörer inom delning. Eftersom hemsidan inte möjliggör transaktioner eller utbyten, marknadsförs Smarta Kartan i Göteborg som en *samlingsportal* istället för en traditionell plattform. Trots detta anser vi att tidigare studier om digitala plattformar och delningsplattformar är relevanta för att inhämta kunskap om ämnet, då detta är det närmsta vi kan komma den tekniska aspekten av projektet i teorin. Det saknas nämligen studier på liknande digitala kartor eller hemsidor. Vi har därför haft detta i åtanke när vi använt oss av källor inom detta område, där vi fokuserar på aktörers beteenden och behov relaterat till den digitala kartan. I framtiden finns det potential att utveckla kartan till en plattform, där användare kan interagera och påverka innehållet, men i dagsläget är det främst en hemsida som visualiserar delningsinitiativ.

2.2.1 Nätverkseffekter och kritisk massa

En plattform är något som för samman individer och organisationer för att kunna interagera på ett sätt som de tidigare inte kunnat. En typ av plattformmodell kallas för *multi-sided platform* (MSP) och innebär att man matchar två eller fler parter, oftast säljare och köpare, där de båda parterna kan ha en direkt kommunikation mellan sig (Abdelkafi et al., 2019, s. 553). Smarta Kartan kommer fungera som en MSP i det avseende att tjänsten parar ihop personer som vill låna och hyra med entreprenörer och verksamheter som tillhandahåller tjänster där man kan hyra, låna eller få produkter. Det som eventuellt skiljer sig från andra MSP:s är att den egentliga kommunikationen och transaktionen mellan parterna inte sker på själva plattformen, utan den fungerar mer som en matchmaker och informationskanal om vilka utbyten som kan göras och var.

En viktig framgångsfaktor för en MSP är nätverkseffekter (Abdelkafi et al., 2019, s. 553), vilket innebär att ju fler som använder plattformen, desto mer attraktiv kommer den att vara (Cennamo & Santalo, 2013, s. 1331). Det finns även forskning som visar på att nätverkseffekter inte bara behöver handla om storleken på nätverket, utan att det finns andra faktorer som nätverkets *struktur* och *uppförande* som har betydelse för hur man kan dra nytta av nätverkseffekter (Afuah, 2013, s. 258). Struktur syftar till vilka roller som aktörerna ska ta, vilka förmågor de har och vilka möjliga relationer som kan skapas genom plattformen. Uppförande handlar mer om rykte för nätverkets aktörer och vilken trovärdighet, tillit och pålitlighet som finns på plattformen och hos deras användare (Afuah, 2013, s. 270). Det här indikerar således att för att tjänsten Smarta Kartan ska bli framgångsrik så bör man försöka uppnå nätverkseffekter. Storleken på nätverket kommer att vara en faktor, men hur nätverket är strukturerat kring aktörerna och hur de uppför sig kommer också att påverka nätverkseffekterna.

Vidare så beskriver Cennamo & Santalo (2013, s. 1331) att det finns två typer av nätverkseffekter; direkta effekter som att fler användare bildar ett större nätverk och

indirekta effekter där det kommer fler kompletterande tjänster och produkter till nätverket. Båda dessa effekter är alltså av betydelse för hur värdefull plattformen är (Cusumano, 2010, s. 33). Med fokus på direkta nätverkseffekter är ett återkommande problem att antalet användare speglar kvaliteten på plattformen och de tjänster och produkter som erbjuds (Evans & Schmalensee, 2010, s. 21). Förlorar man användare så blir kvaliteten sämre. Indirekta nätverkseffekter betyder att den upplevda kvaliteten av plattformen påverkas av deltagandet av de olika användargrupperna. Om deltagandet av en grupp blir sämre, kommer kvaliteten hos tjänster och produkter minska vilket påverkar den andra gruppen. Det här betyder att man behöver nå upp till en nivå av kritisk massa (Evans & Schmalensee, 2010, s. 22), vilket handlar om att skapa tillräckligt med aktivitet för att göra systemet hållbart och varaktigt (Botsman & Rogers, 2010, s. 75). För en lokal delningsplattform är däremot den kritiska massan mycket mindre än om man jämför med en plattform som ska agera globalt (Frenken & Schor, 2017, s. 9), men fortfarande en faktor att ta hänsyn till. Det här visar på att för att nå sin kritiska massa behöver Smarta Kartan se till att de lockar både användare och företag med ett värdeerbjudande som fyller gruppernas behov. De måste sedan bibehålla engagemang för att användarna ska fortsätta se ett värde i att använda sig av tjänsten. Att möta olika behov blir således en viktig faktor och frågan är vilken aktör som är bäst lämpad till att göra detta.

En framgångsfaktor för att möjliggöra uppskalning av delningsekonomi handlar om att öka synligheten och kännedomen i samhället. När kännedomen är låg, blir också den kritiska massan av både användare och resurser låg (Fjellander et al., 2019, s. 77). Genom att göra delningslösningar synliga och enkla att hitta kan kännedomen öka. En annan viktig faktor som intressenter måste ta i beaktning för att uppnå tillväxt, långsiktig ekonomisk hållbarhet och kritisk massa är tillgång till kapital. Enligt Fjellander et al. (2019, s. 77) gäller detta både för kommersiella och ideella initiativ. För att få tillgång till kapital kan aktörer exempelvis samarbeta, säkerställa stöd från offentliga aktörer eller bemöta intressen hos existerande sociala grupper genom att alliera sig med sociala rörelser. Utöver dessa två framgångsfaktorer identifieras även förtroende, tillgänglighet, hanterad risk, kvalitet, enkla och smidiga transaktioner, tillhörighet, hantering av negativa effekter samt reglering som avgörande faktorer för att möjliggöra uppskalning.

2.2.2 Tillit i delningsekonomi

I litteratur om delningsplattformar är tillit en återkommande faktor (Ganapati & Reddick, 2018, s. 78; PwC, 2015, s. 16; Sutherland & Jarrahi, 2018, s. 334). I detta sammanhang syftar tillit på att det måste finnas förtroende mellan privatpersoner som hyr och lånar av varandra, men även förtroende till plattformsägaren genom att deras personuppgifter och transaktioner ska behandlas på rätt sätt. Rapporten "*The Sharing Economy*" från PwC (2015) visar att faktorer som bekvämlighet och kostnadsbesparingar är viktiga när en konsument väljer att använda sig av delning istället för ägande, men att den viktigaste faktorn är just tillit. Hela sextionio procent av de som blivit tillfrågade i studien menar på att de inte kommer att lita på en delningstjänst innan de blivit rekommenderade av någon som de själva litar på (PwC, 2015, s. 16). För att konsumenterna ska känna sig bekväma med att använda delningstjänster är tillit således en viktig faktor. Utöver tillit är enkelhet och tillgänglighet viktiga faktorer för att användare ska dela mer (Fjellander et al., 2019, s. 46), vilket visar på att om processen är svår eller tar lång tid så försvinner en del av värdet och alternativet att istället köpa och äga produkten känns kanske enklare.

Enligt Ganapati & Reddick (2018, s. 86) baseras tillit på en plattform genom online feedback i form av rekommendationer och betyg. Dessa funktioner finns inte på Smarta

Kartan i dagsläget, men att engagera sig i kollaborativ konsumtion kan ofta handla om att man delar saker med människor man redan känner och när gruppen är relativt liten. Om deltagarna redan är bekanta med varandra är det lättare att känna tillit och viljan att samarbeta blir bättre (Hartl et al., 2016, s. 2761). Att basera användarnas tillit på online feedback blir i detta sammanhang inte lika relevant som det kan vara på en plattform så som Airbnb eller Uber där gruppen är betydligt större. Enligt Frenken & Schor (2017, s. 7) kan kvaliteten på rekommendationer även innebära att betydelsen av social interaktion inte blir lika viktig på delningsplattformar. Då användare får bättre betyg blir tilliten starkare och ett fysiskt möte har då inte lika stor betydelse. Vår studie kan använda denna forskning för att studera hur viktigt tillit för Smarta Kartan är.

Det gäller alltså inte bara att locka in och behålla engagemang hos plattformens användargrupper, utan plattformen måste möjliggöra förtroende för att tjänsterna faktiskt ska användas. För Smarta Kartan innebär det att hemsidan måste förmedla förtroende till både entreprenörer och till de som vill använda delningstjänsterna. Utöver detta måste de entreprenörer som erbjuder delningstjänster kunna säkerställa förtroende till sina verksamheter. För att nå den tidigare nämnda kritiska massan av användare måste alltså även förtroende till tjänsten säkerställas. Sutherland & Jarrahi (2018, s. 336) diskuterar att i en decentraliserad plattform med fokus på matchmaking läggs ansvaret för att bygga upp en tillit på deltagarna, då transaktioner ofta sköts av deltagarna själva och inte via plattformen. Användarnas egen bedömning får därmed ligga till grund för det förtroende som de känner till den andra parten. Med fokus på Smarta Kartan kan vi utgå från att en viss del av förtroendebyggandet kommer ske på hemsidan, där ansvarig aktör ska säkerställa att de entreprenörer som får sina verksamheter publicerade är legitima och möter de kriterier som gäller för Smarta Kartan. Samtidigt kommer användarna och verksamheterna stå för en del av förtroendebyggandet vid genomförande av delning och eventuella transaktioner. Det blir även viktigt att jobba med att uppnå en kritisk massa för att möjliggöra uppskalning av delningsekonomin inom Sharing Cities Umeå.

2.2.3 Samverkan genom ekosystem

Vid utveckling av ett företags strategi och vid användning av en plattform har diskussionen om ekosystem tagit mer plats de senaste åren (Adner, 2017, s. 39; Jacobides et al., 2018, s. 2255). Ekosystem kan enligt Adner (2017) presenteras ur två olika synsätt: som struktur där fokus ligger på aktiviteterna eller som sammanbindning av aktörer med fokus på deltagarna i ekosystemet. Ekosystem med fokus på aktörer har varit mest omdiskuterat, men Adner (2017) vill belysa konstruktionen av ekosystemet med strukturen av aktiviteter som ligger som grund för värdeerbjudandet. Ett ekosystem kan därför beskrivas som *“the alignment structure of the multilateral set of partners that need to interact in order for a focal value proposition to materialize”* (Adner, 2017, s. 40). Som en struktur innehåller ett ekosystem några grundläggande element: aktörer, aktiviteter, positioner och hur dessa länkas ihop, allt för att skapa ett gemensamt värde (Adner, 2017, s. 43). Ett ekosystem innebär med andra ord att flera aktörer går samman för att skapa ett gemensamt och större värde för alla som interagerar med varandra. Att tänka och arbeta i ett ekosystem utmanar hur aktörer samarbetar och förhåller sig till varandra. För en plattform kan ekosystem beskrivas mer specifikt genom att fokusera på hur de inblandade aktörerna på plattformen kan bidra till att den blir mer attraktiv för användarna (Jacobides et al., 2018, s. 2257). Det är därför viktigt att undersöka vilka roller de olika aktörerna vill och bör ha i en samlingsportal så som Smarta Kartan. Deltagarna i ett ekosystem bör ha definierade roller och aktiviteter som binder dem samman. Det kan vara så att de olika aktörerna har olika individuella mål med

ekosystemet, men för att det ska bli framgångsrikt måste varje aktör vara nöjd med sin roll. För att en ekosystemskonstruktion ska vara en bra strategi så måste fallet vara att relationerna mellan de olika aktörerna är kritiska för att nå det gemensamma målet (Adner et al., 2017, s. 42). Värdeerbjudandet som ett ekosystem kan bidra med är det centrala. Enligt Jacobides et al. (2018) kan man inte förvänta sig att deltagarna i ekosystemet bryr sig om hur det går för andra utan bara hur det påverkar deras egna efterfråga. För att koppla till Smarta Kartan så kan vi inte anta att de olika delningsinitiativen som finns på plattformen kommer bryr sig om hur de går för de andra, om de inte påverkar efterfrågan på deras egen tjänst eller produkt. Men om man istället tänker att varje tjänst är av betydelse för ekosystemets existens så ökar attraktiviteten för alla, vilket är bra för samarbetet mellan de olika aktörerna och ansträngningen för att tillsammans nå det gemensamma målet om värdeskapande (Jacobides et al., 2018, s. 2268). För ideella organisationer kanske inte efterfrågan är avgörande, då det inte handlar om ekonomiska incitament, utan målet är mer att tjänsten ska vara tillgänglig för alla och involvera så många individer och organisationer som möjligt.

2.2.4 Olika ägandeformer

För att studera vem eller vilka som ska driva eller äga den digitala kartan finns flera alternativ. En typ av demokratisk ägandeform är plattformskooperativ (Scholz, 2016, s. 2). Konceptet med plattformskooperativ handlar enligt Scholz (2016, s. 14) om demokratiska värden, solidaritet och innovation samt effektivitet som gynnar alla, istället för att ge vinst till några få. Plattformen kan därför ägas och drivas av föreningar, städer eller andra typer av kooperativ. Om Smarta Kartan skulle drivas som ett kooperativ innebär det att hemsidan skulle ägas av exempelvis ett nätverk av entreprenörer, idéburna och Umebor. Ett sådant kooperativ kräver att det är byggt på gemensamt beslutsfattande, att man kan hantera konflikter och att man kan komma till konsensus (Scholz, 2016, s. 24). Att driva kartan som ett kooperativ kan vara en alternativ driftmodell för Smarta Kartan efter lansering.

Constantiou (2017) presenterar fyra olika modeller för delningsplattformar, grundat på två dimensioner: plattformsägarens utövande av kontroll och rivalitet mellan användare. En av dessa fyra modeller karaktäriseras av låg kontroll och låg rivalitet, vilken benämns som *gardeners*. Delningsplattformar med en sådan modell möjliggör att användarna kan ta en aktiv roll och skapa en gemenskap med varandra. Det förutsätter att de har en inre motivation till att frivilligt bidra till koordination, styrning och även utveckling av plattformen (Constantiou, 2017, s. 242). I modellen *gardeners* så finns det en ägare, men användarna kan bidra både strategiskt och operativt till plattformen. Detta gör att de engagerar sina användare där de är med och innoverar och förbättrar plattformens tjänst (Constantiou, 2017, s. 246). Ett exempel på en plattform som använder sig av denna modell är Peerby som är en plattform där privatpersoner delar verktyg och hushållsprodukter gratis. Modellen *gardeners* har mycket gemensamt med ett plattformskooperativ, där skillnaden blir ägandeskapet som är delat i ett kooperativ. Att driva Smarta Kartan enligt modellen *gardeners* skulle också kunna vara ett alternativ för att engagera entreprenörer och invånare i Umeå för kartans utveckling. Vem som är ägare kan spela mindre roll, eftersom det inte finns ett vinstsyfte.

Från ett politiskt och socialt perspektiv så finns det värde i att hitta nya alternativ till hur samhällen och företag samarbetar för att driva plattformar, för att inte vissa ägare ska kunna utvinna och exploatera andra. Från ett analytiskt perspektiv så missar man däremot helt att adressera kapitalets förmåga. Lloyd (2017, s. 1800) ifrågasätter hur dessa

kooperativ ska kunna hänga med andra kapitalistiska konkurrenter och ta en plats på marknaden. Antingen så kommer dessa demokratiska kooperativ att sakta närma sig en kapitalistisk organisation, eller så kommer kooperativet att visa att det går att utmana kapitalets kraft. Lloyd (2017) menar dock att kooperativet i slutändan kommer att misslyckas eftersom man inte tar itu med den existerande marknadens logik.

2.2.5 Platform governance och kollaborativt arbete

Platform governance, eller plattformsstyrning som det kan översättas till, kan definieras som *vem* som tar *vilka* beslut angående plattformen (Tiwana et al., 2010, s. 679). Tiwana et al. (2010) diskuterar plattformsstyrning utifrån tre olika perspektiv: *beslutsrätt*, *kontroll* och *ägande*. Vem som har *beslutsrätt* angående plattformen handlar om vem som har auktoritet och ansvar. Till viss mån går det att koppla till vilken struktur som organisationen har, med fokus på om den är centraliserad eller decentraliserad. I en centraliserad organisation med en tydlig ägare kommer beslut att tas av ägaren. I en decentraliserad organisation kan istället beslut tas av olika personer, beroende på vilket ansvar de olika involverade har. Det kan handla om utveckling av plattformen, där utvecklaren kanske är bäst lämpad att ta beslut och då har befogenhet att göra det (Tiwana et al., 2010, s. 680). Fokus på *kontroll* refererar till formella och informella mekanismer för att styra ett önskvärt beteende på plattformen. Ägaren kan kontrollera formella aktiviteter som produktion och processer, men även informella såsom värderingar och vision, men detta ansvar kan även ligga på andra aktörer. Kontroll handlar därmed om vem som styr plattformens riktning och användning av olika kontrollmekanismer (Tiwana et al., 2010, s. 680). Till sist så har vi *ägandet* av plattformen. Den kan ägas av en specifik aktör eller så är plattformens ägande delat. Det avgör hur koncentrerat eller spritt insatserna kring plattformen är (Tiwana et al., 2010, s. 681). För att en plattform ska kunna orkestreras rätt argumenterar Laczko et al. (2019) för att en central aktör måste kunna kontrollera den, samtidigt som de andra aktörerna ska känna sig befogade att kunna påverka på lika villkor. De menar även att det strategiska arbetet bör kontrolleras av en central aktör, men att det operativa kan skötas av andra.

I den organisation som Smarta Kartan kommer att styras av kan det vara av intresse att studera hur dessa tre perspektiv kan komma att se ut och hur det kan påverka plattformens framgång. En variant av plattformsstyrning skulle kunna vara baserat på kollaborativt arbete, vilket innebär att flera aktörer går samman med ett gemensamt mål. Denna grupp av aktörer skapar ett partnerskap och delar resurser och kunskap mellan sig, med ett tydligt syfte att uppnå ett mål där varje aktör får vara delaktiga i de beslut som tas (Seguy et al., 2010, s. 1047). För att implementera en gemensam plan är relationen och dynamiken mellan de olika aktörerna viktig och relaterar till hur effektivt de kan uppnå hållbara mål (MacDonald et al., 2019, s. 410). I en decentraliserad organisation passar kollaborativt beslutsfattande bäst när uppgifterna är komplexa och man behöver vara flera för att lösa uppgiften. MacDonald et al. (2019, s. 420) menar att kollaborativt beslutsfattande har positivt inflytande på partnerskapet genom indirekta effekter på informations- och kommunikationssystem. Denna typ av multi-stakeholder partnership, en typ av decentraliserad organisering, gynnas därför av ett kollaborativt beslutsfattande.

2.3 Potentiella roller inom delningsekonomi

Tidigare studier har kartlagt vilka roller som städer, offentlig sektor samt regeringar och myndigheter kan ta inom delningsekonomi. Eftersom vår studie fokuserar på staden Umeå kommer kommunen användas som exempel på den offentliga aktör som kan anta dessa roller. Det har presenterats varierande implikationer för beslutsfattare på olika

nivåer, beroende av vilka aktörer som är involverade. Myndigheter måste kombinera motsägelsefulla mål såsom att agera utifrån samhällets bästa och ta hänsyn till behovet av peer-to-peer-tjänster, samtidigt som de ska anpassa lagar, policys och reglera potentiella negativa effekter (Acquier et al., 2019, s. 19). Lokala myndigheter uppmuntras till att vara ledande i att mobilisera externa aktörer och deras resurser för att hantera komplexa problem inom bland annat hållbarhet och cirkulär ekonomi, vilket leder till att externa aktörers intressen måste integreras i den lokala politiken (Palm et al., 2019a, s. 2). Samtidigt är det inte solklart att lokala myndigheter, såsom kommuner, ska engagera sig i delningsekonomin. Kan det vara bättre att lämna plats för privata och frivilliga initiativ?

Vidare belyses hur lokala myndigheter kan bli överväldigade om många startups växer fram, där de snabbt måste anpassa sin politik för att hindra eller främja uppkomsten av dessa (Palm et al., 2019a, s. 2). Städerna måste först och främst fullfölja sina plikter och tillhandahålla välfärdstjänster till sina medborgare. Jämfört med andra länder är majoriteten av företag inom delningsekonomi i Sverige fortfarande i en startup-fas, vilket innebär att de har låga inkomster (Palm et al., 2019a, s. 2). Detta visar på betydelsen av lokala beslutsfattares makt i att styra utvecklingen av delningsinitiativ i en stad, där dessa startups behöver få möjlighet att växa för att bidra till ekonomisk tillväxt genom skatteintäkter och nya jobb, samtidigt som medborgarnas intressen ska uppfyllas.

2.3.1 För kommunen

För att säkerställa att lanseringen av Smarta Kartan blir framgångsrik är det essentiellt att kartlägga hur roller, ansvar och deltagande för tjänsten ska organiseras. WEF har i samarbete med PwC genomfört en global undersökning där de kartlagt vilka olika motivationer, syften och roller som återfinns i den växande delningsekonomin. Rapporten visar hur vissa städers delningsinitiativ drivs av offentlig sektor, medan andra initiativ möjliggörs av aktörer inom privat sektor, icke-statliga organisationer, lokala samhällen, samt ideella och sociala entreprenörer, utifrån vad som bäst passar dessa gruppers individuella kultur (WEF, 2017, s. 13). För att kartlägga hur olika städer kan utveckla delningsekonomi presenteras två huvudsakliga utgångspunkter med fokus på syftet, eller fokus på kommunens roll i den delande staden. Syftet kan kategoriseras utifrån två områden: ekonomisk hållbarhet eller sociokulturell utveckling och miljömässig hållbarhet. I rapporten presenteras fyra roller som en stads styrande organ, i detta fall kommunen, kan ta i en delningsekonomi. Dessa är *regulator*, *enabler/facilitator*, *integrator/implementer*, och *collaborator* (WEF, 2017, s. 15).

Enligt WEF (2017, s. 15) innebär rollen som *regulator* att kommunen implementerar riktlinjer för delningsekonomi. Det kan även handla om att ge bidrag eller ekonomiska incitament till de aktörer vars tjänster arbetar mot en positiv social inverkan. Som *enabler/facilitator* kan kommunen ta ansvar för att främja social innovation genom att möjliggöra för invånarna att delta i kollaborativ konsumtion. De kan uppmuntra användning av delningsplattformar och underlätta för existerande lokala delningsinitiativ att nå ut till en större användargrupp. Genom att skapa ett medium för delningsekonomi kanske fler entreprenörer vågar investera i sina idéer som syftar till nya delningslösningar för samhället, vilket leder till att fler invånare deltar i delningsekonomin. Vidare beskriver rapporten av WEF (2017, s. 15) att kommunen i en roll som *integrator/implementer* handlar om att de skapar en marknadsplats eller plattform för invånarna där de uppmuntras att dela saker och tjänster. Genom detta så kan jobb skapas och idéer från innovatörer och entreprenörer kan lättare få fäste bland invånarna. Kommunen i en roll

som *collaborator* innebär att deras aktivitet främst syftar till att fungera som en partner till de aktörer som skapar och stödjer plattformar för delning. Dessa aktörer kan vara både invånare, företag och universitet. Som partner kan det handla om att ge finansiellt stöd till startups och entreprenörer som har idéer om att utveckla en delningstjänst som hjälper staden i sitt arbete mot en mer hållbar konsumtion och användning av resurser. Det kan även vara finansiellt stöd och rådgivare till institutioner i kommunen (WEF, 2017, s. 15).

Hofmann et al. (2019) har gjort en litteraturstudie med syfte att undersöka vilka potentiella roller den offentliga sektorn kan ta i en delningsekonomi och vilka implikationer dessa kan ha för samhällsvärdet. De presenterar ett analytiskt ramverk för den offentliga sektorns roll i en delningsekonomi, där de identifierat fyra roller som den offentliga sektorn kan ta: som *consumer*, *peer-service provider*, *platform provider* och *regulatory body*. Kommunen i rollen som *consumer* innebär att de själva lånar och hyr resurser. Vi kommer inte att diskutera denna roll ytterligare, då Smarta Kartan inte har som syfte att förse kommunen med tjänster där de agerar konsument. Kommunen i rollen som *peer-service provider* innebär att de erbjuder delning av sina resurser till andra aktörer eller invånare i samhället. Att agera som tjänsteleverantör för delning kan vara positivt för kommunen genom att outnyttjade resurser kan användas av de som behöver, potentiellt med en mindre inkomst till kommunen. Det kan även bidra till en ökad tillit och användning av delning från invånarna (Hofmann et al., 2019, s. 5). Kommunen i en roll som *platform provider* innebär att kommunen blir ansvarig för plattformen där delning sker. Kommunen i denna roll kan bidra till att delning blir tillgängligt för alla, genom att underlätta delning och koordinera tjänsteleverantörer med kommunens invånare (Hofmann et al., 2019, s. 6). Kommunens resurser är ett resultat av invånarnas skattepengar, och ska räcka till många vitala samhällstjänster. Om kommunen väljer att stå som *platform provider*, blir det viktigt att se till att ingen gynnas mer än någon annan av plattformens existens. Den ska bidra till värde för invånarna samtidigt som den ska främja företagsverksamhet och bidra till en ökad delningsekonomi. Som *regulatory body* tar kommunen en mer passiv roll genom att skapa regelverk för hur delning får ske. Genom denna roll kan kommunen försvara offentliga värden i privata delningsinitiativ och säkerställa att initiativen kan nyttjas av alla (Hofmann et al. (2019, s. 7).

Palm et al. (2019a) har studerat städers roll inom delningsekonomi, där datainsamlingen gjorts som en del av Sharing Cities Sweden. Detta innebär att studien riktats in på städerna Göteborg, Umeå, Stockholm och Malmö som är testbäddar för programmet Sharing Cities Sweden. Utifrån resultatet presenteras tre områden för hur städer kan påverka delningsinitiativ: (1) *governing by self-government, provision and authority*, (2) *governing by partnership and enabling* samt (3) *governing through volunteering*. Rollen som *governing by self-government, provision and authority* innebär att kommunen förvaltar sin egen verksamhet, tillhandahåller varor och tjänster eller använder sanktioner för att stimulera ett beteende. Palm et al. (2019a, s. 7) presenterar att samtliga städer i studien ansåg att det var viktigt att ta denna roll för att snabbt kunna främja och anpassa sig till delningsekonomi. Det fanns också exempel på när kommunen medvetet valde att inte använda sig av denna styrande roll för att istället förhindra implementeringen av olika delningslösningar (Palm et al., 2019a, s. 8).

Governing by partnership and enabling innebär att kommunen samarbetar med andra aktörer, samtidigt som staden kan använda positiva incitament för att stimulera ett visst beteende i samhället. Enligt städerna i studien var detta den mest betydande rollen för att utveckla en delningsekonomi, då staden i allmänhet ansågs ha en nyckelroll i att

möjliggöra olika delningsinitiativ. Ett exempel på detta möjliggörande var några av städernas arbete med initiativet Smarta Kartan, där de som ägare av projektet såg till att synliggöra delningsinitiativ i staden (Palm et al., 2019a, s. 8). Samtidigt var städerna eniga om att digitalisering är en kritisk faktor för att möjliggöra delande genom appar och digitala plattformar, där städerna kände att de hade en viktig roll som utvecklare av dessa verktyg. Samtidigt ansåg de att utvecklingen och underhållet av dessa digitala verktyg kräver mycket tid, och att det var svårt att involvera privata aktörer. Resultatet blev att städerna kände sig mer eller mindre tvingade till att driva utvecklingsprocessen.

Governing through volunteering fokuserar på rollen som *non-governmental organisations* (NGO:s) och invånare kan ta, där volontärer borde vara drivande i utvecklingen av delningsekonomin. För städerna innebar detta också att man ansåg att det var viktigt att delningsekonomi drivs av användarnas efterfrågan och behov (Palm et al., 2019a, s. 9). Därtill är det viktigt att kommunen inte utkonkurrerar lokala volontärer och NGO:s. Denna roll innebär oftast att städer initierar en lösning, som sedan överlämnas till ett NGO eller en individ som ansvarar över de dagliga aktiviteterna. Städernas erfarenhet från detta är att det är svårt att upprätthålla delningsaktiviteter där volontärer utgör en betydande roll. En förklaring till detta skulle kunna vara att städerna påbörjar lösningar för delningsekonomi som inte är av tillräckligt intresse från samhället, vilket bidrar till att engagemanget snabbt avtar (Palm et al., 2019a, s. 10). En utmaning med detta sätt att styra är att hitta långsiktiga finansiella resurser för initiativ som drivs av volontärer. Studien framför att volontärernas roll, och hur det relaterar till städernas roll kräver vidare utredning för att förstå varför volontärer har svårt att upprätthålla engagemang (Palm et al., 2019a, s. 10).

I slutändan var exempel där staden adapterat styrningsmekanismer som präglats av auktoritet och partnerskap de vanligaste vid diskussioner i studien av Palm et al (2019a). En förklaring till detta är att delningsinitiativen kräver en hög grad av involvering från staden i början av arbetet med att transformera ekonomin till en delande ekonomi. En stark aktör såsom kommunen kan behövas för att leda denna transformation, speciellt när privata aktörer konkurrerar om utrymme och marknadsandelar (Palm et al., 2019a, s. 9). I tabell 1 nedan finns en sammanställning av de tre studier vi presenterat och vilka roller kommunen kan ta.

Tabell 1. Sammanställning av kommunens roller inom delningsekonomi.

Källa	Författare, år	Roller
Collaboration in cities: From Sharing to 'Sharing Economy'	World Economic Forum, PWC (2017)	(1) Regulator (2) Enabler / Facilitator (3) Integrator / Implementer (4) Collaborator
The public sector's roles in the sharing economy and the implications for public values	Hofmann et al. (2019)	(1) Consumer (2) Peer-Service Provider (3) Platform Provider (4) Regulatory Body
The Role of Cities in the Sharing Economy: Exploring modes of Governance in Urban Sharing Practices	Palm et al. (2019a)	(1) Governing by Self-government, Provision and Authority (2) Governing by Partnership and Enabling (3) Governing through Volunteering

Utifrån WEF:s (2017) globala rapport kan utgångspunkterna med fokus på syfte samt kommunens roll i delningsekonomi vägleda oss i att skapa en förståelse för hur kommunen bör agera och vilken roll som är lämplig för intressenternas individuella kultur. Hofmann et al. (2019, s. 4) argumenterar därtill för att offentlig sektor kan anta alla roller som de presenterat, men att det inte måste ske samtidigt, även om det skulle kunna vara fallet i specifika situationer. De ser delningsekonomi som en form av samarbete mellan offentlig sektor och andra intressenter, som tillsammans kan dela dessa roller. Palm et al. (2019a, s. 10) framhåller att samtliga av deras tre presenterade roller behövs i utvecklingen av en hållbar delningsekonomi. För städer blir det därför viktigt att reflektera kring vilka konsekvenser varje roll kan ha för den egna staden. Detta ger implikationer för att det i vår studie även är relevant att kartlägga andra aktörers roller.

2.3.2 Potentiella roller för övriga aktörer

Enligt Laczko et al. (2019, s. 277) bör delningsplattformar styras och samordnas av en central aktör när nätverket består av flera intressenter på både utbud- och efterfrågesidan. Det är den centrala aktörens uppgift att skapa plattformen, men därefter bör plattformen kontinuerligt samutvecklas som ett resultat av handlingar, relationer och interagerande mellan aktören och dess intressenter. Baserat på detta är det ovanligt att olika intressenter bibehåller samma roll under plattformens livscykel. Istället kan vi sträva efter att förstå hur olika aktörers roller och inflytande i delningsplattformen kan förändras över tid, genom att fokusera på intressenters förändrade behov och förväntningar. Även om studien av Laczko et al. (2019) baseras på en delningsplattform som förmedlar tjänster, jämfört med Smarta Kartan som ska synliggöra delningsinitiativ och vägleda användaren vidare, kan viktiga insikter för driften av Smarta Kartan erhållas. För det första bör en central aktör som kan arbeta med att behålla och engagera sina intressenter identifieras. När den centrala aktören skapat plattformen bör övriga intressenter bemyndigas så att de kan vara drivande i utvecklingen av plattformen. Vidare poängterar Laczko et al. (2019) vikten av att gemensamt och kontinuerligt skapa och utveckla värde för att plattformen ska vara långlivad.

För ideella organisationer har flerfaldiga gränsöverskridande partnerskap blivit viktigare än någonsin (Babiak & Thibault, 2009, s. 119), samtidigt som olika utmaningar finns för de olika sektorerna inom partnerskapet. Studier av Babiak & Thibault (2009) där en ideell sportorganisation ansvarat över samarbetet i ett *cross-sector partnership* tyder på att strukturella utmaningar var det största bekymret, i likhet med tidigare presenterade studier på *multi-stakeholder partnerships* av MacDonald et al. (2018). Utmaningarna berörde styrning, roller, ansvarsfördelning samt komplexiteten i att strukturera de samarbetande parterna (Babiak & Thibault, 2009, s. 125). En annan utmaning när flera sektorer är involverade framkommer i studien av Palm et al. (2019a, s. 10), där de diskuterar en risk med att staden ska leda utvecklingen av delningsekonomi. Under workshops och intervjuer i studien av Palm et al. (2019a) så framkom det nämligen att detta kan leda till att volontärer och sociala entreprenörer kan känna sig utanför och inte motiverade till att bibehålla engagemang.

Ett möjligt problem är också syftet med partnerskapet, där det lätt blir tävlingsinriktat istället för kollaborativt. För att avhjälpa detta och skapa stabilitet i partnerskapet kan den centrala aktören skapa mer värde för en specifik intressentgrupp genom att försöka stärka relationen genom exempelvis fler gemensamma projekt (Laczko et al., 2019). Det är därtill viktigt att alla intressenter har ett gemensamt mål och ser värdet av att engagera sig i partnerskapet. När staden är initiativtagare och skapar en digital delningsplattform

lämnas ansvaret för att underhålla den och ta hand om dagliga aktiviteter ofta över till frivilliga organisationer. Detta är ett exempel på när staden styr genom *governance through volunteering*, vilket innebär att volontärer och NGO:s får ett större ansvar och tar en drivande roll. Dessvärre svalnar ofta intresset hos dessa frivilligorganisationer, vilket leder till att engagemanget minskar och att tjänsten inte blir särskilt framgångsrik eller långvarig (Palm et al., 2019a, s. 10). Utöver denna roll i Palm et al. (2019a) har vår studie inte kunnat identifiera studier som fokuserar på vilka roller andra aktörer än offentlig sektor kan och bör ta inom ramen för delningsekonomi och partnerskap.

2.4 Förväntningar, attityder och behov

Utifrån tidigare studier i detta kapitel kan vi sammanfatta att intressenters behov styr vilken attityd och inställning de har till sitt deltagande i delningsekonomi, partnerskap och tillhörande plattformar, där tillit är en viktig grundpelare. För att besvara vår centrala frågeställning tar vi även hänsyn till aktörers förväntningar som kan vägleda oss i vilken roll de kan ta och hur engagemang kan skapas med fokus på vår studie och tjänsten Smarta Kartan.

Vi har behandlat tidigare studier där behov varit en central del för att beskriva vad som är viktigt för olika intressenter, och hur vi kan förstå dessa behov. De kan styras av ekonomiska incitament, eget intresse, inre och yttre motivation samt tillit vilket leder oss till en viktig fråga: Vad motiverar individer till att långsiktigt engagera sig i delningsekonomi? Vi har även lagt vikt vid olika intressenters attityder, där det är kritiskt att förstå vilken inställning man har till digitala plattformar och delningsekonomi. Detta är tätt sammanvävt med behov, vilket styr attityder och skapar utrymme för förväntningar. Vilken roll ser man sig själv ha i den framväxande ekonomin? Vad beror detta på och hur kan vi utifrån förväntningar vägleda projektet i framtiden? Slutligen kan behandlade teorier kopplas till att undersöka hur behov har styrt tidigare projekt med Smarta Kartan. Hur skiljer sig detta från Umeå, och framförallt, vad måste Umeå ta i beaktning för att Smarta Kartan ska engagera samhälle, entreprenörer och andra intressenter?

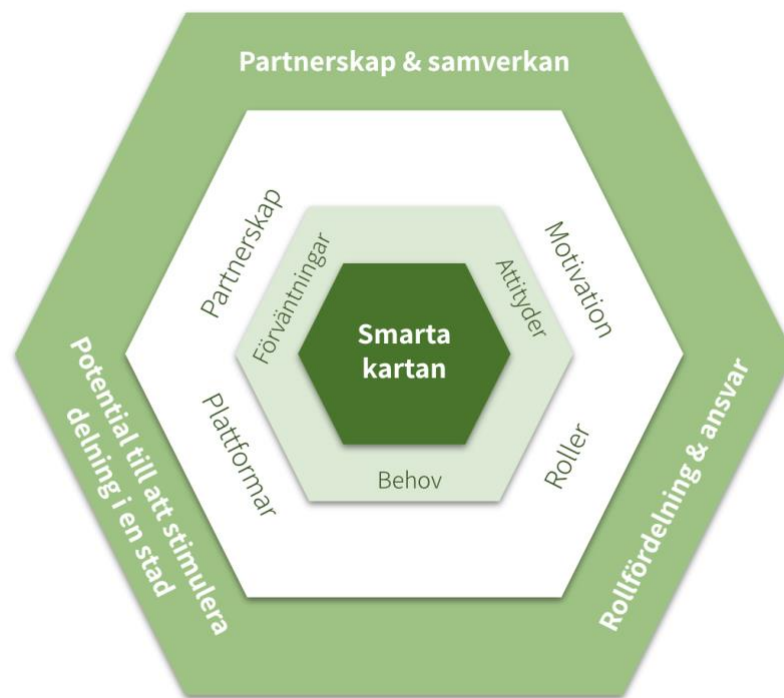
2.4.1 Framtagande av teman

För studiens fortsatta arbete har vi valt att utforma tre centrala teman som kommer behandlas i kommande kapitel. Dessa tre teman sammanfattar hur teorier inom partnerskap, motivation, plattformar samt roller behandlats utifrån studiens tre fokus på förväntningar, attityder och behov. Vårt första tema baseras på tidigare studier inom stakeholder theory, som behandlar hur olika intressenter kan samverka för att bland annat möta komplexa problem inom olika hållbarhetsdimensioner. Motivationsteorin Self-determination theory beskriver olika typer av motivation som styr beteende, och därmed även engagemang. Utifrån vår inledande frågeställning och förutsättningarna för den digitala karta som uppsatsen behandlar, döper vi vårt första tema till (1) *Partnerskap & samverkan*.

För att identifiera vilka roller de olika aktörerna ska ha vid implementering samt drift av Smarta Kartan är det viktigt att förstå vilka förväntningar, attityder och behov de har på samarbeten och digitala plattformar för delningstjänster. Innevarande kapitel har även behandlat teorier och studier på beslutsfattande samt rollfördelning med kommunen i fokus som central aktör. Vårt andra tema benämns därför som (2) *Rollfördelning & ansvar*.

Slutligen har tidigare studier visat på utmaningar i utvecklingen av delningsekonomi i mindre städer i Sverige, där tillit, kollaborativt arbete och nätverk visat sig vara viktiga områden som behöver utvecklas. Detta är grunden till vårt tredje tema (3) *Potential till att stimulera delning i en stad*.

Modellen nedan är skapad för att få en överblick över studiens fokus och vara vägledande för kommande delar i studien. Vi utgår från Smarta Kartan som central del för att studera förväntningar, attityder och behov. För att uppnå syfte och frågeställning utgår vi från tidigare studier inom partnerskap, motivation, plattformar och roller från vårt teoretiska ramverk. De tre teman som vi beskrivit ovan presenteras längst ut i modellen.



Figur 3. Vägledande modell till Smarta Kartan.

3. Metod

Kapitlet inleds med våra vetenskapsteoretiska utgångspunkter och beskriver även vår process med att söka litteratur och hur vi förhållit oss kritiskt till val och användning av källor. Därefter beskriver vi våra praktiska metodval inom den kvalitativa undersökningen. Vi beskriver därefter studiens urval, val av respondenter, förberedelse samt genomförande av intervjuer. Vi presenterar hur insamlade data hanterats och vilken analysmetod som tillämpats. Slutligen går vi igenom sanningskriterier samt etiska riktlinjer för vår studie.

3.1 Vetenskapsteoretiska utgångspunkter

3.1.1 Ämnesval och förförståelse

I denna studie har vi valt att fördjupa oss i ämnet delningsekonomi med fokus på partnerskap och digitala verktyg. Båda författarna studerar sin sista termin på Civilekonomprogrammet med inriktning mot Service Management. Genom vår utbildning har vi fått en bred kunskap inom många företagsekonomiska områden med fokus på ledarskap, tjänster och kundvärde. Utöver detta har hållbarhet genomsyrat en stor del av utbildningen, där vi valt att fördjupa oss inom området vid exempelvis praktikuppdrag samt kurser under våra respektive utbytestermener. Ämnesvalet grundar sig i att vi har ett intresse för hållbara affärsmodeller och verksamhetsutveckling, vilket gjorde oss intresserade av uppdraget kring Smarta Kartan. Saunders et al. (2016, s. 32) poängterar att det är viktigt att välja ett ämne som man både är intresserad av och har tidigare akademisk kunskap från.

Inför en empirisk insamling är det viktigt att förstå forskarnas betydelse för att kunna identifiera och reflektera kring vad som kan ha påverkat studien. I mötet med respondenter och insamlat material kommer forskaren alltid bidra med en förförståelse som omfattar åsikter och uppfattningar om det som studeras (Dalen, 2015, s. 179). Även om vi har erfarenhet av hållbarhetsaspekter i företagsekonomi saknar vi erfarenheter och fördjupade kunskaper inom delningsekonomi. Detta har inneburit att vår förståelse för ämnet utvecklats i takt med studiens utformande. Vi har därmed inhämtat kunskap om ämnet från vetenskapliga artiklar och rapporter för att öka vår förförståelse. Utöver våra intressen och akademiska bakgrund bör hänsyn också tas till vår attityd och objektivitet till det studerade ämnet. Eftersom hållbarhet och samhällsansvar är en aktuell diskussion i hela världen har vi egna uppfattningar om vad som kan räknas som rätt eller fel agerande på både regerings-, företags- och individnivå. Vi är medvetna om att det krävs en förändring i konsumtionsmönster för att leda den hållbara utvecklingen och minska det ekologiska fotavtrycket. Samtidigt är det en otroligt komplex och svår utmaning som världen står inför. Vi ser därför att det är nödvändigt att vi strävar efter objektivitet i studiens utformning för att säkerställa att empiriinsamling och analys utgår från en gedigen teoretisk bakgrund. Vårt mål är därefter att säkerställa att studiens resultat bidrar till insikter som kan vägleda det fortsatta arbetet med tjänsten Smarta Kartan.

3.1.2 Perspektiv

Eftersom denna studie skrivs på uppdrag av Coompanion Nord är det viktigt att kartlägga studiens perspektiv för att tydliggöra hur studien ämnar bidra både praktiskt och teoretiskt. Studiens inriktning mot delningsekonomi, partnerskap och digitala verktyg belyser företagsekonomiska utmaningar med olika aktörer i fokus. Studien behandlar även samhällseliga aspekter, där civilsamhället har en inverkan på studiens utformning, empiri samt resultat. För att fokusera studien mot det inledande syftet och

frågeställningen väljer vi som uppsatsförfattare att utgå från ett samhällsperspektiv, där vi argumenterar för att kommunen är en central aktör i projekt för hållbar utveckling, samtidigt som integration av andra aktörer i samhället såsom entreprenörer, idéburna och invånare har potential att bidra till stadens hållbara utveckling där både ekonomiska, sociala samt miljömässiga aspekter påverkas.

3.1.3 Forskningsfilosofi

Ontologi och epistemologi är två huvudsakliga filosofier inom forskning som styr metodologiska val, forskningsstrategi, datainsamling samt analysförfarande (Saunders et al., 2016, s. 125). Ontologi beskriver läran om verklighetssyn, vilket handlar om sociala företeelser. Det finns två olika synsätt inom ontologi; objektivism och konstruktionism (Bryman & Bell, 2017, s. 52–53). Inom objektivism ser man sociala företeelser som oberoende av aktörer. Verkligheten blir således objektiv och är inte något som vi själva påverkar. Inom konstruktionism ser man istället att sociala företeelser är något som aktörer ständigt skapar. Verklighetssynen där är att sociala företeelser är socialt konstruerade av aktörer och ständigt utvecklas. I vår studie utgår vi från den ontologiska uppfattningen konstruktionism. Bakgrunden till detta är att vi vill undersöka förväntningar, attityder och behov hos olika aktörer. Vi tror inte att sociala företeelser kommer vara objektiva, utan att varje aktör kommer ha olika syn och påverka den sociala verkligheten på olika sätt. Vi tror därmed att svaren från våra respondenter kommer att vara subjektiva, vilket gör att vi måste tolka svaren. Utifrån detta är ett konstruktionistiskt synsätt en lämplig verklighetssyn eftersom vi vill inhämta kunskap från olika individer.

Epistemologi beskriver läran om kunskapssyn, som behandlar vad som är kunskap och vad som kan betraktas som acceptabel kunskap. Inom epistemologi kan man ha två olika synsätt; positivism eller interpretivism (Bryman & Bell, 2017, s. 47–49). Positivism är mer av en naturvetenskaplig metod vid forskning av social verklighet. Vetenskapen ska därmed vara värderingsfri där endast företeelser som kan bekräftas med sinnen kan ses som riktig kunskap. Inom positivism är teorins syfte att utveckla hypoteser som kan testas och ge förklaringar (Bryman & Bell, 2017, s. 47). Interpretivism handlar istället om tolkningar, där man vill ta hänsyn till samhällsvetenskapens studieobjekt och förståelse för mänskligt beteende istället för att försöka förklara de krafter som påverkar människors handlingar (Bryman & Bell, 2017, s. 49). I denna studie utgår vi från en interpretivistisk kunskapssyn, där vi genom att tolka insamlade data vill öka förståelse för arbetet med Smarta Kartan. Detta perspektiv passar studien väl eftersom våra tolkningar av respondenternas svar kommer att vara subjektiva och syfta till förståelse för hur förväntningar, attityder och behov hos aktuella aktörer kommer att påverka hur driften av Smarta Kartan bör och kan bedrivas.

3.1.4 Vetenskaplig ansats

Förhållandet mellan teori och praktik i ett forskningsarbete kan förklaras utifrån två teorier. Deduktion innebär att forskaren utgår från någon typ av teori eller hypotes som testas genom empiriska observationer (Collis & Hussey, 2014, s. 7). Den deduktiva teorin är den vanligaste uppfattningen om hur förhållandet mellan teori och praktik ser ut (Bryman & Bell, 2017, s. 42). Ett induktivt tillvägagångssätt innebär att teori utformas utifrån empiriska resultat, där målet är att specifika observationer ska generaliseras (Collis & Hussey, 2014, s. 7). Med denna ansats blir teorin istället resultatet av insamlade data (Bryman & Bell, 2017, s. 45). Enligt Kvale & Brinkmann (2014, s. 238) är kvalitativ forskning ofta induktiv eftersom forskarna angriper sitt ämne utan att ha idéer att testa. De båda ansatserna kan även kombineras i en och samma studie, och kallas då för en

abduktiv ansats. Inom abduction rör sig forskaren fram och tillbaka mellan en induktiv och deduktiv ansats (Saunders et al., 2016, s. 148). Detta innebär att information används för att utforska ett fenomen, identifiera teman och förklara mönster, vilket kan resultera i ny teori eller ändring av befintliga teorier (Saunders et al., 2016, s. 152). Studiens syfte är delvis att kartlägga hur andra städers arbete med Smarta Kartan fungerat, samt hur Umeås framtida arbete ska se ut. Det finns ingen tidigare forskning om detta, vilket innebär att vi kommer producera ny kunskap som är i linje med en induktiv ansats. Eftersom syftet med vår studie inte är att testa befintliga teorier kan en renodlad deduktiv ansats uteslutas. Däremot är studien formad utifrån tidigare forskning och teorier för att det empiriska materialet ska kunna analyseras. Detta innebär att vi kommer röra oss mellan teori och empiri för att kunna dra slutsatser, vilket tyder på att vi utgår från en abduktiv ansats.

3.1.5 Forskningsstrategi och forskningsdesign

En forskningsstrategi är en plan för hur forskaren kommer gå tillväga för att besvara sin forskningsfråga (Saunders et al., 2016, s. 177). Valet av strategi ska grundas på studiens forskningsfråga och syfte, men hänsyn bör också tas till studiens tidsram och resurser. Det finns två forskningsstrategier inom samhällsvetenskaplig- och företagsekonomisk forskning; kvantitativ och kvalitativ. Kvantitativ forskningsstrategi betonar kvantifiering vid datainsamling och analys. En kvantitativ studie är vanligtvis associerad till ett positivistiskt synsätt då man ofta vill man göra en teoriprövning (Saunders et al., 2016, s. 166). Kvalitativ forskningsstrategi lägger större vikt vid ord istället för kvantifiering vid insamling och analys av data (Bryman & Bell, 2017, s. 58). I kvalitativ forskning utgår man från att människors upplevelser är av betydelse, samt att verkligheten skapas av de aktörer som finns i den. Olika aktörer påverkar de nätverk som de ingår i, och i kvalitativ forskning vill man ta reda på orsakssamband och tolka dessa (Alvehus, 2019, s. 21). Inom interpretivism dras slutsatser ofta genom kvalitativa analysmetoder som baseras på kvalitativa data (Collis & Hussey, 2014, s. 47). Det är även vanligt att forskaren medger att forskningen är subjektiv, samt att slutsatserna är partiska och värdeladdade. Eftersom vi utgår från en konstruktionistisk syn på verkligheten och en interpretivistiskt syn på kunskap är en kvalitativ strategi bäst lämpad för att besvara studiens syfte och forskningsfråga. Inom kvalitativ forskning är det vanligt att författarna använder en abduktiv ansats (Saunders et al., 2016, s. 168), vilket ger ytterligare stöd för att en kvalitativ studie är i linje med tillvägagångssättet i vår studie.

En deskriptiv studie ämnar skapa en noggrann bild av en händelse, person eller situation. Forskningsfrågan brukar därför börja med antingen vem, vad, vart, när eller hur, för att kunna beskriva vad det handlar om (Saunders et al., 2016, s. 175). Eftersom vår studie fokuserar på *hur* projektet Smarta Kartan ska organiseras utifrån en noggrann kartläggning av olika aktörers förväntningar, attityder och behov genomförs därmed en deskriptiv studie utifrån en kvalitativ ansats.

Tabell 2. *Sammanställning av vetenskapsteoretiska utgångspunkter.*

Perspektiv	Samhällsperspektiv
Epistemologisk syn	Interpretivism
Ontologisk syn	Konstruktionism
Vetenskaplig ansats	Abduktiv
Forskningsstrategi	Kvalitativ
Forskningsdesign	Deskriptiv

3.1.6 Litteratursökning

Litteratursökningen har bedrivits för att ta reda på vad tidigare forskning behandlat inom området. Enligt Saunders et al. (2016, s. 104) kräver forskningsfrågor inom ett nyare ämne ofta en bredare sökning än mer utforskade områden. Eftersom vårt valda ämne inte är särskilt utforskat har vi därför studerat flera olika områden som relaterar till vår centrala frågeställning. Vi har sökt litteratur inom områden som delningsekonomi, delningsplattformar och partnerskap. Vi har främst sökt litteratur via universitetsbibliotekets söktjänst, via EBSCO host och via Google Scholar. Vi har genomfört en systematisk sökning utifrån riktlinjer från Collis & Hussey (2014, s. 77) där vi identifierat vårt ämne, kommit fram till sökord som är relevanta, lokaliserat användbara artiklar och därefter gått vidare till artiklarnas referenser för att hitta originalkällan till viktiga begrepp och definitioner. Sökningen har även pågått löpande under arbetet. De sökord som vi började använda var bland annat: *cirkulär ekonomi*, *delningsekonomi*, *sharing cities* och *sharing platforms*. Dessa sökord gav oss inte tillräckligt med underlag som passade studiens inriktning, vilket gjorde att vi kompletterade vår sökning. Utifrån de artiklar som identifierats sökte vi i referenslistor för att hitta ytterligare material och tidigare studier inom de olika områdena. Vi valde sedan att göra en utökad sökning på *stakeholder theory*, *multi-stakeholder partnerships*, *collaborative economy*, *roles in the sharing economy*, och *platform governance*.

Vi har till största mån använt oss av fackligt granskade artiklar och förstahandskällor. Till metodkapitlet har vi använt oss av de senaste upplagorna av relevant litteratur och kurslitteratur som finns tillgänglig på Umeå universitetsbibliotek. Utöver detta har rapporter som publicerats av myndigheter använts för att behandla och beskriva viktiga begrepp och händelser.

3.1.7 Källkritik

Thurén & Werner (2019, s. 12) beskriver fyra kriterier för källkritiska principer: äkthet, tidssamband, oberoende och tendensfrihet. Med *äkthet* så syftar författarna på att den faktiska källan ska vara den som den utger sig för att vara. *Tidssamband* är kopplat till den tid som gått mellan att en händelse sker och berättelsen om denna händelse. Med andra ord, om det gått en längre tid finns det större skäl att tvivla på att berättelsen är korrekt. *Oberoende* handlar om att källan ska stå fritt och inte vara referat eller avskrift av andra källor. *Tendensfrihet* syftar till att källan inte ska ha personligt, ekonomiskt eller politiskt intresse då det kan ge en opålitlig bild. Vi har kritiskt granskat samtliga källor under arbetets gång för att säkerställa att dessa hanteras på ett adekvat sätt och ökar trovärdigheten för vår studie.

För att förhålla oss till principen om äkthet har vi använt fackligt granskade vetenskapliga artiklar som publicerats i erkända tidskrifter. Övriga källor och rapporter har använts för att styrka trender, initiativ och samhällliga aspekter. Dessa källor påverkar inte det som ligger till grund för teorin och kommande analys, utan de har använts för att aktualisera och problematisera vårt valda ämne. Tidssambandskriteriet har vi förhållit oss till genom att sträva efter att använda oss av nya och aktuella studier. Äldre källor förekommer enstaka gånger där vi återgått till förstahandskällor för definitioner och begrepp. Exempelvis har studier av Freeman från 80–90-talet använts eftersom han ses som grundaren av "Stakeholder theory". Därefter har teorin studerats av andra författare och uppdaterats flera gånger till bland annat "Multi-stakeholder partnerships", vilket visar på teorins fortsatta aktualitet och relevans. Vi kan däremot inte säkerställa att alla använda källor har baserat sina resultat på aktuella studier, vilket innebär att aktualiteten kan

ifrågasättas. En artikels publiceringsdatum beskriver inte när undersökningen är gjord. För att se till att vi använder oss av oberoende källor har vi letat upp originalkällor och inte använt referat ur artiklar som hänvisar till en annan artikel. Detta minskar risken för feltolkning. Samtidigt utgår studien från många engelskt skrivna artiklar, vilket lett till att användandet av dessa blivit översatt till svenska. Därför finns en viss risk för feltolkning på grund av vår översättning av specifika ord.

Med hänsyn till tendensfrihet vill vi uppmärksamma att studien av Palm et al. (2019a) finansierades av VINNOVA inom Sharing Cities Sweden. Palm et al. hävdar att intressekonflikter saknas då investerarna inte varit delaktiga i studiens utformning och genomförande. För vår studie kommer resultatet användas som vägledning för att identifiera möjliga roller för olika intressenter i projektet Smarta Kartan Umeå, varvid vi anser att studierna av Palm et al. ger viktiga insikter till vårt arbete. Därav kommer studien användas i det teoretiska ramverket och vara grunden till kommande empiriinsamling och analys, samtidigt som vi kritiskt granskar resultatet och huruvida det finns implikationer till att studien är vinklad på ett mindre sanningsenligt sätt. Vi har även utgått från att rapporter och information från Umeå kommun och Coompanion Nord eventuellt kan vara partiska och vinklade till deras fördel, vilket tagits i beaktning. Slutligen vill vi tydliggöra att denna studie skrivs på uppdrag av Coompanion Nord. Vi som författare har ett enskilt uppdrag och uppdragsgivaren har inte påverkat studiens utformning och vi erhåller inga ekonomiska bidrag. Uppdragsgivaren kommer utöver vägledning endast att förse oss med rapporter från Sharing Cities och lägesrapporter av Smarta Kartan. Dessa rapporter är inte publicerade och kommer därför inte användas i rapporten, utan endast bidra till vår förståelse över arbetet med projektet.

3.2 Praktisk metod

3.2.1 Val av undersökningsmetod

För att uppnå syftet med studien är det viktigt att den metod som används för insamling av data överensstämmer med forskningsstrategin och ger utsikter för att besvara den centrala frågeställningen. Inom kvalitativ forskning är intervjuer, enkäter, observationer och deltagande observationer vanliga metoder för att samla in data. Forskningsdesignen för tidigare studier inom vårt valda område är väldigt varierande, men har gemensamt att de utgår från kvalitativa metoder. Palm et al. (2019a) som studerat städers roll inom delningsekonomi har använt kvalitativa metoder såsom semistrukturerade intervjuer, observationer samt workshops för att samla in data. I likhet med vår studie samlades data in för att öka förståelsen för olika roller som städer kan praktisera för att styra och utveckla en delningsekonomi. Hofmann et al. (2019) har istället genomfört en kvalitativ och hermeneutisk litteraturgranskning för att kartlägga roller inom delningsekonomi. Deras metod motiveras med att ämnesområdet är nytt och utforskat, där de anammat en hermeneutisk ansats för att subjektivt granska och tolka tidigare litteratur för att skapa en djupare förståelse för ämnet (Hofmann et al., 2019, s. 3). Till skillnad från studien av Hofmann et al. (2019) fokuserar vår studie på specifika grupper inom ett projekt. Tidigare studier inom *platform governance* har baserats på semistrukturerade intervjuer och observationer på ett specifikt case (se Berkowitz & Souchaud, 2019) samt litteraturgranskningar (se Sutherland & Jarrahi, 2018). Studier kopplat till *stakeholder theory* har utifrån kvalitativa metoder exempelvis genomfört semistrukturerade intervjuer (se Clarke & MacDonald, 2019), eller semistrukturerade intervjuer som kompletterats med dokument som andrahandskällor (se Babiak & Thibault, 2009).

Utifrån vår valda forskningsstrategi, kvalitativ metod, finns det som tidigare nämnt några vanligare datainsamlingsmetoder. Observationer innebär att forskaren systematiskt iakttar, tolkar och analyserar människors beteenden (Saunders et al., 2016, 354). Eftersom vi inte fokuserar på beteenden i en viss organisation eller grupp så lämpar sig inte observation som undersökningsmetod. Enkäter är en lämplig metod när man har standardiserade frågor som respondenterna förmodligen kommer tolka likadant (Saunders et al., 2016, s. 439). Ofta används enkäter när man vill beskriva eller utforska ett fenomen. Exempelvis kan en enkät vara bra om man vill samla in data om konsumenters attityd till e-handel, men för att förstå bakgrunden till attityden så behöver man troligtvis komplettera enkäten med intervjuer. Enkäter skulle således kunna vara ett alternativ till vår studie, men eftersom vårt fokus är på att förstå förväntningar, attityder och behov ser vi att vi kommer behöva mer ingående information från våra respondenter, vilket även ligger i linje med vår kunskapssyn interpretivism. Utifrån ett interpretivistiskt synsätt vill man undersöka data kopplat till förståelse, åsikter, attityder och känslor, vilket intervjuer från utvalda respondenter kan ta reda på (Collis & Hussey, 2014, s. 133). Intervjuer är ett effektivt tillvägagångssätt för att få reda på hur en person tänker och känner inför ett ämne (Alvehus, 2019, s. 85), och för att uppnå studiens syfte är därför intervjuer den insamlingsmetod vi valt att använda oss av.

Det finns flera olika sätt att genomföra en intervju. Den kan vara strukturerad, vilket innebär att frågorna är standardiserade (Bryman & Bell, 2017, s. 213). Strukturerade intervjuer används oftast vid kvantitativa studier, där avvikelser inte tillåts eftersom det riskerar tillförlitligheten och trovärdigheten i en sådan studie (Bryman & Bell, 2017, s. 452). I en kvalitativ studie är ostrukturerade eller semistrukturerade intervjuer bättre eftersom det i en sådan studie är önskvärt att röra sig i olika riktningar och anpassa samtalen efter respondenten (Bryman & Bell, 2017, s. 452). I en ostrukturerad intervju använder intervjuaren kanske bara en stor fråga, eller flera frågor kopplade till teman, med avsikt att få det att likna ett helt vanligt samtal (Bryman & Bell, 2017, s. 453). I en semistrukturerad intervju följer intervjuaren istället ett öppet formulär, baserat på teman med bredare frågor och följdfrågor (Alvehus, 2019, s. 87). Utifrån tidigare studier och riktlinjerna för vårt uppdrag har vi en känsla för vad vi vill undersöka, men samtidigt är det viktigt att anpassa sig till respondenterna. Detta medför att vi bör ha möjlighet att ställa följdfrågor som anpassas efter respondenternas svar. Därtill är kontroll över vilka huvudfrågor som ställs nödvändigt för att efterfölja vårt fokus på *förväntningar*, *attityder* och *behov* samt den teoretiska referensramen, vilket innebär att ostrukturerade intervjuer inte är en lämplig undersökningsmetod. Eftersom vårt forskningsområde är relativt utforskat, och det faktum att tidigare studier utgått från olika kvalitativa metoder där semistrukturerade intervjuer varit återkommande, finns stöd för att semistrukturerade intervjuer är en lämplig metod för vår studie.

Vi kommer därför generera en semistrukturerad intervjuguide som är baserad på vår teoretiska referensram och våra tre huvudteman, för att i efterföljande analys kunna koppla ihop teori med empirin från intervjun. Detta är i linje med studiens abduktiva ansats. Intervjuer kan genomföras med ett intervjuobjekt i taget eller i grupp (Collis & Hussey, 2014, s. 134). Vi har valt att genomföra intervjuer med ett intervjuobjekt i taget då vi har valt ut specifika personer från olika organisationer och grupper, se urval och val av respondenter nedan.

3.2.2 Urval

Enligt Saunders et al. (2016) finns det två huvudsakliga urvalsmetoder; sannolikhetsurval eller icke-sannolikhetsurval. I en kvalitativ studie med semistrukturerade intervjuer som undersökningsmetod är icke-sannolikhetsurval att föredra. I ett icke-sannolikhetsurval är urvalet inte slumpmässigt utan man väljer ut specifika respondenter (Saunders et al., 2016, s. 295), vilket är en viktig förutsättning för vår studie. Detta kan göras genom fyra olika tekniker; kvoturval, målstyrt urval, frivilligt urval och bekvämlighetsurval (Saunders et al., 2016, s. 298). Urval inom kvalitativ forskning tenderar att fokusera på målstyrt urval, där forskarna utformar urvalskriterier som gör det möjligt att identifiera respondenter som bidrar till att besvara forskningsfrågan (Bryman & Bell, 2017, s. 405). Utifrån ett interpretivistiskt synsätt är ett målstyrt urval vanligast eftersom man inte vill göra en statistisk analys som kan generaliseras till en population (Collis & Hussey, 2014, s. 131).

I vår studie kommer vi därmed göra ett *målstyrt urval*, eftersom vi behöver information från personer som antingen varit med och startat upp Smarta Kartan i andra städer eller personer från specifika organisationer som potentiellt kan ta en roll i driften av Smarta Kartan i Umeå. Saunders et al. (2016, s. 301–303) beskriver olika tekniker för genomförandet av ett målstyrt urval: extremt, heterogent, homogent, kritiskt, representativt samt teoretiskt urval. Den metod som tillämpas ska bero på syftet med studien och bidra till att besvara vår centrala frågeställning, vilket i vår studie innebär att ett *heterogent urval* bör tillämpas. Denna urvalstyp är användbar när olika perspektiv efterfrågas för att kunna samla in data som beskriver och förklarar förvalda teman (Saunders et al., 2016, s. 301). För att säkerställa variation i urvalet bör forskarna därtill identifiera olika urvalskriterier innan respondenter väljs ut. De personer som kan ingå i urvalet för att bidra till insikter som hjälper oss besvara vår forskningsfråga är en limiterad grupp i Sverige. Genom att nå dessa personer är förhoppningen att få *olika perspektiv* på projektet, och således skapa en bred förståelse för sammanhanget. Vårt urval av respondenter kan ses som litet, men eftersom det totalt sett är en mindre grupp i landet som är insatta i tjänsten Smarta Kartan blir det ändå ett representativt urval för vår studie. Vi uppskattar att vårt urval representerar en betydande del av den totala populationen.

3.2.3 Val av respondenter

I inledningen presenterades studiens olika intressenter där Umeå kommun, ideella föreningar, idéburna, sociala entreprenörer, invånare i Umeå samt engagerade i Smarta Kartan från Malmö, Göteborg, Sjuhärad och Karlstad identifierades. Vi har utifrån dessa grupper strategiskt valt ut personer med specifika erfarenheter eller personer som vi på förhand vet att vi behöver information från.

Våra urvalskriterier har således varit att respondenterna antingen ska ha en anknytning till Smarta Kartan eller engagera sig i utvecklingen av delningsekonomi i Umeå. Vi har begränsat vårt urval till följande intressentgrupper; Umeå kommun, sociala entreprenörer i Umeå, ideella organisationer samt ansvariga över Smarta Kartan i andra städer. Begränsningen har föranletts av studiens syfte på drift och organisering av den digitala Smarta Kartan. Det är således inte av intresse att kontakta invånare i Umeå, då de inte har den kunskap om projektet som efterfrågas. Utifrån kontakt med Coompanion Nord uppdagades även att idéburna samt ideella föreningar i nuläget inte är involverade i utvecklingen av hemsidan, vilket tagits i beaktning. Utöver detta är antalet delningsentreprenörer i Umeå begränsat, vilket gör det viktigt att försöka nå så många av dem som möjligt. Genom vårt målstyrda urval identifierades fyra potentiella städer som

använder sig av Smarta Kartan, två representanter från Umeå kommun som jobbar med hållbar utveckling och delningsekonomi, tre entreprenörer från Umeå som vi fått kännedom om genom vår uppdragsgivare, samt en ideell organisation. Vi kontaktade samtliga potentiella respondenter eftersom vi ville lyfta in så många perspektiv som möjligt i studien. För att kontakta våra respondenter skickades en förfrågan ut via mejl där vi presenterade vår studie. Vi intervjuade åtta av studiens tio potentiella respondenter. Bortfallet bestod av två delningsentreprenörer som inte hade möjlighet att delta. Trots bortfallet anser vi att urvalet är representativt för vår studie och fångar upp perspektiv från samtliga intressentgrupper. Fler intervjuer hade kunnat ge ytterligare insikter, men vår bedömning är att det faktiska urvalet varit tillräckligt för att dra slutsatser som uppnår studiens syfte och besvarar den centrala frågeställningen.

Tabell 3. Förteckning över intervjuade respondenter

Organisation	Roll
Borås kommun	Projektledare hållbar landsbygd Sjuhärad
Göteborgs stad	Tidigare: Medgrundare KEG, Nu: Förvaltningen för konsument- och medborgarservice & Processledare Sharing City Göteborg
Karlstad kommun	Miljöstrateg & Projektledare Karlstad delar
Malmö stad	Projektledare inom cirkulär/delningsekonomi vid Malmös Miljöförvaltning
Umeå kommun	Trafikplanerare & ansvarig för U-bike
Umeå kommun	Utvecklingsstrateg & Projektledare Sharing City Umeå
Greenlab	Entreprenör inom delningsekonomi i Umeå
Fritidsbanken Umeå	Distriktsamordnare för Fritidsbanken i Västerbottens län & VD för Idrottsservice i Västerbotten

3.2.4 Datainsamling och intervjuguide

Kvale & Brinkmann (2014, s. 32) beskriver hur kvalitativa intervjuer kräver en hög färdighetsnivå hos intervjuaren. Intervjuaren måste ha kunskap om intervjuområdet, samtidigt som denne ska ha förståelse för olika metodologiska alternativ och ha insikt om vilka teoretiska problem som kan uppstå när man ämnar skapa kunskap genom samtal. Vidare är denna kunskap beroende av den sociala relationen mellan den som intervjuar och den som blir intervjuad, där det är viktigt att skapa en miljö där intervjupersonen känner sig trygg att berätta om privata händelser. För att uppnå detta krävs en balans mellan intresset att komma åt värdefull kunskap samtidigt som etisk respekt ska visas för intervjupersonen och dennes integritet (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 33).

Eftersom vår erfarenhet av att genomföra kvalitativa intervjuer var låg innan denna studie genomfördes, förberedde vi oss genom att följa rekommendationer och tekniker från författare inom området för kvalitativa studier. Enligt Kvale & Brinkmann (2014, s. 34) lär man sig färdigheten att intervju genom att faktiskt intervju, men samtidigt kan man förbereda sig för intervjuerna genom att följa några tumregler och tekniker. En central aspekt bygger på intervjuarens färdigheter och personliga omdöme när denne ställer frågor. Kvaliteten hos den data som produceras vid intervjun beror på intervjuarens färdigheter och ämneskunskaper, där kunskap om ämnet särskilt krävs för att ställa

följdfrågor (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 85). Som förberedelse för intervjuerna med utvalda personer har vi utvecklat vår förståelse för ämnet genom hela uppsatsskrivandet under närmare två månader. Vi har även gjort bakgrundsforskning om de personer vi intervjuar för att skapa en förförståelse för deras respektive yrkesroller och få en inblick i vilka projekt inom delningsekonomi de varit delaktiga i. Genom denna förförståelse är förhoppningen att vi ska vara förberedda för att ställa uppföljningsfrågor under intervjuerna för att förstå underliggande förväntningar, attityder och behov hos våra respondenter.

Vi har utvecklat en gemensam intervjuguide som vi utgått från i våra semistrukturerade intervjuer. Intervjuguiden baseras på vårt teoretiska ramverk och har strukturerats utifrån studiens tre huvudteman som berör partnerskap, roller samt delningsekonomin potential. Under varje tema behandlas studiens tre fokus på förväntningar, attityder och behov. Eftersom våra respondenter kommer från olika organisationer, har olika rollbeskrivningar samt diversifierade anknytningar till projektet Smarta Kartan anpassades frågorna till varje intervju. Vi organiserade guiden med färger, för att tydligare illustrera vilka frågor som var kopplade till respektive intressentgrupp. Variationen i formuleringar av frågorna gjordes för att respondenten skulle kunna svara på dem kopplat till sin organisation och personliga erfarenhet. Inför intervjuerna med personer från städer som redan har implementerat kartan i sin stad anpassades frågorna till fokus på genomförande, projektets utveckling samt uppkomna svårigheter och möjligheter. I kontrast till detta anpassades frågorna med personer från Umeå kommun på tidigare samarbetsprojekt, lärdomar från dessa samt förväntningar på det pågående projektet innan lansering. Slutligen anpassades frågorna till entreprenörer och ideella föreningar genom att fokusera på förväntningar, behov och attityder till digitala verktyg, samverkan, kommunen och andra aktörer.

Intervjuguiden börjar med generella frågor om vilken organisation och roll respondenten hade. Sedan följer frågor kring exempelvis vilken relation respondenten har till delningsekonomi, vilka samarbeten de har och erfarenheter från dessa, delaktighet i projekt, förväntningar på kommun och andra aktörer, utmaningar och möjligheter samt motivationer. För hela intervjuguiden, se appendix 2.

3.2.5 Genomförande av intervjuer

Inför intervjuerna skickade vi ut information gällande deltagandet och vilka rättigheter respondenterna har, vilket görs för att etablera ett informerat samtycke (Saunders et al., 2016, s. 252). Vad som behöver informeras om kan variera beroende på studiens strategi och syfte. Vi valde att informera deltagarna om deras rätt att avbryta intervjun när de vill, samt att de har rätt att inte besvara en eller flera frågor. Vi beskrev vad resultatet skulle användas till, samt lyfte frågan om konfidentialitet samt anonymitet. Vi informerade om att de skulle bli tillfrågade om det var okej att intervjun spelades in för att kunna transkriberas, och om vi fick nämna vilken organisation och roll de tillhör. Se appendix 3 för utskick av information.

Vår ambition var att hålla fysiska intervjuer med de individer som var lokaliserade i Umeå och videointervjuer med personer från andra städer. Att använda sig av videointervjuer underlättar när avståndet annars blivit en avgränsning vid urvalet av respondenter (Saunders et al., 2016, s. 426). Fysiska möten var dock inte möjligt på grund av att studien genomfördes under rådande utbrott av covid-19, där fysisk kontakt skulle undvikas i den mån det var möjligt. Samtliga intervjuer genomfördes därför via nätet med program som

Zoom, Microsoft teams eller Google Hangouts beroende på vad respondenten föredrog. Samtliga intervjuer inleddes med en kort presentation av oss och studiens syfte. Alla respondenter godkände inspelning av samtalen och att deras yrkesroll och organisation presenteras i uppsatsen. Under intervjuerna var vi positionerade i hemmet, vilket även merparten av respondenterna var. Detta resulterade i att stämningen upplevdes avslappnad, även om det inte var ett fysiskt möte. Båda författarna var delaktiga i samtliga intervjuer, varav en ansvarade över att ställa frågor och föra samtalet. Den andres uppgift var att säkerställa att viktiga frågor behandlades och att samtliga teman täcktes. Utöver detta var denna person extra observant på respondentens kroppsspråk och förde anteckningar. Intervjuguiden var ett bra stöd i samtalen, och vi upplevde att flera respondenter spontant pratade på och automatiskt besvarade flera av våra frågor. Detta ledde till att vi kunde ställa fler följdfrågor, vilket gav djupare insikter. I andra intervjuer fick vi vara mer aktiva i att styra samtalet till de områden vi ville behandla. Vi var också noggranna med att undvika ledande frågor, och bad om förtydligande när det behövdes.

En intervju var mer unik att genomföra då denne respondent förflyttade sig i en butik under mötet. Detta ledde till att en del bakgrundsljud distraherade samtalet, samt att uppkopplingen ibland sviktade. Denna intervju hölls dessutom på engelska, men trots vissa distraktioner flöt samtalet på bra. Några allmänt upplevda fördelar med videointervjuer från vår sida är att det kräver mindre tid och känns som en bekväm situation. Däremot kunde ljudet ibland vara sämre, och det fanns risk att deltagarna i samtalet började prata på samma gång och avbröt varandra. Det var därför viktigt att vi var lyhörda i samtalen. Överlag fungerade tekniken ändå väl, och nästintill samtliga inspelningar höll god kvalitet. Intervjuerna avrundades med den gyllene frågan: "Finns det något som vi har glömt att fråga om som du tycker är viktigt att nämna i detta sammanhang?". Därefter tackade vi för deras tid och frågade om de ville ha återkoppling eller faktagranska använt material från intervjuerna, exempelvis godkänna citat innan de publiceras i uppsatsen. Majoriteten ville granska citat och även mer faktarelaterat material, medan några få avböjde.

3.2.6 Analytisk metod

Semistrukturerade intervjuer tenderar att generera en stor mängd data som måste tolkas för att slutsatser ska kunna dras. För att hantera insamlade data från kvalitativa semistrukturerade intervjuer är därför tematisk analys en bra metod (Saunders et al., 2016, s. 579). Tematisering är en metod för presentation av intervjudata som utgår från de områden som intervjuguiden behandlar (Dalen, 2015, s. 86). En fördel med tematisk analys är enligt Braun & Clarke (2006, s. 78) dess flexibilitet, och det är även en lämplig metod för de som har lite erfarenhet av kvalitativa studier (Braun & Clarke, 2006, s. 81). Eftersom vår intervjuguide baseras på teman som skapats utifrån studiens frågeställning och teoretiska ramverk blir tematisk analys en given metod för att lyfta fram det centrala i vår insamlade data.

Braun & Clarke (2006, s. 87) beskriver sex faser i en tematisk analys där den första fasen handlar om att bli bekant med sin data, vilket man kan bli genom att transkribera den inspelade intervjun och läsa igenom transkriberingen flera gånger. Man kan senare gå vidare till nästa fas där man börjar initiera koder till särskilda datautdrag. Steg tre till fem handlar om att samla koderna i specifika teman och eventuellt revidera de teman som man tidigare skapats. I sista fasen väljer man ut levande och övertygande datautdrag och säkerställer att dessa relaterar till studiens forskningsfråga och litteratur.

Efter respektive intervju lyssnade båda författarna igenom inspelningen och gjorde noggranna transkriberingar. Transkriberingarna gjordes i direkt anknytning till genomförd intervju i den mån det var möjligt. Genom att transkribera sina intervjuer blir man mer bekant med innehållet och kan börja se mönster, betydelser och återkommande teman (Saunders et al., 2016, s. 580). Att bli bekant med sitt insamlade material är en förutsättning för att kunna fortsätta med en analys av data. Efter transkribering gick vi in i kodningsprocessen. Vi gjorde datautdrag på det som var intressant och tilldelade utdragen egna koder. Kriterierna för utdragen var att de skulle relatera till studiens fokus på förväntningar, attityder och behov eller till studiens teman och teoretiska ramverk. Därefter kategoriserade vi dessa koder utifrån innehåll med syfte att reducera data och identifiera mönster. Vi kopplade därefter kategorierna till studiens tre centrala teman: (1) Partnerskap & samverkan, (2) Rollfördelning & ansvar och (3) Potential att stimulera delning i en stad. Slutligen utformades underteman. Enligt Dalen (2015, s. 88) ska forskaren under hela analysprocessen vara beredd att anpassa sina teman efter det insamlade materialet. Det är också vanligt att huvudteman följs av underteman. Vid bearbetning av vår insamlade data och efterföljande kategorisering har vi ansett att våra tre huvudteman återspeglas, och därmed representerar materialet på ett tillfredsställande sätt. Vi har därför inte sett någon anledning till att anpassa våra tre huvudteman och valde således att behålla dem inför fortsatt databearbetning. När denna kategorisering var färdig så utvecklade vi specifika underteman som identifierades i vår insamlade data och relaterade till våra tre centrala teman. Utöver detta valde vi att dela in vår empiri i två undergrupper där Malmö, Göteborg, Sjuhärad och Karlstads data behandlades för sig, och svaren från respondenter i Umeå för sig. Anledningen till detta var att underlätta för kommande analys och göra det enkelt för oss att se skillnad mellan städer som redan etablerat sin version av kartan, och Umeå som ska lansera kartan under året. Dessa undergrupper framgår däremot inte i den empiriska framställningen.

Tabell 4. Exempel på bearbetning av data.

Datautdrag	Kod	Kategori	Tema	Undertema
Eftersom vi är alla kommuner i det här projektet så att ja men vi är med som en stöttande eller möjliggörare dörröppnare, kanske hjälpa till och säkra pengar, såna saker. [...]	1. Kommun i stöttande roll (förväntning) 2. Kommun som möjliggörare	Kommunens roll	Rollfördelning och ansvar	Kommunens roll i en delnings-ekonomi

Baserat på vår tematisering kommer data från intervjuerna presenteras utifrån våra valda teman och underteman och inte efter varje intervjuperson. Citat från våra respondenter presenteras med deras roll och organisation, vilket de godkänt, se avsnitt 3.2.5. Att presentera data utifrån våra teman gör att kommande analys kan göras mer effektivt och strukturerat då analysen kommer utgå från de teorier som är kopplade till varje tema.

3.2.7 Sanningskriterier

Reliabilitet och validitet är kriterier som appliceras för att värdera en studies resultat och dess tillförlitlighet. *Reliabilitet* handlar om att författarna genomgående kan visa och beskriva vad de har gjort för att studien ska kunna göras om och då få lika resultat (Saunders et al., 2016, s. 202). Utifrån ett interpretivistiskt synsätt är dock inte reliabilitet lika viktigt som det vore i en positivistisk studie, eftersom det blir svårt att få exakt lika resultat då man fokuserar på individer och tolkningar i specifika sociala kontexter (Collis & Hussey, 2014, s. 53). Detta bekräftas av Dalen (2015, s. 115) som menar att det blir

svårt att ställa ett sådant krav på kvalitativa studier. I denna typ av studier spelar forskarens roll en viktig faktor, vilket är svårt att återupprepa. I kvalitativa studier kan reliabilitet därför hanteras genom att vara väldigt noggrann i beskrivningar av forskningsprocessen. Enligt Dalen (2015, s. 116) bör förhållanden för forskaren, respondenterna och intervjukontexten, samt vilka analytiska metoder som använts vid hantering av datamaterialet inkluderas i beskrivningarna. Vår studie kan uppfylla kriterierna för reliabilitet eftersom vi genomgående beskrivit vad vi har gjort, hur vi har gjort det och varför. En central del av detta är att vi upprättat en intervjuguide, beskrivit hur intervjuerna genomförts och vad våra respondenter representerar för organisation och roll. Det är lika viktigt att beskriva hur vi genomfört analysen av insamlade data, vilket presenterades utförligt i föregående avsnitt. En annan forskare kan därmed följa våra steg för att se hur vi kommit fram till studiens resultat, och skulle om önskat kunna upprepa studien.

Validitet handlar om att studien mäter det som den avser att mäta och att analysen av insamlade data görs noggrant (Saunders et al., 2016, s. 202). Enligt Dalen (2015, s. 117) är forskarrollen, forskningsplanen, datamaterialet samt tolkningar viktiga faktorer för validitet i kvalitativa intervjustudier. *Forskarens anknytning* till det fenomen som studeras bör beskrivas, vilket möjliggör för läsaren att bedöma huruvida forskarens roll kan ha påverkat tolkningen av studiens resultat. I tidigare avsnitt har vi beskrivit vår förförståelse för ämnet som studeras, uppdraget från Coompanion Nord och varför vi blev intresserade av att utforska det närmare. Vi anser därför att vi klargjort forskarens roll väl. För att stärka validiteten i tolkning av respondenternas uttalanden beskriver Dalen (2015, s. 118) därtill vikten av intersubjektivitet. Intersubjektivitet handlar om att skapa en gemensam förståelse för upplevelser. Det är således viktigt att forskarens presentation av intervjumaterialet ska vara så nära respondenternas upplevelse och förståelse som möjligt. För att tolka samtliga intervjuer i vår studie har data bearbetats genom transkribering samt avlyssning av inspelningar. Vid oklarheter har förtydliganden efterfrågats via mejlkontakt med respondenterna. Vi har även skickat ut citat samt faktamaterial till respondenterna för att säkerställa att våra tolkningar av deras utsagor är korrekta, vilket stärker intersubjektiviteten och därmed även validiteten.

Med fokus på validitet i forskningsplanen bör studiens urval och generaliserbarhet diskuteras. *Generaliserbarhet* är ett mått på validitet som syftar till huruvida studiens resultat kan generaliseras till en liknande population eller händelse (Collis & Hussey, 2014, s. 54). Enligt Dalen (2015, s. 119) är begreppet generalisering mer applicerbart på kvantitativ forskning där man ofta har ett större urval än vid kvalitativ forskning. Detta innebär att det i kvalitativ forskning istället är viktigt att forskningsresultaten presenteras på ett sätt som ger läsaren tillräcklig och relevant information för att denne ska kunna värdera resultatet och huruvida det är applicerbart på andra situationer. Utöver detta ska valda metoder anpassas till studiens mål, frågeställning och teori för att validitet ska kunna diskuteras (Dalen, 2015, s. 120). Vi anser att vår studie uppfyller dessa krav eftersom både urval och metod blivit utförligt presenterade samtidigt som våra metoder genomgående utgått från studiens syfte, frågeställning samt tidigare forskning på området.

Validiteten i datamaterialet stärks främst genom att intervjuaren ställer bra frågor och ger utrymme för respondenten att bidra med innehållsrika uttalanden (Dalen, 2015, s. 120). Om intervjuer fångar upp åsikter och förståelser ökar möjligheten för ett rikt material. Vi anser att validiteten i datamaterialet för vår studie är godkänt, då våra frågor baserats på

en grundligt framarbetad intervjuguide. Vi har även fångat upp åsikter och förståelser genom vårt fokus på *förväntningar*, *attityder* och *behov*. Samtidigt har vi redovisat hur teknisk utrustning använts samt kvaliteten på inspelningarna under avsnitt 3.2.5. Slutligen bör validitet i tolkningar och analytiska metoder säkerställas. Dalen (2015, s. 121) beskriver *tolkningsvaliditet* där forskaren försöker finna inre samband och utveckla en djupare förståelse för studerade teman. En viktig förutsättning för tolkning är att respondenterna bidragit med tydliga och innehållsrika beskrivningar. Vi har strävat efter att tolka vårt datamaterial utifrån helheten i intervjuerna. Vid oklarheter har vi använt oss av ljudinspelningar för att bättre komma ihåg intervjusituationen. Vi har även låtit respondenterna granska materialet och därefter gjort mindre korrigeringar på förfrågan, vilket stärker validiteten i våra tolkningar. Vi anser att våra respondenter bidragit med utförliga svar, som underlättat tolkningen och därmed stärker validiteten för studien. *Teoretisk validitet* beskriver i vilken utsträckning begrepp, modeller och mönster bidrar till en teoretisk förståelse av det undersökningen omfattar (Dalen, 2015, s. 122). Vi har använt en abduktiv ansats, där Dalen (2015, s. 123) beskriver att det måste vara enkelt att följa forskaren mellan de olika stegen från kodning, kategorisering och abstrahering. Vi har tydligt redogjort för dessa steg, samt beskrivit hur vi rör oss mellan teori och empiri för att besvara vår frågeställning, vilket motsvarar kraven för teoretisk validitet.

Avslutningsvis vill vi poängtera att studiens resultat främst blir applicerbart för tjänsten Smarta Kartan som ska lanseras i Umeå, men det finns även möjlighet att det går att applicera på andra situationer. Hur resultatet används beror på mottagaren av informationen.

3.2.8 Forskningsetik

Inom ramen för forskningsetik brukar följande områden för etiska riktlinjer diskuteras: informerat samtycke, konfidentialitet, konsekvenser och forskarens roll (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 105). *Informerat samtycke* innebär att undersökningsspersonerna informeras om det allmänna syftet med studien, hur upplägget ser ut, samt vilka risker och fördelar som deltagande i forskningsprojektet kan innebära (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 107). Informerat samtycke innebär även att undersökningsspersonerna ska delta frivilligt och har rätt att avstå undersökningen när som helst. Deltagarna bör även informeras om *konfidentialitet* och hur materialet kommer användas. I avsnitt 3.2.5 har vi diskuterat hur vi förhållit oss till detta och hur informerat samtycke etablerats med våra respondenter. Konfidentialitet i forskning innebär oftast att data som kan identifiera deltagarna inte avslöjas (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 109). Om en studie ämnar publicera information som kan kännas igen och leda till att en deltagare identifieras, bör denne godkänna att informationen lämnas ut. Vi har fått godkännande att publicera vilken organisation och roll som respondenterna kommer från, men vi nämner inte respondenternas namn. I en kvalitativ studie måste forskaren också överväga möjliga *konsekvenser* för de personer som deltar i studien och för de grupper dessa representerar (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 110). Dessa konsekvenser är svåra att förutsäga, vilket innebär att forskaren måste ha grundliga kunskaper om forskningsområdet och kunna förhindra potentiella etiska överträdelser (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 110). Intervjuforskning kan vara öppen och intim, där deltagarna kanske avslöjar saker som de senare ångrar. Det är därför viktigt att forskaren är lyhörd för hur långt denne kan gå i sina frågor. Vi har förhållit oss till dessa potentiella konsekvenser genom att undvika personliga ämnen i våra intervjuer. Ibland har det ändå framkommit personlig information, men då har det varit på respondentens initiativ.

Slutligen handlar forskningsetik om att ta hänsyn till *forskarens roll* och integritet. Detta är särskilt viktigt vid intervjuer där forskaren är del i den kunskap som skapas. Forskaren ska publicera resultat som är så korrekta och representativa för området som möjligt, där hög vetenskaplig kvalitet ska eftersträvas (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 111). Här bör hänsyn tas till forskningens oberoende, där exempelvis band till någon av grupperna kan få forskaren att bortse från vissa resultat, vilket ger en ofullständig bild av studien. Detta belyser att balansen mellan professionalitet och vänskaplighet i forskarens roll kan vara ett osäkerhetsområde (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 112). Vi som författare har inget band till någon av de personer vi intervjuat och har därför inte haft svårigheter med att hålla oss professionella i vår roll som intervjuare. Utöver detta har vi en viss relation till Coompanion Nord eftersom de är vår uppdragsgivare. Vi anser däremot inte att detta påverkar hanteringen av resultaten i vår studie, då vi har varit fria att utforma vår studie utifrån eget intresse utan större inflytande från dem.

4. Empiri

I detta kapitel redovisas den empiri som samlats in under våra semistrukturerade intervjuer. Empirin presenteras utifrån våra tre huvudteman som skapats utifrån det teoretiska ramverket och varit grunden för studiens intervjuguide. Under respektive tema sammanfattas resultatet från samtliga intervjuer för att belysa olika perspektiv och reflektera respondenternas förväntningar, attityder och behov.

Tabell 5. Förteckning över genomförda intervjuer

Organisation	Representativ roll för studien	Form	Tid
Borås Kommun	Projektledare hållbar landsbygd Sjuhärad	Zoom	37 min
Göteborgs Stad	Processledare Sharing City Göteborg (SCG)	Zoom	60 min
Karlstad Kommun	Projektledare Karlstad delar	Microsoft Teams	38 min
Malmö Stad	Projektledare cirkulär/delningsekonomi	Zoom	41 min
Umeå Kommun	Trafikplanerare	Zoom	42 min
Umeå Kommun	Projektledare Sharing City Umeå (SCU)	Zoom	43 min
Greenlab	Delningsentreprenör	Google Hangouts	25 min
Fritidsbanken Umeå	Distriktssamordnare för Fritidsbanken i Västerbottens län	Zoom	35 min

4.1 Partnerskap & samverkan

För att kartlägga vilka förutsättningar som finns för samverkan och partnerskap behandlar detta tema de olika städernas erfarenheter och förväntningar på samverkansprojekt inom området delningsekonomi. Genom denna kartläggning kan viktiga insikter i städernas arbete med Smarta Kartan erhållas. Avsnittet inleds med en beskrivning över de olika städernas utvecklingsarbete med Smarta Kartan. Därefter presenteras olika aktörers motivationer, hur man tillvaratar engagemang, samt vilka utmaningar som behöver övervinnas för att utveckla delningsprojekt.

4.1.1 Att utveckla partnerskap och samverkan

Göteborg

En av grundarna till KEG som också var med och startade Smarta Kartan arbetar idag på Göteborgs stad med hållbar konsumtion, som processledare för testbädden Sharing City Göteborg (SCG). I testbädden ingår flera aktörer. Kollaborativ Ekonomi Göteborg (KEG) är en av dessa och arbetar med att utveckla Smarta Kartan. KEG startades under 2014 som en Facebook-grupp av tre privatpersoner, och utvecklades snart därefter till en till en formell förening och ett lokalt nätverk. Målet med föreningen är att skapa hållbar konsumtion och bidra till ett mer hållbart samhälle. Den tidigare medgrundaren av KEG, som nu arbetar på Göteborgs stad vid förvaltningen konsument- och medborgarservice som processledare för testbädden SCG beskriver hur initiativet till Smarta Kartan påbörjades för att KEG själva ville skapa en överblick över de delningsinitiativ som fanns i staden.

“Vi började ju med en kartläggning på Google Maps, så det var egentligen för att vi själva skulle förstå och få en överblick över vad är det som egentligen finns i Göteborg. Och sen började vi förstå att det här är ett bra verktyg.” (Processledare, SCG)

Genom dialog med kommunen utvecklades initiativet vidare, då både Göteborg stad och KEG ansåg att kartläggningen behövde utvecklas till en bättre och mer användarvänlig variant. Detta ledde i sin tur till att idén om Smarta Kartan föddes, där parterna inledde ett samarbete genom ett Idéburet Offentligt Partnerskap (IOP), där staden bidrog med finansiering och föreningen med ideell tid till den första versionen av kartan som lanserades i november 2016. Processledaren för SCG beskriver hur IOP är en bra form för samverkan mellan civilsamhället och kommunen eftersom det betyder att man är jämlika och skapar tillsammans. I Göteborg pågick IOP:et mellan oktober 2016 och september 2018. I början kände parterna inte varandra så väl vilket innebar att tillit inte riktigt etablerats, men eftersom IOP är politiskt och måste godkännas i nämnden bidrog det till att skapa en grundläggande trygghet för partnerskapet.

Idag har kommunen och KEG istället ett samarbetsavtal eftersom partnerskapet fungerat bra och det inte längre är några kommunala medel inblandade. Projektet med Smarta Kartan är idag en del i testbädden för Sharing City Göteborg, vilket innebär att projektet finansieras via statliga medel. KEG har tillsammans med kommunen lanserat version 2.0 och jobbar idag med utvecklingen av version 3.0 inom testbädden för SCG. Processledaren för SCG beskriver att det har varit ett väldigt nära samarbete mellan civilsamhälle och kommun, vilket kan upplevas främmande för andra förvaltningar då det kan finnas en viss distans mellan dessa och civilsamhället. I detta samarbete är det däremot logiskt eftersom de som ansvarar för kartan från kommunens håll arbetar på konsument- och medborgarservice där det är uttalat att arbeta med delaktighet nära invånarna. Bakgrunden till samarbetet mellan KEG och kommunen är att en tjänsteperson från förvaltningen konsument- och medborgarservice, som idag arbetar som testbäddskoordinator för Sharing City Göteborg, visade ett intresse för föreningens arbete och såg att de och förvaltningen hade liknande mål, och därmed kunde samarbeta. Ett samarbete innebar även att de båda parternas resurser och kompetens kompletterade varandra, kommunen hade exempelvis inte kunnat driva kartan själva utan den lokala förankringen och förtroendet som KEG hade.

Malmö

Den första staden utanför Göteborg som valde att implementera kartan var Malmö. Initialt så var inte förväntningarna på kartan särskilt höga från Malmö stad, då de tidigare försökt med liknande kart-koncept för exempelvis textil och fairtrade. Erfarenheten från dessa projekt är att massor av arbete lagts ned, men att det tillslut inte blivit så mycket av det. Efter interna diskussioner inom Malmö stad så landade dem ändå i att den här satsningen skulle bli annorlunda.

“... det här är ändå förhoppningsvis ett, kommer bli ett nationellt initiativ med flera städer som är med. Och samt att vi då tänkte det här med organisationen att förhoppningsvis kan vi också då jobba fram ett mer co-creative sätt att ta hand om den här kartan, så att det inte bara blir kommunen som måste vara ansvariga för den.” (Projektledare, Malmö)

Så kallade *Map Jams* har varit ett återkommande fenomen under de intervjuer vi genomfört med olika städer. En Map Jam innebär att man involverar invånare och tjänstepersoner för att informera om kartan samt kartlägga delningsinitiativ som finns i ens stad. När Malmö utvecklade sin version av Smarta Kartan fick de stöd från en av KEGs grundare för att anordna Map Jams. Under dessa tillfällen tillfrågades deltagarna om de vore intresserade av att vara delaktiga i kartan, vilket resulterade i att 5–6 personer visade intresse och bildade ett redaktionsråd för kartan. Idén med redaktionsrådet är att det ska vara en mindre kärngrupp av engagerade på högst 10 personer, där det alltid ska vara minst 5–6 närvarande på rådets möten så att de uppnår en kritisk massa.

Kartan är idag en del av den löpande verksamheten inom kommunen, där de har två personer som arbetar med den. Kommunen hade tänkt att de skulle försöka få med fler organisationer som såg en vinning av att vara engagerade i kartan genom att de får marknadsföring för sin verksamhet, men det har inte riktigt blivit så. De har också en förhoppning om att en förening lik KEG ska utvecklas i Malmö, med några som tar sitt engagemang vidare och jobba med kartan. Projektledaren för cirkulär- och delningsekonomi från Malmö tror däremot inte att de kommer lämna över kartan till någon annan aktör helt och hållet, utan att det istället skulle kunna vara mer samverkan kring den. En tanke är att de då skulle dela upp arbetet så att Malmö Stad står för ena hälften, och en annan organisation för den andra hälften. De har kontakt med två ideella verksamheter som de försöker utveckla samverkan kring kartan med, men de har inte lyckats skapa något formellt samarbete med dessa.

Sjuhärad

Smarta Kartan i Sjuhärad drog igång genom projektet Hållbar landsbygd Sjuhärad när de jobbade med fokusområdet delningsekonomi. Till skillnad från de andra städerna är Sjuhärad inte en del av Sharing Cities eller Viable Cities. Istället finansieras projektet via kommunalförbundet. Det som är speciellt med denna karta är att den involverar flera kommuner inom regionen Sjuhärad. Flera av dessa kommuner är mindre och skulle själva inte kunna tillhandahålla en karta. Samtidigt som projektet Hållbar Landsbygd Sjuhärad själva fick upp ögonen för kartan hörde en privatperson från Borås av sig och ville vara med i utvecklingen. Att denna person hörde av sig var uppskattat då projektet fick det lokala engagemang som man ville ha. I början var förväntningarna från kommunen låga, då de inte trodde att det fanns tillräckligt med initiativ för att starta en karta i regionen. Det visade sig snart att det inte var några problem och upplevelsen av projektet har varit övervägande positivt.

Idag driver Hållbar Landsbygd Sjuhärad kartan, men inom en snar framtid kommer en annan aktör ta över driften. Projektledaren för Hållbar landsbygd Sjuhärad frågade nyligen Studieförbundet Vuxenskolan om de skulle vilja ta över driften, och dem svarade direkt ja. Studieförbundet Vuxenskolan blev engagerade i Smarta Kartan efter lanseringen. Innan kartan var färdig var det svårt att fånga upp deras engagemang eftersom de inte kunde se sin roll i det hela, men engagemanget har vuxit fram under den tid som kartan har funnits. Enligt projektledaren är denna aktör lämplig till att ta över driften för att kartan ska bli långsiktigt hållbar.

“De har den lokala förankringen och sen har ju de också kontakterna med föreningslivet, de ser ju att de kan göra mycket kring kartan.”
(Projektledare, Sjuhärad)

Likt Malmö frågade kommunerna i Sjuhärad deltagarna på sina Map Jams om det fanns ett intresse till att vara med och påverka kartan, där den som var intresserad kunde gå med i en grupp som de kallar Kartläggarna. Projektledaren för Hållbar landsbygd Sjuhärad berättar också att det anses bäst om en mindre kärngrupp driver kartan, med några få som kan systemet och hemsidan. Utöver det kan man alltid involvera flera som kan ha hand om event och liknande. I dagsläget är det oftast 5–6 personer som ses, men vem som helst får engagera sig i gruppen.

Karlstad

I Karlstad beskrivs medborgarnas egna konsumtionsvanor som en stor utmaning, vilket är bakgrunden till att kommunen initierade projektet *Karlstad delar* som finansieras av Viable Cities. Innan Karlstad hörde talas om Smarta Kartan jobbade de med en egen karta, *Återbrukskartan*, som visade upp second-hand och reparatörer i staden. Inom projektet Karlstad delar ville de utveckla kartan till att inkludera delningsekonomi såsom att låna och hyra. Vid denna tidpunkt hade de fått kännedom om Smarta Kartan och valde att lägga ned Återbrukskartan och istället skapa sin egen version av Smarta Kartan för att bli en del av initiativet och nätverket som finns kring det. Idag drivs kartan av en projektgrupp på kommunen i samarbete med den lokala Naturskyddsföreningen. Från kommunens håll är en projektmedarbetare huvudansvarig över kartan. Anledningen till att Naturskyddsföreningen blev involverade är att de är en samarbetspartner i projektet Karlstad delar, och att de har kontakt och ett nätverk med ideella. Utöver detta har kommunen tidigare haft samarbetat med föreningen.

“De är ju en sån grupp som ändå har kontakt med ideella, som har ett nätverk med de ideella. Och det var det som vi såg behövdes på kartan. För att engagera Karlstadsborna och involvera dem så behövde vi den typen av aktör som kunde engagera ideella krafter. Och, det är dem som var mest liksom... Bäst på det.” (Projektledare, Karlstad)

I detta samarbete samordnas även ett redaktionsråd för kartan som består av kommunens huvudansvariga, representanter för Naturskyddsföreningen samt någon enstaka individ från samhället. I likhet med Göteborg, Sjuhärad och Malmö har öppna Map Jams genomförts för att göra karlstadsborna delaktiga i initiativet.

Umeå

Projektledaren för Sharing City Umeå (SCU) beskriver hur målet med testbäddarna inom Sharing Cities Sweden är att testa, utveckla och utvärdera delningstjänster för att se hur städer påverkas. I Umeå ligger fokus på att jobba mot hållbara tillväxtmål och växa till 200 000 invånare på ett hållbart sätt. Från kommunens håll ses partnerskap och samverkan som en viktig del i omställningen mot ett mer hållbart Umeå. Erfarenheten från tidigare projekt är att kommunen ofta är den drivande parten men att det ofta är många andra aktörer som är delaktiga i projekten. Trafikplaneraren på Umeå kommun menar även att det blir väldigt tungrott om det bara är en aktör som driver på hela tiden, och att det därmed blir viktigt med samarbeten för att få det att fungera. Det är även viktigt att vara lyhörd och tidigt reda ut om man har några speciella mål i ett projekt för att säkerställa att alla parter blir nöjda.

Ett exempel är pilotprojektet U-bike som är en tjänst för uthyrning av el-lådcyklar och drivs inom kommunens ordinarie verksamhet. Inom projektet för U-bike har kommunen ett samarbete med Akademiska hus som är den största fastighetsägaren på

campusområdet. Där har de idag ett av sina två cykelgarage, som kommunen får låna utan kostnad under tre år. Under hösten 2020 tar pilotprojektet slut och kommunen har börjat tänka på vad nästa steg är. Ambitionen är att driva U-bike i samma omfattning som idag, men kommunen har en förhoppning om att fastighetsägare ska dra igång egna garage kopplat till deras fastigheter; gärna i fastigheter där folk bor så de kan få nyttja tjänsten. I nya bostadsområden som är under utveckling i Umeå finns planer på att utveckla mobilitetshubbar, där bland annat U-bike är med i bakgrunden som en delningstjänst som kan komma att finnas för boende i områdena. Trafikplaneraren på Umeå kommun menar att det är svårt att få det att gå ihop ekonomiskt, och att det inte riktigt finns en bra lösning just nu. Om andra aktörer blir mer aktiva i projektet är förhoppningen att U-bike kan erbjudas på fler områden i Umeå och således bidra till ett mer hållbart resande. Även om kommunen tagit ansvar för att påbörja projektet ser man inte att det finns utrymme för att utveckla U-bike som ensam aktör.

Inför utvecklingen av Smarta Kartan har Umeå kommun inte haft något intresse i att driva det själva, utan ser gärna att upplägget blir liknande Göteborgs där kommunen är en bidragande faktor och säkerställer att tjänsten fungerar. De behöver andra som tar vid och ser nyttan och vill driva kartan gemensamt. Kommunen upplever att samhällsentreprenörerna inom delning vill göra gott för samhället och driva hållbara affärer, vilket kommunen tycker är viktigt att stötta. Eftersom Coompanion Nord har kontakt med samhällsentreprenörer blev det naturligt att de fick en nyckelroll i att driva projektet. Förhoppningen med lanseringen av kartan är därmed att en typ av samverkan ska utvecklas där Coompanion Nord är en viktig aktör för att ta emot idébärare och entreprenörer. Inom Umeå kommun finns det i dagsläget ingen avdelning som har till uppgift att driva en tjänst likt Smarta Kartan. Därav behöver en förankring ske brett i organiseringen inom kommunen för en fortsatt satsning på Smarta Kartan efter Sharing City Umeå, som avslutas i september 2021.

“... vår förhoppning är att projektet driver upp Smarta Kartan nu med Coompanion. Men den behöver hitta en annan form som lever utanför den kommunala världen. Vi ser framför oss en modell likt den i Göteborg.”
(Projektledare, SCU)

Projektledaren för SCU berättar också att en viktig del i arbetet inom testbädden är att stötta entreprenörer som vill göra gott för samhället och driva affär. En förhoppning är att lanseringen av Smarta Kartan i Umeå kan bidra till att en “bottom-up-scen” för delning växer sig starkare. Ett initiativ som får stöttning genom Coompanion Nord är Greenlab som drivs av tre studenter. De håller på att utveckla en tjänst för delning av möbler och har kontakt med flera aktörer för att utveckla och förverkliga sin affärsidé. En förväntning på partnerskap med kommunen är möjligheten att influera i form av medskapande:

“I think it’s much nicer if there’s some form of co-creation with the entrepreneurs, because I mean we all have different ideas. I mean how I see it - you can have the same subject but how we see things are completely different. So, I think I would really like to have a situation whereby we can actually influence.” (Delningsentreprenör, Greenlab)

En aktör som idag får stöttning av kommunen för att bedriva sin verksamhet är Fritidsbanken, som är en del av Sharing City Umeå. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten berättar att de startade upp en fritidsbank i Skellefteå

samtidigt, men den var tvungen att stängas ned eftersom de inte lyckades skapa en lika bra samverkan med kommunen där som de gjort i Umeå. Fritidsbanken har också nära samverkan med skolor, förskolor, universitetet och föreningar, och tillsammans anordnar de event där Fritidsbanken stöttar och tar med sig fritidsutrustning. De har även nära samverkan med kommunala bolag såsom Vakin som hjälper dem med insamling av prylar från återvinningsstationer. Umeå Energi och Bostaden bidrar även finansiellt till deras verksamhet. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken i Västerbotten poängterar att det är bra att Umeå kommun är så framåt för att det skapar mer samverkan mellan olika parter. Det hon anser varit mest givande med att vara med i SCU är att man fått ett utbyte med de olika parterna i programmet, där de har kunnat hjälpa och stötta varandra på ett sätt hon inte förväntade sig från början.

4.1.2 Motivation till att bidra till delningsekonomi

Samtliga respondenter beskriver att motivation är grunden till att engagera sig i delningsekonomi. De flesta ser att deras motivation ligger i att påverka mot ett hållbart samhälle, skapa effekt och lyfta delningsekonomi överlag. Det framkommer även att några ser motivation i att vara en del av ett sammanhang.

“Jag tänker att motivationen är att man har en gemensam vision om att bidra till en hållbar stad. Sen vill man vara aktiv och delaktig för att driva den utvecklingen. Så jag tänker att det är en drivkraft, att skapa samhällsnytta.”
(Processledare, SCG)

I Göteborg startade idén om Smarta Kartan eftersom de ville förstå och få en överblick över vad som finns i Göteborg, vilket även bekräftas av andra städer som en motivation till att adoptera kartan. Exempelvis berättar Malmö att kartläggningen av delningsinitiativ var viktig eftersom de vill få koll på vilka initiativ som finns i deras stad. I Malmö var en annan motivation att de såg att kartan skulle kunna bli ett nationellt initiativ. I Karlstad så initierades kartan med bakgrunden att de ville påverka medborgarnas egna konsumtionsvanor, och i Sjuhärads startade man kartan för att bredda bilden av hur man kan leva och verka hållbart.

I början var det inte självklart att Umeå skulle ansluta sig till Smarta Kartan, då man initialt fokuserade på att stötta entreprenörer genom Coompanion Nord och utveckla ett “toolkit” för entreprenörer. Eftersom Smarta Kartan fungerar mer som en visualisering för invånare passade den inte helt in i deras vision. Däremot insåg man snart att många av stadens delningsinitiativ hade ett behov och intresse av att synas, där kartan framstod som ett smart verktyg för detta. Umeå hoppas även på att kartan kommer att hjälpa till att bygga upp en bottom-up scen för delningsekonomi, som man ser att man behöver för att sprida delningsekonomi i staden. Projektledaren för SCU berättar att det behövs nya typer av företagsformer för att kunna driva utvecklingen av hållbar konsumtion, och för att dessa ska kunna konkurrera med traditionell handel så behöver man främja lokala entreprenörer. Projektledaren beskriver att en personlig motivation i projektet för Smarta Kartan är att stödja dessa entreprenörer och hjälpa dem att hitta ut på marknaden. Ur Umeå kommuns synvinkel är en motivation att fler delningsinitiativ ska utvecklas:

“Det här är såklart initiativ för delning och vi ser att scenen behöver växa sig stark och bli starkare gemensamt. Det är det som motiverar att starta den här typen av tjänst eller stödsystem för dem som vill in och testa sina idéer. Så jag skulle säga att det är den största faktorn.” (Projektledare, SCU)

De som engagerar sig i kartorna ideellt idag får ingen yttre motivation i form av arvode eller liknande, även om Malmö gärna skulle ge ersättning om de hade möjlighet. De ideella krafterna drivs istället av en inre motivation för hållbarhet och delning, vilket gör att de är villiga att lägga ned energi och tid. Karlstad förklarar att de försöker lyfta de som valt att engagera sig och visa uppskattning för att de tillsammans kan göra skillnad, men man tillämpar ingen tydlig målstyrning. En motivation som framkommit för de som valt att engagera sig ideellt i kartan i de olika städerna är att många har ett stort intresse för miljö och klimat. Det finns även en social motivation, både för sig själv men även till att hjälpa andra som kanske inte har råd med produkter eller tjänster som man behöver eller vill ha.

“Ja men vissa sa att ‘va skönt jag känner mig inte ensam längre’ bland de här funderingarna och frågorna så det har gett mycket mer, för det finns kanske inget bra forum för att mötas kring delningsekonomin och hållbarhet.” (Projektledare, Sjuhärad)

Det som motiverar delningsentreprenören från Greenlab är framförallt hållbarhet, vilket även är bakgrunden till att tre studenter gick samman för att jobba vidare med Greenlab och starta upp sin verksamhet. Drivkraften handlar även om att göra skillnad i samhället.

“We were really passionate about issues to do with sustainability, and we wanted to see how we can influence that here in Umeå.”
(Delningsentreprenör, Greenlab)

4.1.3 Ta vara på engagemang

Representanterna från Göteborg, Malmö, Sjuhärad och Karlstad lyfter vikten av att ta vara på engagemang från civilsamhället. I Sjuhärad har ett naturligt engagemang från Studieförbundet Vuxenskolan utvecklats till att de vill ta över driften för Smarta Kartan i regionen. I Marks kommun specifikt så har delningsekonomin blomstrat efter en träff om Smarta Kartan och delningsekonomi. De har skapat en “ta-och-ge-hylla” och en Facebook-grupp för att byta, dela och hjälpa varandra. Så här uttrycker sig Projektledaren i Sjuhärad om resan i Marks kommun:

“Det är verkligen den här tilliten då som valuta och det har varit så häftigt att se deras resa liksom hur det blir ett självsanerande system. När någon inte skötte sig i gruppen, som att sälja skänkta saker i en annan grupp eller inte komma och hämta skänkta saker trots avtalat, då åker de ur gruppen. Alltså det är så häftigt att ha sett deras resa liksom. Det går att bygga på tillit och inte på pengar.” (Projektledare, Sjuhärad)

Flera respondenter uttrycker att det varit svårt att fånga upp engagemang och få människor att lägga ideell tid. För att hantera detta är de överens om att städerna aktivt måste agera för att fånga upp engagemang. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten tror även att det handlar om kunskap där workshops är en bra form för att informera medborgare på.

“Vet du inte och förstår du inte vad delningsekonomi är, eller vad det kan betyda, så kommer du inte vara engagerad heller.”
(Distriktssamordnare, Fritidsbanken Västerbotten)

Svårigheten blir att få ännu fler att delta, då erfarenheten är att det redan är de som har kunskap och engagemang som kommer på anordnade träffar såsom workshops eller Map Jams. Vet du inte något om delning är det mindre troligt att du deltar, vilket gör att de som inte redan är engagerade hamnar ännu längre ifrån ämnet. Där kan Fritidsbanken och andra befintliga delningstjänster påverka genom att lära människor ett beteende som gör att man blir intresserad av delning. Eftersom de naturligt träffar människor i sina vardagliga verksamheter finns möjlighet att öka medvetenheten hos besökarna, och på så sätt arbeta mot att få den stora massan att se nyttan med delning.

Enligt processledaren i Göteborg kan man ta vara på drivna invånare och synliggöra att man vill åt samma håll där engagemanget grundas på en gemensam motivation, såsom hållbar konsumtion. En lärdom från projektet i Göteborg är att engagemang handlar mycket om eldsjälar och att det är personbundet. Även Karlstad, Sjuhärad och Malmö poängterar vikten av att se guldkornen, då det inte behöver vara många som engagerar sig så länge de verkligen är intresserade och drivna.

“Nyckeln var ju lokala eldsjälar som kunde ta engagemanget i rummet vidare. Dem bara bokade nästa möte på det mötet. Och släppte inte det.” (Projektledare, Sjuhärad)

I Malmö har man haft tankar om att verksamheterna i kartan ska vara mer engagerade, men där har man inte lyckats fånga upp engagemanget tillräckligt. Man hade även en förhoppning om att redaktionsrådet skulle involveras mer, men det upplevs väldigt svårt att få dem att känna ägandeskap när det är ett initiativ som kommer från kommunen. En lärdom är att man måste jobba ännu hårdare med att involvera en sådan grupp om de ska kunna känna ägandeskap. I Sjuhärad har verksamheterna varit glada över att få komma upp på kartan, men ingen har visat intresse av att engagera sig mer. De har inte heller blivit direkt tillfrågade. I Göteborg hoppas man kunna jobba lite närmare verksamheterna i kartan för att nå ut till fler människor, men verksamheterna verkar inte ha något behov av att engagera sig mer i Smarta Kartan i dagsläget. Många har fullt upp med att operativt driva sina egna verksamheter. Däremot var de väldigt aktiva under de första åren med kartan och deltog i bland annat Map Jams.

“De verkar inte vara superengagerade, jag tror bara att de är så nöjda. Alltså det är så här, de har förtroende för KEG och kommunen när det gäller Smarta Kartan, tycker jag i alla fall. Men de är inte så här, ‘åh vi ska hoppa in’, utan de är jättegglada för att den finns, och tycker det är bra så de kommer på de här evenen ibland och så. Men det är inte liksom ‘vi vill vara med och bestämma’ eller så, utan det verkar inte, de verkar vara ganska nöjda tror jag.” (Processledare, SCG)

4.1.4 Utmaningar i utveckling av delningsprojekt

En utmaning som projektledaren från Karlstad ser i arbetet med kartan är att dem och alla andra städer som använder kartan är beroende av Göteborg och initiativtagarna där, eftersom de äger varumärket och har det största ansvaret för utvecklingen av kartan. Han säger att de behöver lite stöd från dem, men att det inte är så lätt eftersom dem likt alla andra Smarta Kartor inte har en färdig plan för *långsiktig finansiering*. På lång sikt så finns det därför inte garanterad finansiering för att kunna ge det stöd som städerna kanske behöver när projektpengarna för Sharing Cities tar slut. Malmö berättar att efter lanseringen av sin karta så hade de mycket tekniskt strul som behövde lösas av KEG,

vilket gjorde att deras eget arbete stannade av under en period. De väntar nu på att den nya versionen 3.0 ska komma snart.

Processledaren för SCG berättar att Smarta Kartan hade kunnat utvecklas helt ideellt men det hade tagit väldigt lång tid. När kommunen gick in med finansiering gick dessa medel till programmering och projektledning, vilket ledde till att version 1.0 kunde lanseras. Efter det gick SCG in med nya projektpengar och de kunde lansera 2.0. För att kunna skala upp Smarta Kartan nationellt så behövde statliga medel investeras eftersom det blir fel att Göteborg stad ska stå för kostnader som gynnar andra städer och inte Göteborgs invånare. Processledaren menar också att i framtiden så kan andra städer behöva putta in sina resurser om de själva vill utveckla kartan eftersom Göteborg redan tagit mycket av kostnaderna för innovation och utveckling.

I Umeå saknas också en färdig plan för hur kartan ska finansieras efter att projektpengarna är slut. Projektledaren för SCU säger att beroende på hur framgångsrik kartan blir så finns det möjlighet att kommunen kommer gå in med ett utvecklingsbidrag för att stötta kartan, exempelvis genom att ingå i ett IOP. Trafikplaneraren i Umeå beskriver att i projektet med U-bike så har den långsiktiga planen för hur det ska finansieras och utvecklas varit en utmaning. Bland annat skulle kommunen gärna se att andra aktörer bygger cykelgarage så att tjänsten finns på fler platser i staden. Många tycker att det är en bra idé, men det kommer ofta tillbaka till frågor som vad det kostar och hur det kan bli en god affär. U-bike har valt att lägga sig på en låg prisnivå för att alla ska ha chansen att prova på deras tjänst, men det innebär också att verksamheten går med förlust varje år.

En uttalad utmaning för de flesta respondenterna från städerna är att skapa och *bibehålla engagemang*. Man kan inte ha för höga förväntningar på de som engagerar sig ideellt eftersom de gör sitt arbete för kartan på oavlönad fritid. Det är även en utmaning att hitta tid för möten då många har andra arbeten och endast kan under kvällar och helger, medan avlönade tjänstemän från kommunen bör göra det under sin arbetstid.

“Man måste ha liksom rätt förväntningar på ideella krafter. Det är klart att om man har sagt att man ska vara med på nånting så är det klart att, då har man ändå ett ansvar att göra det. Men samtidigt, det är helt ändå, de gör det helt frivilligt, så man ska kanske inte kräva för mycket heller då.”
(Projektledare, Karlstad)

Processledaren för SCG beskriver att de aldrig haft problem med att hitta personer som vill engagera sig, men att problemet varit hur de kan engageras på ett mer strukturerat sätt. När man har genomfört alla Map Jams och kartan redan finns så har man inte längre samma medskapande med civilsamhället. De behöver därför se över hur man kan vara medskapande i andra former, för att inte förlora engagemang och delaktighet. De har därför en förhoppning om att ett lokalt medborgarråd skulle kunna vara en bra form för det.

När det kommer till att engagera sig ideellt så är det främst *tid* som begränsar. Representanten för Fritidsbanken beskriver att det blir svårt för de som redan har en verksamhet att avsätta tid till att ingå i ett projekt som exempelvis Smarta Kartan, där ingen ekonomisk ersättning ges.

“... alltså vi kämpar själva hela tiden med att bara få runt verksamheten. Då kan man inte riktigt avsätta tid för att ingå i såna här saker. Då känns det bara så där, om man tänker snabbt. Så det är nog svårt att hitta det engagemanget, hos delningstjänsterna tror jag.”
(Distriktssamordnare, Fritidsbanken Västerbotten)

I Sjuhärad har man genom enkäter fått information om att flera gärna hade engagerat sig men att de inte har tid. Det har varit svårt att fånga upp engagemang eftersom det är väldigt svårt att få folk att lägga tid på något som är ideellt. Även i Karlstad har man sett detta och säger att de inte kan förvänta sig att fler än runt 5 personer kommer på redaktionsrådets möten. För delningsentreprenören är tid den största begränsningen till att han inte kan engagera sig mer, även om viljan finns till att påverka den hållbara utvecklingen i Umeå.

“... at this point in time I'm not sure that I would have enough time to actually work on it, but we wanted to actually in a sense take ownership of that at some point.” (Delningsentreprenör, Greenlab)

Olika aspekter av tid beskrivs även av respondenter från kommunerna. I Karlstad har de fem personer på kommunen som arbetar deltid med kartan, men ingen lägger mer än 50 procent av sin arbetstid på den. Göteborg berättar också att om inte projektet hade varit med i testbädden så hade de inte kunnat motivera att de lade så pass mycket tid på kartan som de gör, eftersom det nu handlar om uppskalning och utveckling. I Sjuhärad berättar projektledaren att det framförallt var innan lansering som de lade väldigt mycket tid på att få igång kartan, men att den inte kräver lika mycket tid längre.

Lokala förutsättningar påverkar vilka kriterier som passar de enskilda kartorna. De flesta kriterier för vilka initiativ som får ingå i Smarta Kartan är baserat på hur den lokala delningsekonomin ser ut i Göteborg. Det är KEG som bestämmer vilka kriterier som ska gälla, men kommunen har bidragit med sina synpunkter utifrån ett lokalt perspektiv. Flera av de andra städerna har uttryckt att dessa kriterier inte passar de lokala förutsättningarna i deras stad. I Karlstad har de exempelvis fått godkännande från KEG att under en period testa att ha med second hand-butiker, och de arbetar även för att inkludera reparatörer på sin karta eftersom de sett ett behov av det i sin stad. I Karlstad ser man att konsumenterna inte gör en skarp gräns mellan delningsekonomi och att handla second hand, vilket gör att det blir naturligt att det ingår i kartan. I Göteborg säger man däremot att om second hand fått ingå i kriterierna där så hade kartan “drunknat” i dessa. I Umeå så kommer man följa de kriterier som Göteborg har satt, men det finns en förhoppning om att de kan gå samma väg som Karlstad och även få in andra typer av initiativ. Umeås mål är att främja hållbar produktion, konsumtion och företagande och att visa initiativ om second hand och återbruk skulle därför vara i linje med detta och önskvärt för att ge umeborna fler alternativ. Projektledaren i Sjuhärad lyfter fram kartans unikheter, och öppnar upp för en fundering inför framtiden:

“Det jag blev kär i var ju det här att KEG vågade vara unika och vågade sälla bort. Det var ett nyhetsvärde, att det ska vara småskaligt och unika verksamheter, att det skulle vara tillit som valuta och helst inga pengar involverade förutom hyra då i vissa fall. Nu är frågan - ska man hålla det smalt eller ska man öppna upp för att göra det bredare och ta in loppisar och så?” (Projektledare, Sjuhärad)

Eftersom lokala förutsättningar kan skilja sig åt väldigt mycket har det också varit en utmaning att *skala upp kartan*. Från KEG och Göteborg så var deras tanke från början att alla skulle göra som dem och dela på ansvaret för kartan. Efterhand har de förstått att det inte går, då det bland annat inte finns något som liknar KEG i de andra städerna. Processledaren i Göteborg beskriver att de därför insett att arbetet med kartan kan få en helt annan struktur i andra städer.

“Då kan det vara att kommunen är mer drivande men då under tiden får starta upp någon form av nätverk eller forum tillsammans med samhället. För det får inte bli för sårbart heller så att det liksom är en tjänsteperson som driver nånting och så säger vi att kommunen inte får budget eller vad det kan vara.” (Processledare, SCG)

I Sjuhärad ser man också den här utmaningen, och projektledaren där säger att det kan se olika ut från kommunens sida och jämför Sjuhärad med Karlstad. I Karlstad har de större fokus på hållbar konsumtion och hållbara livsstilar, så där kanske det passar bättre att kommunen tar en mer drivande roll. Kommunerna i Sjuhärad bör istället backa lite för att låta den levande delningsekulturen sköta sig själv, eftersom Smarta Kartan känns som en grej som skulle kunna väljas bort om *politiken* förändras. Politik lyfts även av projektledaren för SCU som säger att mandatet från politiken i Umeå är att nå målet om den hållbara tillväxten, och att dem idag har ett starkt mandat från kommunen till att driva på det här projektet då det är i linje med kommunens mål. Flera av våra respondenter har däremot uttryckt en utmaning med att det är kommunen som driver kartan; om politiken ändras kanske inte kartan får fortsatt stöd för att vara inkluderad i kommunbudgeten. Det är därför viktigt att Smarta Kartan inte stödjer sig på enbart en aktör, utan att det finns en samverkan kring den menar projektledaren för SCU.

4.2 Rollfördelning & ansvar

Identifieringen av olika roller och ansvarsområden är en viktig del i utvecklingen av partnerskap och samverkan. I detta tema presenteras därför de olika roller och ansvar som framkommit i vår empiriska insamling. Vi går igenom erfarenheter och förväntningar på kommunens roll inom delningsekonomi, andra aktörers roller samt ansvarsområden för Smarta Kartan.

4.2.1 Kommunens roll inom delningsekonomi

Representanterna från samtliga kommuner anser att kommunen ofta tar en drivande roll i projekt för delningsekonomi inom städerna. Trafikplaneraren i Umeå menar att kommunen är en bra aktör för att testa nya saker, där Umeå kommun varit väldigt aktiva i att söka externa medel för innovativa projekt. Detta ses som en bra roll för kommunen att ta, förutsatt att man har bemanning och andra resurser.

“... alternativet är ju att sitta och vänta på att, att någon annan gör det. Det är, då tar man ju en risk för då kan det ju bli så att det händer ingenting.” (Trafikplanerare, Umeå)

Projektledaren för SCU beskriver att en anledning till att kommunen tagit en mer drivande roll är att Umeå är en kommun som vill framåt, vilket leder till att de behöver ta en roll i att genomföra. Erfarenheten är att större plattformar som exempelvis Uber eller Airbnb inte växt fram i städer med Umeås storlek, på både gott och ont. Detta beskrivs som en anledning till att kommunen själva lanserade U-bike; det fanns inte någon aktör som ville

starta en kommersiell cykelpool. För att nå kommunens målsättning och jobba för att få ned det konsumtionsbaserade klimatavtrycket till 2050 ser projektledaren för SCU att det är intressant hur man tar sig an ett sådant mål, där de måste få många hållbara initiativ att fungera så att umebor kan välja det som ger mindre belastning på miljön. Vidare har man i Umeå en förhoppning om att deras aktiva roll kan leda till att fler aktörer vill ta vid, vilket gör att kommunen kan kliva ur olika projekt och låta andra driva utvecklingen. Samtidigt är det viktigt att tänka på vad som delas:

“... för vi vill ju styra den goda delningen. så om vi till exempel börjar dela jättemånga dieselbilar mitt i stan så skulle det inte vara bra för vår luftkvalité. Så vi hoppas kunna vara med och påverka delning så den skapar hållbara värden för kommunen. Vi efterfrågar inte en jättestark Uber-verksamhet i Umeå men vi vill att alla börjar dela med på bilar eller annat för minska sitt klimatavtryck. Så vår roll är både att facilitera och påverka initiativ i en hållbar riktning” (Projektledare, SCU)

Utöver att kommunen ofta tar en drivande roll är två tydliga roller att stödja och facilitera med infrastruktur. Projektledaren för SCU beskriver att kommunen brukar anpassa sig beroende på situationen, och att de inom Sharing Cities hoppas kunna utröna vad kommunen ska göra inom fältet för delning. Kommunen har en stark stödjande roll där de är intresserade av hur de kan stötta entreprenörer för att få näringslivet inom delning och cirkuläritet att växa. Genom att tillhandahålla verktyg såsom delningsplattformen Umigo och Smarta Kartan är förhoppningen att göra det enkelt för alla att kliva in i delningsekonomin. Projektledaren för SCU ser även kommunen som en delningsresurs, där vi alla bidrar med skattemedel för att göra bra saker gemensamt. Detta leder till att det blir naturligt att kommunen driver exempelvis bibliotek, men det är inte lika naturligt att de ska driva Fritidsbanken.

“... så där är vi ju glada att vi har en aktör som idrottsförbundet som ville starta upp en typ tjänst, där vi kan stötta med lite och ge ekonomiskt stöd för att de ska finnas till så att medborgare och Umeå invånare kan få tillgång till enkel sportutrustning [...] Och då blir ju vi mer en typ av facilitator kanske man kan säga. Någon som i bakgrunden gör att det här möjliggörs genom infrastruktur och sen driver någon annan tjänsten som invånarna tar nytta av och då får vi nån sorts win-win system.” (Projektledare, SCU)

Distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten tycker att det är bra att Umeå kommun är så framåt som dem är. Om kommunen är driftig, vilket de är i Umeå, menar distriktssamordnaren att det blir mycket lättare att kommunicera delningstjänster till medborgarna. Med fokus på Smarta Kartan tycker distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten att det hade varit häftigt om någon typ av kooperativ eller socialt företag kunde driva Smarta Kartan med stöttning av kommunen och/eller kommunala bolag. Kommunen behöver vara med för att få ett helhetsgrepp om tjänsten, samtidigt som det är svårt att avgöra hur delaktiga de bör vara.

Entreprenören från Greenlab säger att kommunen idag främst stöttar och vägleder dem genom exempelvis kontakter så att de kan utveckla sin verksamhet. Entreprenören tycker även att kommunens roll i arbetet med Smarta Kartan är att vara en pionjär. Resonemanget bakom detta är att kommunen har de resurser som krävs för att stötta entreprenörer och att det ligger i kommunens intresse att initiativ i linje med

delningsekonomi eller hållbarhet ska utvecklas. Om kommunen är pionjär och leder detta arbete ses det som mycket bättre än att någon annan tar den rollen, eftersom kommunen ser till att politiska riktlinjer följs och att arbetet faktiskt genomförs. Samtidigt kan kommunen dela sin vision för staden, vilket kan vägleda entreprenörer så att dessa kan justera sina affärsidéer så att de passar med vad staden behöver.

“I think the kommun’s role is supposed to pioneer this, because it stimulates these kind of ideas and people, it motivates people to think along those lines, I mean people are better informed.”
(Delningsentreprenör, Greenlab)

Även de andra städerna anser att kommunen har en stödjande, möjliggörande och underlättande roll i utvecklingen av delningsekonomi och för Smarta Kartan. I Göteborg försöker kommunen stötta, hjälpa och vara ett bollplank till de aktörer i testbädden som har egna projekt. Projektledaren för Sjuhärad poängterar att kommunen ska hålla sig lite undan och inte styra för mycket. Det är viktigt att stötta den nya kulturen för delning som växer fram, men samtidigt menar projektledaren i Sjuhärad att det är viktigt att låta delningskulturen leva fritt.

Baserat på sina erfarenheter menar processledaren för SCG att det är viktigt att vara modig, tydliggöra sina förväntningar och att våga lära känna och lita på människor för att skapa någon form av tillit. Processledaren beskriver även en problematik som kan uppstå när kommunen är drivande, och kopplar det till de andra städernas arbete med Smarta Kartan:

“... det är lite problematiskt tror jag faktiskt när det kommer från kommunen från början. För att det gör att människor blir passiva. Att så här ja men ‘kommunen löser det där’, eller ‘kommunen har tagit initiativ till det här’. Att börja där det finns engagemang, att se kommunen som en underlättare, att inte komma och ta över utan låta saker få ta sitt eget liv. Men man kan ta initiativ och underlätta för saker, men att det ska grundas i att det kommer från ett lokalt engagemang typ. Så tänker jag en del. Hur de andra ska lyckas med det.” (Processledare, SCG)

4.2.2 Andra aktörers roller inom delningsekonomi

Som tidigare nämnt är inkubatorn Coompanion Nords roll i Sharing Cities Umeå att stötta entreprenörer. Enligt projektledaren för SCU har de också en nyckelroll för att leda arbetet med Smarta Kartan vidare, men efter projektets slut har de inte längre en given roll i Smarta Kartan.

Trafikplaneraren i Umeå beskriver att i mer innovativa projekt så bidrar andra aktörer inledningsvis med idéer utifrån sina kompetenser. Aktörerna kan exempelvis bidra till att identifiera vad som är intressant att satsa på och förmedla var de ser förbättringspotential för en testbädd. Utöver detta är det viktigt att andra aktörer engagerar sig och bidrar till att projekten drivs framåt. Även om det är bra att Umeå är drivande, tror distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten att näringsliv eller föreningsliv skulle kunna ta en ganska stor roll i delningsekonomi. Däremot saknas exempel på hur det skulle se ut.

Distriktssamordnaren för Fritidsbanken Västerbotten berättar att deras största kanal är att synas på olika aktiviteter och vara närvarande. Detta gör att de kan bidra med att lära känna människor och öka medvetenheten och kunskapen runt delning. Detta liknar arbetet i Karlstad, där verksamheterna på kartan hjälper till att sprida ordet om kartan och delning. Entreprenören från Greenlab berättar att han tillsammans med andra kreatörer drivit projekt med syfte att öka medvetenheten kring cirkulär ekonomi och dela kunskap om hur man kan leva hållbart. Entreprenören lyfter fram att han vill influera och göra skillnad för problem relaterade till hållbarhet. Samtliga städer säger även att det finns ideella krafter såsom eldsjälarna som vill vara aktiva i städernas arbete med delningsekonomi. Dessa har däremot ingen uttalad roll, utan städerna arbetar för att hålla dem engagerade.

I Sjuhärad beskriver projektledaren hur Studieförbundet Vuxenskolan först inte såg vad deras roll kunde bli i kartan. Detta berodde bland annat på att kartan inte var en färdig produkt. Studieförbundets roll har därför vuxit fram under hela processen och arbetet med kartan, och nu ska de som tidigare nämnt ta över driften. Projektledaren i Sjuhärad lyfter också fram att vissa mindre kommuner i deras region har ännu mer delningskultur än de större. Landsbygdens levande delningskultur kan därmed bli en inspiration till städer där man har en längtan att komma närmare varandra. De lokala invånarna kan bidra med viktig kunskap till Smarta kartan, eftersom det är dem som bäst vet vad som finns att dela i sin närhet.

4.2.3 Ansvarsområden för Smarta Kartan

I Göteborg ser man det som en väldigt stor fördel att både KEG och staden tagit mycket ansvar tillsammans. Genom att lägga in sina resurser har parterna gemensamt bidragit till förbättringar. Den huvudsakliga tekniska utvecklingen kring smartakartan.se är det KEG som står för, men det är inte självklart att det kommer vara så i framtiden. Inför lanseringen av version 3.0 har KEG samlat in synpunkter från de andra städerna.

“Så än så länge har väl inte de andra städerna varit jätte involverade, för det finns ingen bra form för det just nu. Men det är just det som vi håller på att ta fram då. En organisationsmodell, med ett advisory board och tänker att där ska mycket av utvecklingen också ske då.” (Processledare, SCG)

KEG har många medlemmar och ännu fler som är medlemmar i deras Facebook-grupp. Processledaren säger att det finns många olika nivåer på hur aktiva de är och egentligen är det en liten kärngrupp på runt 4 personer, där främst två av dessa är aktiva i Smarta Kartan. KEG har ansvar över den tekniska och operativa skötseln av hemsidan, där dem bland annat uppdaterar kartan. Det finns även en tightare styrka av medlemmar som ofta ställer upp som volontärer när det behövs. Från kommunens sida ansvarar två personer från förvaltningen konsument- och medborgarservice över arbetet med kartan. KEG och kommunen har arbetsmöten en gång i månaden. Utöver detta sitter processledaren för SCG veckovis med en projektledare från KEG, där de arbetar med allt ifrån arbetsmodeller till kommunikationsplaner. Det enda kommunen inte gör är att uppdatera kartan. Processledaren menar också att den form som KEG har idag är sårbar, då det främst är två personer som har ansvar för att uppdatera och utveckla kartan. Därför har de en plan på att dra igång en medborgarredaktion i Göteborg.

I Karlstad är driften av kartan delad mellan kommunen och Naturskyddsföreningen, men det är en person på kommunen som har huvudansvaret. Kommunen ser sig som ansvariga

för att kartan fungerar och att den hålls levande; de har ett förvaltningsansvar som de själva kallar det. Tillsammans med föreningen samordnar de ett redaktionsråd som i sin tur ansvarar för att göra uppdateringar och inlägg på kartan. I detta råd ingår den huvudansvariga från kommunen som tar emot förslag på vad som ska finnas med på kartan och rådet avgör därefter vilka initiativ som ska publiceras. Projektledaren för Karlstad säger också att det är vissa uppgifter som det är lättare för kommunen att göra, och några som passar bättre att Naturskyddsföreningen gör. Detta kan exempelvis vara event som sker på kvällar och helger, där det är bättre att Naturskyddsföreningen tar det. En anledning till att kommunen tagit ett stort ansvar i Karlstad är för att säkerställa att kartan inte dör ut. De driver kartan inom sin ordinarie verksamhet så länge det finns möjlighet och känns relevant.

Likt Karlstad så har även Malmös redaktionsgrupp ett ansvar för att avgöra vilka initiativ som ska finnas med på kartan, men det är enbart kommunen som ansvarar över driften av Smarta Kartan Malmö. Innan redaktionsgruppen startades var det bara kommunen som bestämde vilka initiativ som skulle inkluderas i kartan. Kommunen hoppas på mer samverkan framöver men tror inte att de kommer lämna över ansvaret av kartan helt och hållet. I Malmö ser man också att det finns positiva och negativa sidor med att vara en större kommun. Projektledaren i Malmö menar att i större kommuner som Malmö hamnar ansvaret ofta hos kommunen, jämfört med mindre kommuner där det kan finnas människor som vill gå samman och göra någonting för gemenskapen. För att lansera Smarta Kartan i Sjuhäradsregionen har kommunen som driver Hållbar Landsbygd Sjuhärad (Borås) varit drivande och ansvariga. Hållbar Landsbygd Sjuhärad ser däremot inte att det är kommunerna som ska driva kartan långsiktigt, utan det ska istället vara ett mer underifrån-perspektiv. Det är därför som nu Studieförbundet Vuxenskolan ska fortsätta att driva kartan framöver, med kommun som stöttande part. I den kartläggargrupp som Sjuhärad har så försöker de få till några möten i halvåret. Gruppen ansvarar över att skriva texter och lägga upp inlägg. Projektledaren för Hållbar Landsbygd Sjuhärad kommer vara delaktig i kartan i sin yrkesroll tills projektets slut, och därefter planerar hon att engagera sig ideellt.

Inför lanseringen av kartan i Umeå har Coompanion Nord varit den drivande parten, men som nämnt under avsnitt 5.1.1 kommer de inte fortsätta med det efter årsskiftet 20/21. Respondenterna från Umeå reflekterar kring olika framtida scenarier för kartan. Kommunen ser inte att dem har någon given avdelning som kan ta över ansvaret, och vem som ska ansvara för att driva tjänsten i framtiden är därmed inte bestämt. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken tror att en styrgrupp som liknar projektgruppen för Sharing City Umeå skulle passa för att driva kartan. Genom en styrgrupp kan olika intressenter som jobbar för delning engageras. Med fokus på ägarskap anser entreprenören från Greenlab att kommunen borde ta ägarskap i Smarta Kartan i Umeå:

“... but I think it should be them because it concerns the kommun, it’s about Umeå - sharing city Umeå. In the end of the day I think it’s my, my thinking is that it should be owned by them.” (Delningsentreprenör, Greenlab)

Samtidigt uttrycker entreprenören att privata aktörer skulle kunna ta ägarskap och nämner att Greenlab haft en tanke om att de skulle ansvara över kartan. Entreprenören tror att den som tar ägarskap kan få ett övertag i hur delningsekonomin fungerar här i Umeå. Ägaren kan exempelvis påverka delningens inriktning samt erhålla mycket information om vad som pågår i staden, vilket blir argument för att kommunen borde äga kartan.

4.3 Potential till att stimulera delning i en stad

För att Umeå ska nå sina mål om att bli en föregångare inom cirkulär ekonomi och främja delning måste staden ta vara på den potential som finns i att samverka med andra aktörer. Digitaliseringen är en avgörande faktor för delningsekonomin framväxt, vilket gör att behov och förväntningar på digitala verktyg måste tas i beaktning. Under detta tema presenteras respondenternas förväntningar, attityder och behov till digitala verktyg, nätverk och kommunikation. Avslutningsvis redovisas respondenternas syn på framtiden och arbetet med kartan.

4.3.1 Verktyg som stimulerar

Projektledaren i Sjuhärad gick in med inställningen att Smarta Kartan mest var en karta med punkter på och tänkte att det borde vara lätt för Smarta Kartan i Göteborg att bra lägga till punkter i och runt Borås. Efter att ha träffat de ansvariga på KEG förstod hon att kartan är mer som ett verktyg, och att det som händer utanför och runt om är det som är viktigt. Kartan är inte en lösning, utan ett verktyg för att skapa en delningskultur som då blir resultatet, och kartan måste ha lokal förankring.

Med fokus på digitala verktyg ser Fritidsbanken ett behov av ett bättre system för sin verksamhet, till exempel att kunder hemifrån ska kunna se vilken utrustning som finns inne. Däremot finns inte finansiering till det i dagsläget. Distriktssamordnaren säger också att mycket av den pepp och inspiration som deras besökare får kommer just från att besöka butiken, och ser därför en nackdel om de blir för digitala.

“...så vi vill gärna att folk kommer in i butiken och tittar och provar, för då kan man hitta många andra grejer som man också blir sugen på att testa. Så det är lite både och det där, vi vill inte bli för digitala heller.”
(Distriktssamordnare, Fritidsbanken Västerbotten)

Fritidsbankens förhoppningar på Smarta Kartan är att fler ska känna till och hitta deras verksamhet. Idag har de endast en Facebooksida där de visar vad de gör, men säger att deras stora kanal för att nå ut till folk är att vara ute på olika aktiviteter vid event där det samlas människor. I januari blev Fritidsbanken uppmärksammade då de vann pris på idrottsgalan, vilket märktes direkt på antal följare på Facebook men också på utlån i butik. Fritidsbanken har även varit en testverksamhet för Umigo där de använt sig av delningsplattformen för att öka kännedomen om sin parasport-utrustning. Målgruppen för parasport är svåra att nå, och Fritidsbanken ser därför att det krävs extra insatser till just dessa. Entreprenören från Greenlab ser att det finns ett behov av att veta var man kan få hjälp när man vill starta upp en verksamhet. Vem ska man kontakta? Var ska man gå? Han förklarar hur han tänker att det kan se ut:

“... It should be like tree maps, do you know, like an organizational structure. Because if it's structured in that sense, okey I'm this person, my options are A, B, C, D, okey, I can nisch down or steer down to this nisch.”
(Delningsentreprenör, Greenlab)

Entreprenören lyfter också att människor gör fler ärenden digitalt idag, speciellt när man befinner sig mer hemmavid på grund av covid-19, vilket gör att det bästa är att ovan nämnda information finns tillgänglig på nätet.

Umeås initiala tanke om att skapa ett "toolkit" i form av en digital verktygslåda för entreprenörer visade sig vara svårare än man hade trott. Det var komplicerat att bygga en ny plattform och entreprenörerna förstod inte riktigt varför de skulle använda den. Projektledaren för SCU berättar att de inte riktigt hittade formen för hur det skulle se ut, men att flera av de entreprenörer man haft kontakt med visade ett intresse för att synas. Om de delningsinitiativ som är små och resurssvaga själva skulle försöka nå ut med sina tjänster skulle det kunna bli jobbigt för dem, så Smarta Kartan framstod som ett bra verktyg för detta ändamål. Projektledaren för SCU menar att kartan gör det snyggt och enkelt för konsumenter att hitta initiativen. Idén om "toolkit" finns fortfarande kvar och projektledaren för SCU har en förhoppning om att de ska hitta formen för det i framtiden för att hjälpa entreprenörer, där det kanske kan bli en del i Umeås Smarta Karta. Även projektledaren i Karlstad ser detta behov hos entreprenörer, men har inte tänkt att det ska vara en del av deras karta utan att det istället kan göras genom andra kanaler.

Trafikplaneraren från Umeå anser att de digitala plattformarna är en central del i delningsekonomin. Om de är lättanvända har de en stor potential, men om de är krångliga eller omständliga så kommer användarna att tappa tålamodet fort. Delningsplattformar har underlättat för människor att dela outnyttjade resurser och projektledaren i SCU säger att de är viktiga just för att man inte behöver känna varandra för att kunna dela. Inom SCU har man även ett samarbete med enheten för datavetenskap på Umeå Universitet där man har tagit fram en användarcentrerad delningsplattform som man kallar Umigo. Denna plattform är som ett kit för hur man bygger upp en delningstjänst. Tjänsterna får samma underliggande tekniska struktur, men kan se helt olika ut beroende på vad man har för typ av tjänst. Projektledaren i SCU har en förhoppning om att denna delningsplattform och Smarta Kartan kommer att kunna samverka i framtiden; Umigo för att det ska vara enkelt att kliva in i delningsekonomin och Smarta Kartan för att synliggöra initiativen. Det finns också en förhoppning om att detta samarbete med universitetet kan bidra till att fler delningsinitiativ kommer från student-sidan. Projektledaren för SCU hoppas därför att det kommer öka studenternas involvering i delningsekonomin här i Umeå och att studenter kan bilda Umeås första scen av delningsentreprenörer.

4.3.2 Nätverk och kommunikation

Flera av de städer som startat kartan efter Göteborg säger att en anledning till att de valde att starta upp just Smarta Kartan för att främja delning var tack vare det nätverk som finns runt om. Det fanns även en förhoppning om att det skulle kunna startas ett nationellt råd för alla kartor, där mycket av arbetet skulle kunna göras tillsammans. Processledaren för SCG berättar att det idag finns planer på att starta någon typ av nationellt råd, och att de behöver hitta en bra form för hur ett sådant samarbete skulle kunna se ut.

När Smarta Kartan först lanserades hade KEG väldigt mycket kontakt med de initiativ som finns på deras karta, vilket blev som ett informellt nätverk enligt processledaren för SCG. Utan de initiativ som finns på kartan så är den ingenting än en digital struktur. Efter att den nuvarande processledaren lämnade KEG för att arbeta för kommunen så har kontakten med kartpunkterna inte blivit lika frekvent. Initiativen på kartan är inte så engagerade längre utan verkar nöjda med att finnas med på kartan. Processledaren menar också att kartan haft växtvärk, där den har växt lite för fort för att KEG ska kunna hänga med. Detta kan vara en anledning till att kontakten med initiativen minskat. I takt med att kartan växer behöver KEG också utveckla en organisation som är riggad för det. När det bara var Göteborg involverade var strukturen och arbetssättet mer informellt, men nu ser man ett behov av att göra kunskap och information mer formell och applicerbar även för

andra städer. Idag håller KEG på att ta fram en licens kring varumärket och koden som kartan består av. För att få kalla det Smarta Kartan måste städernas kartor följa värdegrunden, visionen, missionen och kriterierna. Det har även varit ett krav på att det ska finnas ett samarbete mellan kommun och civilsamhälle, men det är inte förtydligt i innehållskriterierna och ska därför skrivas ned någonstans. Göteborg ser att de behöver utveckla formella riktlinjer som de andra städerna kan följa.

Flera andra städer lyfter också nätverk som en viktig del i sin utveckling av kartan. Projektledaren i Karlstad berättar att en anledning till att det blev ett samarbete med Naturskyddsföreningen var just att de har ett etablerat nätverk med ideella. Det var något dem såg behövdes på kartan; en aktör med ett nätverk som kunde engagera karlstadsborna och andra ideella krafter. Även projektledaren i Sjuhärad berättar att Studieförbundet Vuxenskolan var en bra aktör för att driva vidare Smarta Kartan eftersom de har en lokal förankring och ett starkt nätverk med föreningsliv. I Sjuhärad ser man också att kartan kan fungera som ett nätverk för delningsinitiativen som finns på kartan, där man kan hitta varandra och inspirera dem som vill starta någon form av delningstjänst.

De städer som driver Smarta Kartan beskriver att de inte har något verktyg för att följa upp hur kartan bidrar till invånarnas användning av delningstjänster. Smarta Kartan i Göteborg arbetade under förra året fram en kommunikationsplan för att göra jobba mer strategiskt med att öka kännedomen. Tidigare har man marknadsfört tjänsten genom att fånga de möjligheter som dyker upp och använda de kanaler man har tillgång till, då man inte haft så mycket medel. Marknadsföringen skedde då mest organiskt genom sociala medier och från människa till människa. Trots detta har kännedomen ökat när det efterfrågas i en årlig kännedomsundersökning. Mottagandet från samhället är väldigt positivt, och Göteborg vill jobba för att nå ut till ännu fler och öka användandet. I och med testbädden har Göteborg nu valt att lägga lite pengar på exempelvis filmer.

I Karlstad använder man sig främst av kommunens standardkanaler och även Naturskyddsföreningens kanaler för att nå ut. I Sjuhärad har man försökt skapa en kommunikationsplan, men den som skulle göra det på ideell tid har inte hunnit. De har nästan inte marknadsfört kartan någonting, och projektledaren nämner att de brister i kommunikationen. Genom ett nationellt nätverk hoppas projektledaren för Hållbar landsbygd Sjuhärad att man tillsammans kan göra mycket mer för att kommunicera. De har däremot presenterat kartan fysiskt flera gånger: vid lansering, föreläsningar på frivilligcentral, innovationsvecka och uppvisning av kartan på Tranemodagen. När kartan lanserades anordnades också cykelsafari till verksamheterna, vilket var ett lyckat koncept som kommer anordnas igen.

“... dem blev helt chockade när de kom till fritidsbanken och ba WOW det här måste vi sprida till alla, haha. Det är som att upptäcka sin stad på nytt och det var jättekul.” (Projektledare, Sjuhärad)

Även i Malmö vill man förbättra kommunikationen till samhället. När de anordnade en Map Jam i ett utsatt område i staden så utgick de från att de flesta visste vad delningsekonomi handlar om. Uppslutningen blev inte så bra, och projektledaren i Malmö säger att de gjorde marknadsföringen för dåligt och att de hade behövt tänka på ett annat sätt för att få med fler från det området. Nu planerar de att göra en del kommunikation via biblioteken, eftersom det redan sker mycket av en delningsekonomi där, och det är ett bra sätt att nå ut på.

Processledaren i SCG säger att efter ett tag så insåg de att de behövde rikta sina insatser när man redan nått de som är lättast att nå. Man kan inte bara göra saker utan de vill också veta om de når framgång. Det finns en gemensam önskan om att analysera användandet av kartorna och hur de faktiskt bidrar till att folk väljer att besöka initiativen. Det är något som städerna planerar att göra, och inom testbädden i SCG har de nu en forskare inom centrum för konsumtionsforskning som ska göra en utredning om detta.

“Vi kommer inte riktigt på hur kan vi mäta det. Så ett mål är ju att utreda beteendeförändringarna av smarta kartan. Vi vill ju veta om det har ökat det verkliga deltagandet liksom. För det är en sak att informera och inspirera människor men det ger ju egentligen ingen effekt eller nytta om ingen ändå besöker Leksaksbiblioteket eller vad det nu kan vara.”

(Processledare, SCG)

Flera av våra respondenter nämner studenter som en viktig målgrupp, och i Göteborg består den primära målgruppen av studenter och ekonomiskt medvetna. Studenter står bakom många av de delningstjänster som startas upp, och processledaren menar att deras erfarenhet är att unga ofta är mer hållbarhetsmedvetna. Respondenterna menar att studenter ofta har en ansträngd budget, att de vill träffa och lära känna människor, samt att de kan ha mer tid över än andra grupper. Även i Umeå ser man studenter som en bra målgrupp för delningsekonomi och ser potential i att det finns mycket folk på ett begränsat område med ungefär lika förutsättningar.

“Sen tror jag att Umeå är en jättebra, har ju jättestora möjligheter till att bli en bra testbädd och komma igång ordentligt med det här tack vare alla studenter. För det är en otroligt bra målgrupp för delningsekonomi, och börja med och testa saker. Dels för att man har begränsad ekonomi som student, men man är kanske också mer benägen att testa nya saker och man har kanske ett större intresse av den här typen av frågor än genomsnittsumebon, tänker jag.” (Trafikplanerare, Umeå)

Eftersom Fritidsbanken i Umeås eventverksamhet främst handlar om att besöka barngrupper i olika åldrar ser de barn och ungdomar som sin främsta målgrupp. De ser även att universitetsstudenter är en viktig användare. Samtidigt är deras mål att nå ut till alla och att både gammal som ung ska känna att de kan komma dit och låna. I Sjuhärad har man istället satt tidiga användare som primär målgrupp för Smarta Kartan eftersom de tror att det är personer som redan idag handlar second hand och använder liknande tjänster. Den sekundära målgruppen i Göteborg är alla som redan är aktiva i en delningsekonomi, men kanske inte hittat Smarta Kartan eller vågar besöka fler initiativ.

4.3.3 Förväntningar på framtiden

Flera av kommunerna delar sina kommunala resurser i olika former. Det kan exempelvis vara utlåning av lokaler, parker, cyklar, utegrillar med mera. Trots detta anser kommunerna att de kan bli ännu bättre på att dela med sig av sina resurser till stadens invånare. Man nämner även att det finns regler och lagstiftning som måste ändras för att fler resurser ska kunna delas, och man betonar att det är den goda delningen som man vill öka. I den nya versionen av kartan som snart ska lanseras kommer de nya webbtillgänglighetsdirektiven att följas, vilket innebär att hemsidan ska göras tillgänglig för de med olika funktionsnedsättningar. Malmö har redan börjat förbereda sig och har även översatt all text till engelska så det ska bli tillgängligt för ännu fler. I den nya

versionen 3.0 kommer varje stad inte ha sin egen hemsida, utan det kommer att finnas en ingång till varje stad via smartakartan.se. Hur kartan kan utvecklas nationellt är något som de flesta respondenter ser som spännande och en möjlighet till att göra något mer med kartan. Projektledaren i SCU har även en förhoppning om att den samverkan som finns mellan de olika deltagarna i SCU kommer att kunna leva kvar efter programmet är slut. Han skulle vilja se att de hittar en form som gör att man kan driva vidare någon form av samverkansprojekt. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken som är en del av SCU, menar att den form av samling som SCU har skulle i en liknande form kunna vara en bra styrgrupp för smarta kartan.

“... en sån samling som den projektgruppen är, den skulle jag se som en smart styrgrupp till smarta gruppen också, för då finns det så många intressenter som är med och jobbar för delning.”
(Distriktssamordnare, Fritidsbanken Västerbotten)

Projektledaren för SCU säger att Smarta Kartan är ett bra steg att börja med för att bygga upp ett community, men att i framtiden behöver man också nå flera sektorer som exempelvis bank och försäkringsbolag, för att hjälpa de aktörer som försöker främja delning. Sen behöver man växla upp för att komma vidare och förstå vilka behov entreprenörer, ideella och andra som använder kartan har. Detta ses dock som en senare fas i arbetet med kartan och just nu ligger fokus på att arbeta fram en lämplig driftmodell.

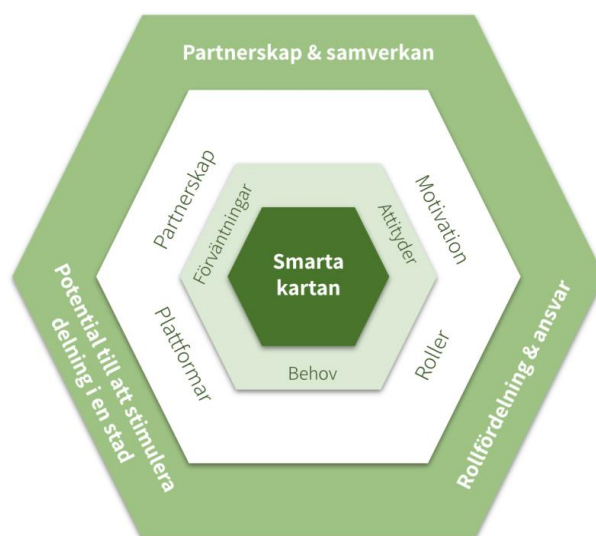
5. Analys och diskussion

Målet med studien har varit att identifiera hur olika aktörer kan samverka och komma fram till förslag på hur projektet Smarta Kartan kan drivas långsiktigt. Vi har fokuserat på förväntningar, attityder och behov hos olika aktörer och identifierat tre huvudteman som väglett studiens metodval och empiriska insamling. Analysen kommer därför behandla hur empirin förhåller sig till tidigare studier som presenterats i det teoretiska ramverket för att återkoppla till studiens inledande syfte och frågeställning. Vi inleder med en kort sammanfattning av studiens empiriska material samt en repetition av studiens vägledande modell för att därefter strukturera analysen utifrån våra tre huvudteman.

5.1 Sammanfattning av empiri

Genom att involvera civilsamhället i olika projekt för hållbarhet kan nya möjligheter identifieras. Bland annat kan kommunen i en roll som möjliggörare eller pådrivare säkerställa att delningsekonomi växer sig starkare genom att stötta entreprenörer och aktivt jobba för att engagera ideella krafter. Samtidigt måste kännedomen om olika delningsinitiativ öka för att fler ska använda sig av dessa, där Smarta Kartan ses som ett lämpligt verktyg. Städerna ser också att kartan kan bidra med ett värdefullt nätverk i framtiden. Med fokus på partnerskap och samverkan ser Umeå detta som en viktig del i omställningen mot ett mer hållbart samhälle. Även om flera av städerna anser att ett partnerskap mellan kommunen och civilsamhället är en stor fördel, finns förhoppningar om att huvudansvaret för olika delningsprojekt ska kunna överlämnas till andra aktörer. En stark drivkraft för att engagera sig i delningsekonomi handlar därtill om inre motivation för att skapa effekt och bidra till ett mer hållbart samhälle, vilket städerna behöver ta hänsyn till. För att ta vara på samhällets naturliga engagemang har tid, finansiering, motivation och lokala förutsättningar identifierats som viktiga faktorer att ta i beaktning.

I följande analyskapitel utgår diskussionen från vår vägledande modell som presenterats under studiens teoretiska referensram. Följande analys utgår från empirin under studiens tre huvudteman som kopplas till centrala teorier om partnerskap, motivation, roller och plattformar. Analysen genomsyras av studiens fokus på förväntningar, attityder och behov med tonvikt på Umeås arbete med Smarta Kartan.



Figur 3. Vägledande modell för Smarta Kartan.

5.2 Partnerskap & samverkan

5.2.1 Utmaningar i partnerskap och samverkan

Vår studie har tagit del av erfarenheter från olika typer av partnerskap, vilket ska bidra till en ökad förståelse över hur Umeå ska arbeta vidare med sin version av Smarta Kartan. Oavsett vilken typ av samverkansform de olika städerna använt sig av är erfarenheterna övervägande positiva. Städerna ser ett stort värde i att samarbeta med aktörer som har ett lokalt nätverk och kontakt med ideella krafter. Lärdomarna från de andra städerna visar att det är av stor vikt att tillvarata existerande engagemang och säkerställa att detta underhålls, vilket stämmer överens med studier av Clarke & MacDonald (2019, s. 299) som beskriver att en utmaning i partnerskap är att hantera olika intressen och samtidigt skapa ett starkt engagemang. Här blir även *finansiering* och *tid* återkommande samtalsämnen i intervjuerna. Respondenterna berättar att den långsiktiga driften är svår att planera på grund av att det inte finns garanterad finansiering för att driva tjänsten när programmet Sharing Cities Sweden avslutas. Detta tyder på att städerna har ett behov av att säkerställa att kartan lever vidare när kommunerna inte längre har statliga medel att finansiera driften med. Samtidigt har de olika respondenterna något olika uppfattning om hur involverade kommunerna bör vara i projektet med kartan i framtiden. Vi ser att detta skapar en viss osäkerhet för hur städerna kan jobba med partnerskap och samverkan för kartan ur ett mer långsiktigt perspektiv.

I utvecklingen av kartan har Göteborgs stad och KEG varit beroende av statliga medel, och framöver menar dem att det kommer bli aktuellt med en licens som de andra städerna får betala för att KEG underhåller hemsidan. Denna osäkerhet kring finansiering handlar därför delvis om hur kommunerna ställer sig till att betala för en sådan licens. I flera städer är kartan en del av den ordinarie verksamheten och kommunerna är beredda att gå in med medel för att kartan ska förvaltas. I Umeå menar projektledaren att kommunen kan betala ett utvecklingsbidrag om kartan blir framgångsrik. Baserat på de andra städernas erfarenheter har det däremot varit svårt att avgöra hur framgångsrik kartan faktiskt är. Fjellander et al. (2019, s. 77) menar att tillgång till kapital är en viktig faktor för att uppnå tillväxt, kritisk massa och långsiktig ekonomisk hållbarhet. Vi tror att detta är en förutsättning för att kartan ska kunna bli framgångsrik. Fjellander et al. (2019, s. 77) säger att intressenter kan säkerställa tillgång till kapital genom samarbeten eller stöd från offentliga aktörer. Vi ser därför att det är viktigt att de aktörer som är delaktiga i projektet fastställer vad framgång för kartan i Umeå innebär. Det blir även viktigt att skapa en plan för finansieringen så att denna osäkerhet hanteras.

5.2.2 Motivation och engagemang i delningsekonomi

Den gemensamma visionen för kartan verkar oavsett stad eller aktör handla om att främja hållbar konsumtion, synliggöra delningsekonomi och öka samhällsnyttan. Effektiviteten i partnerskap kan minska om olika aktörers mål förändras eller om det råder oklarheter om vilken roll och vilket ansvar aktörer har (Babiak & Thibault, 2009, s. 135). Det kan därför ses som positivt att aktörerna har en gemensam vision, vilket kan leda till högre effektivitet i partnerskapen. Samtidigt visar vår studie på att andra faktorer måste hanteras för att bibehålla engagemang. I en studie av Hamari et al. (2016, s. 2055) presenterar de att *enjoyment* var den starkaste drivkraften till aktivt deltagande i delningsekonomi. Därtill påverkade yttre motivation genom förbättrat rykte eller ekonomiska fördelar inte attityderna till att delta i kollaborativ konsumtion. Däremot kunde ekonomiska incitament leda till ökade intentioner till att delta. Dessa resultat bekräftas till viss del av vår studie, där inre motivation och passion beskrivs som den starkaste motivationen till att engagera sig i delningsekonomi, vilket kan liknas vid *enjoyment*. Samtidigt visar vår empiri att

social tillhörighet och *kunskap* är viktiga behov som måste fyllas för att engagemang ska kunna växa. Utöver detta menar respondenterna att det är svårt att styra ideellt engagemang och att dessa själva måste välja hur mycket tid de vill lägga, vilket relaterar till *autonomi*. Detta överensstämmer med de tre behoven som enligt Ryan & Deci (2000) krävs för att inre motivation ska uppstå: tillhörighet, kompetens och autonomi. Även om det är tydligt att det finns inre motivation till att delta så tror vi ändå att det finns en underliggande utmaning i att underhålla detta. En bidragande faktor är den uttryckta avsaknaden av *tid* som lyfts av flertalet av våra respondenter. Bristen på tid kan leda till minskat engagemang från både kommunerna, ideella och entreprenörer, vilket måste tas i beaktning inför den fortsatta utvecklingen av kartan. En följd av att kommunen inte har något inflytande över exempelvis ideellt engagemang blir också svårigheten i att förutse resultat för kartan. Projektledaren för Sharing City Umeå menar som tidigare nämnt att kommunen gärna är delaktig i projektet och stöttar med finansiering, under förutsättning att projektet blir framgångsrikt. Här ser vi en potentiell problematik. Om kommunen inte är beredd att vara mer delaktiga och ta en större del av ansvaret finns det en risk för att arbetet med kartan avstannar på grund av tid, vilket innebär att kartans framgång förmodligen minskar. Vi kan bekräfta att motivation är grunden till engagemang inom delningsekonomin, men att motivation är väldigt individuellt och ger upphov till en potentiell ovisshet i samarbeten mellan kommun och samhälle.

Några framgångsfaktorer som identifierats i vår empiriska insamling är att kommunerna kommunicerat väl med sina samarbetspartners vilket bland annat bidragit till att dessa partners ser potential i kartan. Det är även en fördel om kommunen samarbetat med aktören tidigare och byggt upp en grundläggande tillit. Vi har fått exempel på hur Karlstad lyfter deltagarna i projektet genom att visa på att de bidrar till att göra något bra för staden, samt att deras engagemang har stor betydelse. För att städerna ska lyckas med att engagera verkar det som att uppskattning kan vara av stor vikt. Det kanske inte behöver vara något stort, utan som vissa beskriver kan uppmuntrande ord eller något enkelt som fika kan öka deltagarnas motivation. Vidare har respondenterna nämnt att de önskar att ekonomisk ersättning kunde ges, men enligt Ryan & Deci (2000, s. 70) kan detta leda till att den inre motivationen minskar. Vi ser därför inte att ekonomisk ersättning till rådets medlemmar är något som kommunerna ska eftersträva.

Vi kan sammanfatta att den största drivkraften för att engagera sig i delningsekonomi härstammar från en inre motivation. Flera av städerna lyfter i samband med detta *lokala eldsjälar* som avgörande för utvecklingen av kartorna, vilket utifrån vår studie är något som ännu inte identifierats i Umeå. I de andra städerna har man kommit i kontakt med eldsjälar via exempelvis Map Jams, och ibland har en individ kontaktat kommunen på eget initiativ. För att fånga upp engagemang är det därför nödvändigt att kommunen är aktiv. Därtill påpekar några av respondenterna att kommunen måste jobba hårt om man vill involvera kartans verksamheter eftersom de inte visat något större intresse av att engagera sig. De är istället nöjda över att synliggöras. Detta kan tyda på att verksamheternas behov inte kartlagts fullt ut, och att det därmed är svårt att veta vad som skulle motivera dessa till att delta i exempelvis ett redaktionsråd. Samtidigt beskrivs *ökad kännedom* som ett behov från både verksamheternas och kommunernas perspektiv, vilket visar att det är viktigt för verksamheterna att kartan underhålls på ett bra sätt. Här ser vi andra möjligheter för delningsinitiativen och verksamheterna som kan engagera sig i kartan genom att sprida kunskap och information som i sin tur kan leda till ökat engagemang från lokala invånare. Här ser vi att frivilligt deltagande i olika aktiviteter, informationsdagar, tävlingar, cykelsafaris med mera kan vara något som verksamheterna

har tid att delta i några gånger per år. Därtill skulle de kunna tillhandahålla information om Smarta Kartan via sina digitala kanaler och butiker. Eftersom det är kostnadsfritt för verksamheterna att synas på kartan tror vi att dem kan bidra på detta sätt. Även om det såklart finns risk för ökad konkurrens, visar vår empiri inga tecken på att ekonomiska incitament är den avgörande faktorn för att delta i delningsekonomin. Vi tror att det även ligger i verksamheternas intresse att bidra till ökad delning i allmänhet. Denna "motprestation" bör således vara frivillig.

5.2.3 Olika samverkansformer & implikationer för Umeå

Med fokus på vilken samverkansform som fungerar bäst för att driva Smarta Kartan verkar det inte finnas någon tydlig form som fungerar bättre, utan det verkar vara högst individuellt beroende på städernas *lokala förutsättningar*. I vissa städer är kommunen mer ansvarig över driften av kartan, och i andra ligger ansvaret mer hos ideella organisationer. Palm et al. (2019b, s. 180) beskriver att när en kommun är mer effektiv än frivilliga grupper i att engagera sig i delningsekonomi kan det leda till att möjligheterna för frivilliga grupper och "bottom-up-movements" att agera och engagera sig minskar. I vissa avseenden visar vår studie på motsatsen till detta, där flertalet kommuner lyckats utveckla olika typer av redaktionsråd och stimulera etablering av andra sorters initiativ genom att faktiskt vara engagerade och effektiva. Samtidigt menar flera av våra respondenter att andra aktörer blir passiva när initiativ kommer från kommunen, vilket stödjer tolkningen som presenteras av Palm et al. (2019b). I Umeå hoppas man på att kartan kan bidra till att bygga en bottom-up scen för delningsekonomi, och baserat på vår studies resultat och tolkningen av Palm et al. (2019b) blir en central fråga hur aktiv kommunen faktiskt bör vara. Umeå har, i likhet med andra städer, en förhoppning om att en förening som liknar KEG ska kunna etableras. Umeå lyfter även tanken om att kunna utveckla ett idéburet offentligt partnerskap (IOP), vilket enligt Göteborgs erfarenhet är en bra samverkansform när parterna inte känner varandra så väl. För att ett IOP ska vara möjligt i Umeå krävs tydliga mål och en plan över vilka resurser och vilket ansvar aktörerna har. Om kommunen bidrar med kommunala medel för att finansiera tjänsten kan IOP vara att föredra framför ett "vanligt" samarbetsavtal, eftersom det säkerställer en grundläggande trygghet. Baserat på de resultat som genererats inom vår studie ser vi inte att en förening som liknar KEG kommer hinna växa fram innan Coompanion Nords ansvar för projektet avslutats. Detta beror delvis på situationen i samhället idag med covid-19 där fysiska träffar hindrar den sociala tillhörighet som en sådan förening grundas i, men också på att man inte identifierat ett sådant engagemang från civilsamhället ännu. I dagsläget tror vi därför att det är viktigt för Umeå att lokalisera ett lokalt engagemang på en mer lättillgänglig nivå. Även om det inte finns någon specifik organisation som vill ta över, eller några privatpersoner som vill starta en förening i Umeå, kan Coompanion Nord använda lanseringen av kartan för att attrahera individer som kan tänka sig att delta i ett redaktionsråd.

Med fokus på Umeås fortsatta arbete inför lansering av kartan vet vi att Coompanion Nord inom projektet för Smarta Kartan redan jobbat med att involvera stadens invånare för att ta del av vad dem kan tänka sig att dela. Att identifiera samhällets behov av delningstjänster kan annars vara något som kommuner riskerar att missuppfatta om de tar en ledande roll i delningsekonomi (Palm et al., 2019b, s. 180). Detta tyder på att Umeå är medvetna om att det är av vikt att identifiera samhällets behov för att erbjuda tjänster som faktiskt efterfrågas. Även om det är viktigt att kartlägga vad samhället efterfrågar, ser vi att ett större fokus på vad som motiverar ideella krafter bör antas. Vår studie har upprepade gånger lyft vikten av att fånga upp engagemang. Genom att lyssna på andra

städernas erfarenheter kan Umeå lyckas väl i etableringen av tjänsten så länge de jobbar vidare med de centrala utmaningarna som vår studie lyft fram under tidigare avsnitt i analysen. Samtidigt blir det viktigt att tillvarata lärdomar kring vikten av relationer, kommunikation och uppskattning i partnerskap. Kommunen kan även motivera sitt eget engagemang i tjänsten med att dem har mandat från politiken i Umeå att driva projekt som stödjer stadens mål mot den hållbara tillväxten. Utifrån dagens politik kan Umeå kommun ge stöd till kartan, men samtidigt är det viktigt att utveckla en samverkan för att minska sårbarheten om politiken skulle ändras.

Så vad kan Umeå göra för att utveckla ett väl fungerande partnerskap, och vad är viktigt att ta hänsyn till? Med fokus på de andra städernas lärdomar från att driva projektet med Smarta Kartan har vi identifierat att *tid*, *finansiering* och *motivation* är återkommande utmaningar. Detta kan kopplas till studien av MacDonald et al. (2018, s. 205) som menar att detta är strukturella funktioner som måste organiseras för att nå uppsatta mål inom ett multi-stakeholder partnership. För att en god samverkan ska etableras är *kommunikation*, *uppskattning* och *tillit* återkommande samtalsämnen hos våra respondenter. Tillit är viktigt i partnerskap, men också en central del för att möjliggöra delningsekonomi. För användare av en plattform baseras tillit på rekommendationer och feedback (Ganpati & Reddick, 2018, s. 86). Denna funktion finns inte på Smarta Kartan idag, och vi tänker därför att det är viktigt att säkerställa att de verksamheter som synliggörs har ett gott rykte och är trovärdiga för att samhället ska känna tillit till kartans kvalitet. Detta blir således ett ansvar som bör fördelas till en aktiv aktör, grupp eller individ i Umeå.

5.3 Rollfördelning och ansvar

5.3.1 Kommun i en drivande roll

Samtliga respondenter menar att kommunen ofta tar en drivande roll i projekt för delningsekonomi. I Umeå har man gjort det för att man är en kommun som vill framåt och därmed känner att de behöver ta ansvar för att genomföra, för att inte sitta och vänta på att någon annan ska göra det. Att Umeå väljer att tänka såhär är i enighet med det Palm et al. (2019a, s. 7) säger om kommunens roll som *Governance by Self-government, provision and authority*. Som kommun väljer de att tillhandahålla tjänster för att kunna främja och anpassa sig till delningsekonomin. Det visar på att kommunen gärna vill uppmuntra ett mer hållbart beteende genom att säkerställa att det finns olika valmöjligheter för invånarna som guidar dem i en mer hållbar riktning. Genom att skapa en marknadsplats för delning tar kommunen också en roll som *integrator/implementer*, vilket enligt WEF (2017, s. 15) leder till att de kan skapa jobb samtidigt som idéer från innovatörer och entreprenörer lättare kan få fäste bland invånarna. För Umeå som vill vara framåt när det kommer till att få ned det konsumtionsbaserade klimatavtrycket måste de ta en aktiv roll och erbjuda många hållbara alternativ för att nå sina mål. Om de gör detta så finns det också möjligheter för att fler jobb skapas och att deras driftiga förhållningssätt leder till fler affärsidéer från entreprenörer. Eftersom delningsekonomin i Umeå är under utveckling ser vi därmed att det är viktigt att kommunen fortsätter vara aktiva. Samtidigt säger Umeå att de hoppas kunna kliva ur olika projekt som de startat, så att andra kan fortsätta driva utvecklingen. Detta visar på att de ibland vill gå från att vara drivande till mer stöttande. Här kan Umeå hämta inspiration från Sjuhärad som har hittat en aktör som vill ta vid efter kommunen och driva Smarta Kartan. Från början var det inte självklart att det skulle bli så, men de har jobbat hårt för att hitta en lösning och till slut såg Studieförbundet Vuxenskolan det som en självklarhet att dem skulle driva kartan vidare med kommunen i en stöttande roll. Risker med att förvänta sig att någon ska vilja ta över kan enligt Palm et al. (2019a, s. 10) vara att tjänsterna inte är av

tillräckligt stort intresse från samhället för att någon ska vilja ta engagemanget vidare. Detta visar på att det finns en risk med att kommunen gärna påbörjar arbetet med en delningstjänst, men sedan förväntar sig att någon annan ska ta över. Det kan därför argumenteras för att utan en långsiktig plan för hur Smarta Kartan i Umeå ska drivas framöver så kan det bli svårt att få en aktör intresserad av att ta över driften när projektet är slut. Detta kan kopplas till hur motivation är grunden till engagemang. Det blir således viktigt att identifiera vilka behov och motivationer som potentiella partners har för att kommunen ska kunna engagera sig genom en mer stöttande och möjliggörande roll.

5.3.2 Kommun i en stöttande eller möjliggörande roll

Fram till nu har Umeå lagt ned mycket tid på att stötta och underlätta för entreprenörer för att stärka näringslivet inom delning och cirkulär ekonomi. Det bekräftas också av delningsentreprenören som säger att kommunen idag främst stöttar och vägleder dem för att de ska kunna utveckla sin verksamhet. Kommunen i en roll som *enabler/facilitator* handlar precis om detta; att underlätta för existerande lokala delningsinitiativ och möjliggöra för entreprenörer att våga investera i sina idéer (WEF, 2017, s. 15). Umeå saknar idag en stark bottom up-scen för delning och därför är det viktigt att de arbetar med att stötta och möjliggöra så att fler delningsentreprenörer kan skapa idéer och initiativ. Projektledaren för SCU menar att denna faciliterande roll är lämplig när det finns andra aktörer som kan driva tjänster som invånarna kan ta nytta av. Projektledaren berättar att det inte finns någon avdelning inom kommunen idag som har till uppgift att driva en tjänst likt Smarta Kartan. Enligt kommunen är det inte heller naturligt att de exempelvis ska driva Fritidsbanken. Umeå kommun är istället nöjda över att en annan aktör ville starta Fritidsbanken så att kommunen istället kan bidra med resurser för att möjliggöra att tjänsten finns. Detta skiljer sig från andra städer där kommunerna driver Fritidsbankerna. Umeå kan tänka sig att bidra med resurser och finansiell stöttning till Smarta Kartan, i likhet med den stöttning man ger Fritidsbanken, om kartan visar sig bli framgångsrik för delningsekonomin i Umeå. Delningsentreprenören argumenterar däremot för att kommunen ska vara en *pionjär* och borde vilja driva Smarta Kartan eftersom det ligger i deras intresse att öka delningen i staden. Om kommunen tar den drivande rollen så kan man enligt delningsentreprenören vägleda entreprenörer så att de kan justera sina affärsidéer efter vad staden behöver. Utifrån entreprenörens perspektiv kan vi se att kommunen kan bidra till att stimulera nya affärsidéer om de är aktiva i kartan. Samtidigt ser representanterna för kommunen inte att kommunen ska vara drivande, även om de vill vara med för att styra och främja den goda delningen. Detta tyder på att det inte finns någon gemensam bild över hur kommunen borde agera. Vi måste därför låta förutsättningarna för projektet med Smarta Kartan styra vilken roll kommunen tar i förhållande till andra aktörer.

5.3.3 En omställning av kommunens roll

Kommunens behov av att lämna över drift av Smarta Kartan Umeå till andra aktörer verkar inte kunna uppfyllas utifrån dagens utgångsläge, vilket både Coompanion Nord och kommunen är medvetna om. Vår studie visar att en potentiell överlämning av ägarskapet kan bli en större utmaning än väntat. Malmö hade exempelvis en förhoppning om att kunna involvera både initiativen på kartan och redaktionsrådet mer, men de upplever att det är svårt på grund av att initiativet kommer från kommunen. De upplever därför att de måste jobba hårdare för att de andra aktörerna ska kunna känna ägandeskap vilket kan leda till ökad samverkan och delat ansvar. Även i Göteborg ser man en problematik när initiativen kommer från kommunens sida, eftersom det kan leda till att invånarna blir mer passiva och förlitar sig på att kommunen löser det mesta. Denna

problematik reflekteras även i studien av Palm et al. (2019a, s. 10) som visar att när en kommun leder utvecklingen kan volontärer och sociala entreprenörer känna sig utanför och omotiverade till att engagera sig. Detta stödjer vårt tidigare resonemang om att kommunen måste vara aktiva för att fånga upp engagemang och inkludera exempelvis volontärer. Samtidigt kan vi inte avgöra om denna problematik kommer uppstå i Umeå, men vi tror att det är viktigt att man är medveten om att det finns en risk med att initiativet kommer mer från kommunens håll än från ett lokalt engagemang. Detta visar att beroende på vilken grad av involvering och vilken roll kommunen tar så kan det påverka hur civilsamhället och entreprenörer väljer att engagera sig. Även om tanken med att leda utvecklingen är god, kan det leda till att samhället blir mer passiva om de inte känner sig inkluderade i utvecklingen.

Intervjuerna visar att samtliga städer samarbetar med ideella aktörer, men inom dessa partnerskap är ansvarsfördelning och beslut uppdelade på olika sätt. Samtidigt uttrycks en önskan om att kunna involvera entreprenörer och de verksamheter som existerar på kartan. Entreprenören från Umeå säger att han gärna vill få möjlighet att influera och vara delaktig i projekt för hållbar utveckling, där han ser en styrka i att olika aktörer ser på problem ur olika perspektiv. Detta liknar det Selsky & Parker (2005, s. 851) beskriver om att olika intressenter kan motiveras av olika mål och se på ett problem på olika sätt, samtidigt som de fokuserar på samma sociala problem. Därtill beskrivs en avsaknad av *tid* för att engagera sig, vilket tyder på att entreprenörer kanske inte är den aktör som ska bära det stora ansvaret för kartan. Det har även framkommit från våra respondenter att de verksamheter som finns på kartan inte verkar vilja vara engagerade i själva kartan, utan känner sig väldigt nöjda med att den finns. Det visar att verksamheternas avsaknad av engagemang i kartan kanske inte beror på att kartan kommer från staden, utan att de väljer att lägga sitt engagemang hos den egna verksamheten som en följd av brist på tid och en nöjdhet över att få synas.

För att i framtiden jobba med detta problem menar processledaren i Sharing City Göteborg att kommunen ska börja där det finns engagemang, istället för att kommunen ska ta den drivande rollen. Kommunen bör underlätta och stödja, men inte komma och ta över, för att låta delningskulturen leva fritt. Även i Sjuhärad ser man att kommunen ska hålla sig lite undan för att låta delningskulturen leva fritt, men det är samtidigt viktigt att stötta branschen så den kan leva vidare. Att hålla sig lite bakom och inte styra för mycket är i kontrast till det som Palm et al. (2019a, s. 9) säger, då deras studie visat att de vanligaste rollerna som städerna tog var att adaptera styrningsmekanismer som präglas av auktoritet och partnerskap. Anledningen till dessa två roller var att städerna ansåg att det behövdes en stark aktör som en kommun för att transformera samhället till en delningsekonomi. Vår studie visar på att det kan ha skett en förändring sedan denna studie genomfördes. Några av de städer som var med i studien av Palm et al. (2019a) har idag kommit en bra bit på vägen med att bygga upp en bottom-up scen av delningsinitiativ och har inte längre samma behov av att tillämpa en sådan tydlig drivande roll för att leda utvecklingen. Utifrån vår studie är denna förändring tydligast i Göteborg och Sjuhärad. Nu ser de ett nytt behov istället, där delningskulturen behöver leva mer fritt för att utvecklas vidare. Om kommunerna går in och tar en fortsatt drivande roll i en delningskultur som redan frodas är risken att den motivation som byggts upp förstörs. Det nya behovet handlar därmed om att låta engagemanget som de lyckats bygga upp flöda av sig självt. Eftersom det inte finns en bottom-up scen i Umeå än ser vi inte att staden har samma behov av att låta delningskulturen leva fritt. Det blir därmed viktigt att kommunen tar en mer aktiv roll i utvecklingen och i kartan, tills de hittat engagemang

hos civilsamhället. När de har nått samma läge som Göteborg eller Sjuhärad ser utsikterna för att lämna över olika projekt för delning ljusare ut.

5.3.4 Roller för entreprenörer och ideella krafter

Eftersom vi inte haft specifika roller att applicera på entreprenörer eller ideella krafter har vi valt att analysera deras involvering utifrån de beskrivna rollerna som kommunen kan ta. Vi har tolkat tidigare studier som att samtliga roller behövs i delningsekonomi, och att de kan tas av kommunen men även andra aktörer. Vi har en förståelse för att dessa roller inte direkt kan appliceras på andra aktörer när de i grunden är anpassade till offentlig sektor, men vi menar att de huvudsakliga funktionerna under respektive roll blir applicerbara. Nedanstående analys används därmed för att göra en uppskattning av vilka roller dessa aktörer tar i verkligheten, vilket blir grunden till en diskussion om vad detta kan innebära för Umeå.

Vår studie har fokuserat på hur entreprenörer och föreningar likt Fritidsbanken kan involveras i arbetet med Smarta Kartan, men även mer allmänt för delningsekonomi i Umeå. Vår empiri visar att dessa personer prioriterar tid för den egna verksamheten i första hand, och därefter gärna engagerar sig i andra initiativ. Fritidsbankens största kanal är att synas på olika aktiviteter, där det finns möjlighet att komma närmare samhället och öka medvetenhet samt kunskap om delning. De kan således ses som både *peer-service providers* utifrån beskrivna roller av Hofmann et al. (2019), men även som *möjliggörare* som är en del i rollen *governance by partnership and enabling* enligt Palm et al. (2019a), genom att vara kommunikatörer för delningsekonomi och Smarta Kartan. Entreprenörernas givna roll är att verka som *peer-service providers* och ta vara på behov från samhället. Samtidigt visar vår empiri att entreprenörer kan se fördelar med att kunna påverka delningsekonomi i Umeå. De skulle därmed kunna ta en roll som engagerade i en styrgrupp eller ett råd för kartan. Detta skulle innebära att de tar en roll som partner eller kommunikatör som går under rollen *governance by partnership and enabling* av Palm et al. (2019a). Med fokus på ideella organisationer och individer visar vår studie på att dessa tagit flera roller i de andra städernas arbete med Smarta Kartan. Vi har exempelvis KEG, vilka initierade tjänsten från början och därefter tagit olika roller under partnerskapets gång. De har exempelvis tagit roller som liknar *implementer*, *platform provider* och *partner*.

Naturskyddsföreningens och Studieförbundet Vuxenskolas samverkan med kommunerna kring kartan visar att de tagit en roll som *partner*, samtidigt som de delvis tagit över Smarta Kartan som initierats av kommunen. Detta stämmer överens med beskrivningen av *governance through volunteering*, där Palm et al. (2019a, s. 10) menar att en utmaning kan vara att upprätthålla aktiviteter om tjänsten inte är av tillräckligt intresse från samhället. Baserat på tidigare diskussion om vikten av att kartan blir framgångsrik kan vi därför tänka oss att det är nödvändigt att det finns ett betydande intresse från samhället för att Smarta Kartan ska kunna drivas av volontärer ur ett långsiktigt perspektiv. Huruvida samverkan kring kartan når framgång relaterar även till vilken grad av motivation potentiella partners besitter. Om Umeå vill att ideellt engagemang och en bottom-up scen ska utvecklas blir det viktigt att sätta volontärerna och föreningars roll och behov i fokus. Detta kan göras genom att kommunen anpassar sin roll efter vilken roll andra aktörer är beredda att ta. Samtidigt kan det bli svårt i praktiken, där det förmodligen är enklare för volontärer att anpassa sig, än vad det är för kommunen. Det är även viktigt att skapa en gemensam motivation eller ett mål för kartan. Eftersom Umeå kommun inte vill ta en drivande roll i kartan finns det utrymme för en

partner eller ideella krafter att själva ta den rollen och utforma det fortsatta arbetet med kartan. Vi tror därmed att det är viktigt att Coompanion Nord försöker involvera andra aktörer inför den kommande lanseringen av kartan så snart som möjligt för att se vilka möjligheter som finns. Genom att involvera andra aktörer tidigt och lyfta möjligheten att påverka kan risken för att initiativet känns "kommunstyrt" minska.

5.3.5 Ansvarsfördelning inom Smarta Kartan

Med fokus på olika roller visar vår studie att det finns olika erfarenheter och förväntningar på vem som ska vara den centrala aktören för ett initiativ som Smarta Kartan. Laczko et al. (2019) argumenterade för att en central aktör bör styra och samordna en delningsplattform. Den centrala aktören bör även kontinuerligt utveckla plattformen med dess intressenter för att göra den långlivad. Behöver det vara så i Umeå? Våra resultat tyder på att kommunen kan tänka sig att vara delaktiga, men inte som den drivande parten. Laczko et al. (2019) menar även att det strategiska arbetet bör kontrolleras av en central aktör, men att det operativa kan skötas av andra. Kan Umeå kommun stå som central aktör utan att styra? Vi skulle vilja koppla tillbaka till det vi tidigare nämnt om att delningsentreprenören tycker att kommunen borde vilja driva detta eftersom det ligger i deras intresse att öka delningen i staden. Han har en väldigt bra poäng i detta, och grundar det på att den som kommer äga Smarta Kartan kommer att få ett övertag i hur delning sker i Umeå. För kommunen som vill öka delning och visa vägen mot hur de kan få ned det konsumtionsbaserade klimatavtrycket kanske det är bäst att ta en central roll innan kartan etablerat sig i samhället och en bottom-up scen har byggts upp.

Med fokus på ansvarsfördelning för Smarta Kartan ser Göteborg att den stora fördelen är att både KEG och staden tagit ett stort gemensamt ansvar där båda parter bidragit med resurser. Att dela ansvar och bidra med resurser är enligt utredningen av SOU 2019:56 (2019) grunden för ett idéburet offentligt partnerskap, vilket uppenbarligen varit positivt i Göteborg. Vår studie visar även på att ansvarsfördelningen för kartan kan delas in i operativt och strategiskt arbete. Kommunen har ofta ett större drift- och förvaltningsansvar, medan ideella organisationer samt redaktionsråd snarare jobbar mer operativt med att uppdatera kartorna, avgöra vilka initiativ som ska publiceras, skriva texter samt göra inlägg. Några respondenter har uttryckt att det är bäst om en mindre kärngrupp på 5–10 personer ansvarar över att uppdatera kartan och sköta det operativa arbetet. Detta ger viktiga insikter för arbetet i Umeå som uttryckt en förhoppning om att utveckla en driftmodell för kartan som liknar den i Göteborg. För att exempelvis ingå i ett IOP behöver kommunen vara beredd att ta ett delat ansvar och bidra med resurser. I Göteborg är representanter från kommunen involverade i det strategiska arbetet med kartan, samtidigt som KEG ansvarar över den tekniska och operativa driften av hemsidan. I Göteborg är kommunen således fortsatt involverade i kartan även om de samarbetar med en engagerad förening som KEG. För de andra städerna visar detta på att även om man har en stark samarbetspartner är det viktigt att kommunen fortsätter bidra.

Enligt Palm et al. (2019a, s. 10) kan intresset hos frivilligorganisationer svalna, vilket leder till minskat engagemang och en mindre framgångsrik tjänst. Detta har inte bekräftats i våra studier, men samtidigt har städerna ännu inte hunnit erfara hur driften fungerar när kommunen lämnar över en del av ansvaret till en ideell organisation. Detta är en pågående process i exempelvis Sjuhärad. Tidigare studier på partnerskap där en ideell organisation ansvarat över samarbetet visar även att de största utmaningarna var strukturella (Babiak & Thibault, 2009, s. 125). Vår studie visar att detta problem delvis återspeglas i Göteborg, där de ser ett behov av att engagera ideella krafter på ett mer

strukturerat sätt för att främja medskapande framöver. Att man ser behovet av ett mer strukturerat arbetssätt kan vara en följd av att arbetssättet mellan kommunen och KEG varit väldigt nära och mer informellt. De jobbar idag på att strukturera upp engagemanget som finns och skapa tydliga riktlinjer för Smarta Kartan, för att hjälpa de andra städerna i sitt fortsatta arbete. Vår studie antyder därmed att strukturella utmaningar inte bara finns när ideella ansvarar över samarbetet, utan även när kommunen tagit det ansvaret.

5.4 Potential till att stimulera delning i en stad

5.4.1 Digitala verktyg och nätverkseffekter

Förutom att utveckla ett stabilt partnerskap med tydliga roller bör aktörerna också fokusera på hur det digitala verktyget ska bli framgångsrikt i Umeå. Våra respondenter lyfter vikten av att *öka kännedom* om delning och sprida information om kartan för att öka deltagandet och uppnå en *kritisk massa*. För att åstadkomma detta finns en önskan om att mäta kartans effekter, samt arbeta med att få verksamheterna på kartan att synliggöra tjänsten. Enligt Cennamo & Santalo (2013, s. 1331) blir en plattform mer attraktiv ju fler som använder plattformen. Afuah (2013, s. 258) lyfter därtill att faktorer som trovärdighet, tillit och pålitlighet hos plattformen och dess användare påverkar vilka *nätverkseffekter* som uppnås. Detta relateras till begreppet kritisk massa som enligt Botsman & Rogers (2010) handlar om att skapa tillräckligt med aktivitet för att göra ett system hållbart i längden. För att uppnå en kritisk massa ser vi ett behov för städernas arbete med delningsekonomi som handlar om att öka deltagandet i olika delningsinitiativ i staden, men även för kartan. Att öka kännedomen är enligt Fjellander et al. (2019, s. 77) en framgångsfaktor för att skala upp delningsekonomi. Om kännedomen är låg, blir den kritiska massan av både användare och resurser också låg. För att skapa rätt förutsättningar behöver tjänsten därmed synliggöras för att attrahera fler användare. Vi argumenterar för att kommunen har större möjligheter att bidra med resurser för att synliggöra tjänsten än exempelvis ideella organisationer. Samtidigt visar vår empiri att de andra städerna anser att deras ideella samarbetspartners har ett värdefullt nätverk och kontakt med invånare, föreningsliv och ideella krafter. Detta är även en anledning till att Coompanion Nord driver utvecklingen i Umeå då de har en naturlig kontakt med idéburna och entreprenörer, vilket kanske inte kommunen har på samma sätt. Detta tyder på att kommunen kan bidra med marknadsföring via kommunens kanaler, samtidigt som ideella kan vara på plats och öka kunskap genom fysiska mötesplatser och egna kanaler, exempelvis Fritidsbanken som åker runt till event och skolor.

I Sjuhärad har man sett att samhället saknar ett forum där individer kan mötas kring delningsekonomi och hållbarhet. Genom att starta redaktionsrådet och hålla Map Jams har man delvis kunnat möta detta behov. Samtidigt ser man att själva kartan kan fungera som ett nätverk för de verksamheter som finns där, och även inspirera andra till att utveckla delningstjänster och bli en del av nätverket.

5.4.2 Målgrupper och ekosystem

Som nämnt så finns det en önskan om att mäta kartans effekter, vilket är något man hittills inte har gjort. Man vet alltså inte hur kartan används och i vilken mån den faktiskt bidrar till ett besök på något av initiativen som finns på kartan i de olika städerna. Några av våra respondenter berättar att det finns planer på att göra detta nu. Genom att mäta hur den används kan man också se vilka det är som använder den. Flera respondenter benämner *studenter* som en primär målgrupp. Utöver studenter nämns ekonomiskt medvetna, tidiga användare samt aktiva användare i delningsekonomi som primära eller sekundära målgrupper. Tidigare studier av Fjellander et al. (2019, s. 43) nämner unga som en viktig

målgrupp för delningsekonomi, vilket överensstämmer med våra respondenters erfarenheter. Enligt Göteborg blir det också viktigt att göra riktade insatser när man nått de som är enklast att nå. Vår studie visar att organisationer som Fritidsbanken har en god kontakt med målgrupper som barn, ungdomar och studenter, vilket också ses som en viktig målgrupp för hela Umeås delningsekonomi. Det vore därmed fördelaktigt om initiativ som Fritidsbanken kan hjälpa till att sprida ordet om kartan när den är lanserad. Ett annat exempel är att koppla delningsplattformen Umigo till Smarta Kartan och låta dessa samverka. Smarta Kartan kan guida intresserade till en plattform där de kan dela sina tjänster, samtidigt som Umigo kan synliggöra kartan för att fler ska nå de lokala initiativen. Genom att synliggöra kartan i olika kanaler, både digitalt och fysiskt, finns förutsättningar för att öka intresse, kännedom samt förtroende för kartan och säkerställa att den etableras i samhället.

Några av våra respondenter påpekade också vikten av att samarbeta med en aktör som har ett existerande nätverk av ideella kontakter. I Karlstad såg man det exempelvis som väldigt värdefullt att samarbeta kring kartan med Naturskyddsföreningen i och med deras nätverk med ideella. Att samverka med en etablerad ideell förening kan också bidra till att förtroendet till kartan ökar. Det går att koppla till det Jacobides et al. (2018) säger om ekosystem och hur de inblandade aktörerna kan bidra till att plattformen blir mer attraktiv för användarna. Sutherland & Jarrahi (2018) menar att ansvaret för att bygga upp en tillit i en decentraliserad plattform ligger hos användarna, där deras förtroende till den andra parten spelar en stor roll. Vi tolkar detta som användaren måste känna ett förtroende till de aktörer som står bakom kartan för att tilliten till hemsidan ska öka. Detta kan innebära att det är viktigt att den aktör som står bakom kartan är känd i samhället. En risk med att lämna huvudansvaret till en ny och förmodligen okänd förening kan vara att kartan inte får så stort förtroende hos konsumenterna.

Våra respondenter uttrycker att de inte jobbat med målstyrning eller satt några speciella förväntningar eller krav på andra aktörer i arbetet med kartan. Adner et al. (2017) menar att i ett ekosystem så kan varje aktör ha individuella mål, men för att det ska bli framgångsrikt så måste varje aktör vara nöjd med sin roll i ekosystemet. Vi ser delningsekonomi i Umeå som ett ekosystem av aktörer som arbetar för att främja en mer hållbar livsstil hos invånarna. Alla som deltar har en roll, det kan vara kommunen, entreprenörer, existerande delningsinitiativ, invånare, privata företag och ideella verksamheter. Vilken roll alla har vet man inte, men det är viktigt att alla känner att de kan bidra med något. Enligt Jacobides et al. (2018) så kan man inte förvänta sig att varje aktör bryr sig om de andra i ekosystemet, om de inte känner att de andra aktörernas roller bidrar till värdeskapande för hela ekosystemet. Detta visar på att det är av betydelse att man förstår vad varje aktör kan bidra med till delningsekonomi i Umeå för att kunna se helheten av det värde man tillsammans skapar. Detta bekräftar vårt tidigare resonemang om att man bör kartlägga vad olika intressenter har för drivkrafter och mål för att avgöra hur de kan engageras så att dessa mål möts. Genom att visa på vilket värde ekosystemet kan skapa tror vi även att intresset för att utveckla och driva kartan kan öka.

5.4.3 Framtidsvisioner

Det finns en plan och en förhoppning om att man ska kunna skapa mer samverkan mellan städerna i och med att Smarta kartan skalas upp nationellt. Flera respondenter uttrycker att nätverket som kartan ger upphov till är värdefullt, och att man kan jobba vidare med det ännu mer. Vid styrning av en plattform menar Tiwana et al. (2010) att hänsyn måste tas till vem som tar vilka beslut utifrån beslutsrätt, kontroll och ägande. Angående

beslutsrätt för Smarta Kartan verkar den vara delad för vissa områden och gemensam för andra, vilket utifrån studien av Tiwana et al. (2010) tyder på att organisationen är decentraliserad inom respektive stad. Däremot håller KEG på att utveckla en licens för varumärket, vilket kan tolkas som att dem är den formella ägaren för konceptet och därmed har störst inflytande över Smarta Kartans utveckling. Där vet vi även att förhoppningen är att involvera de andra städerna genom ett nationellt råd för att identifiera vilka funktioner som efterfrågas och göra kartan ännu bättre, vilket tyder på ett mer gemensamt beslutsfattande för varumärket i framtiden. Baserat på denna plan om ett nationellt råd har vi fått uppfattningen om att de andra städerna tänker att någon från kommunen ska ingå i rådet. Vi ser därför att det är viktigt att Umeå redan nu börjar fundera på vem eller vilka som kan representera staden i ett nationellt råd. Dessa bör självklart vara väl insatta i stadens arbete med kartan och delningsekonomi i allmänhet.

Det man har sett i Umeå inom Sharing City är att den samling av aktörer som finns där har hittat sätt att ta vara på varandras kompetenser och resurser och hjälpas åt. Projektledaren i SCU har en förhoppning om att den samverkan som finns mellan de olika deltagarna ska kunna leva kvar efter att programmet är slut. Distriktssamordnaren för Fritidsbanken ser därtill en liknande samling av aktörer som finns i SCU som en bra eventuell styrgrupp för kartan. Vi kan koppla denna idé till hur det kan se ut om man väljer att utveckla ett plattformskooperativ. Med fokus på demokratiska värden, solidaritet, innovation och effektivitet som ska gynna alla kan man enligt Scholz (2016) ingå i ett kooperativ. Smarta Kartan skulle kunna ägas av ett nätverk av de aktörer som finns inom delningsekonomi i Umeå idag, vilket innebär att en central aktör inte skulle vara aktuellt. Hur ett sådant kooperativ skulle se ut är svårt att veta när man inte har fastställt vilka aktörer som skulle vara intresserade. Om man inte ser kooperativ som ett bra alternativ hindrar det inte att kartan kan baseras på ett kollaborativt arbetssätt. Med fokus på ett gemensamt mål kan aktörer enligt Seguy et al. (2010) bilda partnerskap och dela resurser, kunskap och ta gemensamma beslut. Kollaborativt beslutsfattande har enligt MacDonald et al. (2019) positivt inflytande på partnerskapet, och vi tror även att gemensamma beslut kan gynna både samverkan och utvecklingen för Smarta Kartan.

6. Slutsats

Vår analys har fördjupat sig i olika utmaningar, möjligheter, lärdomar och förväntningar på de olika städernas arbete med Smarta Kartan. Vi går nu in på studiens sista del där vi utgår från analysen för att återkoppla till studiens syfte och frågeställning. Vi inleder med studiens resultat och presenterar hur samtliga städer kan utveckla sitt arbete med kartan. Vi fokuserar därefter på praktiska förslag för hur Umeå kan organisera arbetet framöver för att göra kartan framgångsrik, samt hur vår studie bidrar till relaterade teoretiska områden och tidigare forskning. Vi går igenom vilka samhällseliga aspekter vår studie bidrar till, vilka begränsningar vår studie omfattas av, samt vad vi anser att framtida forskning kan fokusera på.

6.1 Studiens slutsatser

Syftet med vår studie är att ge förslag på hur den digitala delningstjänsten Smarta Kartan bör organiseras i Umeå genom samverkan mellan olika aktörer. Vi ska även bidra till ökade insikter för hur Umeå Kommun kan främja arbetet med delningsekonomi baserat på olika aktörers involvering och roller. Vidare har syftet varit att ge vägledning inför det framtida arbetet med Smarta Kartan i samtliga städer. För att uppnå studiens syfte har vi arbetat med följande frågeställning:

“Hur kan Smarta Kartan organiseras för att bli framgångsrik?”

Våra resultat visar att det finns olika sätt att organisera arbetet med Smarta Kartan för att den ska bli framgångsrik, där *lokala förutsättningar* är av betydelse för vilka samverkansformer som är möjliga. Städerna behöver ta hänsyn till kommunens politiska inriktning, förutsättningar för samverkan med andra aktörer samt hur scenen för delning ser ut i staden. Vår studie har därtill identifierat flera utvecklingsområden inom partnerskap som vi ser att det är viktigt att samtliga städer fortsätter jobba med. Detta ger även implikationer för vad städerna måste hantera för att utveckla samverkan med andra aktörer inom området för delningsekonomi. Vi har kartlagt att attityderna gentemot deltagande i delningsekonomi med fokus på en tjänst som Smarta Kartan är övervägande positiva. Därtill visar olika aktörers behov och förväntningar på att det inte finns en tydlig gemensam bild över hur roller och ansvar inom projekt ska fördelas. Med detta som utgångspunkt ser vi att det krävs ett fortsatt starkt engagemang från kommuner för att stimulera utvecklingen av delningsekonomi och öka deltagandet i liknande initiativ. Baserat på de andra städernas arbete med kartan ser vi att det finns olika modeller för hur man kan göra kartan framgångsrik, och det finns ingen tydlig samverkansform som visat sig vara bäst. Många ser KEG och Göteborgs samverkan som inspiration och ett föredöme för hur kartan bör drivas, men våra resultat antyder att inte alla städer kan jobba på det sättet, och att det finns andra konstellationer som fungerar väl. Med fokus på organisering i samverkan och partnerskap ser vi därmed att städerna har vägletts av sina *lokala förutsättningar* när de tagit fram sin egen version av kartan.

En central lärdom från de andra städerna är att det kan vara svårt att ta vara på och *bibehålla engagemang*. Vår studie visar att detta kan bero på en avsaknad av *tid*, där exempelvis de verksamheter som finns på kartan prioriterar den egna verksamheten. Det upplevs även svårt att styra ideellt engagemang, där *inre motivation* verkar vara avgörande för att engagera sig och lägga mer tid på ett projekt som Smarta Kartan. Våra resultat tyder således på att motivation är avgörande för dessa aktörers engagemang, men motivation är också väldigt individuellt. För att jobba med detta område är vår slutsats att

städerna ska fokusera på att låta verksamheterna på kartan *sprida kunskap* och *öka kännedom* om kartan. Våra respondenter antyder att kunskapen om delning behöver öka i samhället, och vi tror att verksamheterna är en bra förmedlare. Delningskulturen och nätverket som omger kartan visar på att det i många fall handlar om tillhörighet och sammanhang både för verksamheterna och användarna. Vårt förslag är att involvera verksamheterna genom att erbjuda dem att samarbeta för att öka kunskapen om delning mer allmänt och synliggöra varandra. Detta kan ske genom att verksamheterna frivilligt kan delta i event, på informationsdagar på universitet eller bibliotek, cykelsafaris med mera. Därtill skulle de kunna sprida information om Smarta Kartans existens genom sina digitala kanaler och på fysiska punkter. Vi tror att det ligger i verksamheternas intresse att bidra till delningsekonomin i allmänhet, eftersom det även gynnar deras affärsidéer. Risken för ökad konkurrens borde inte påverka utsikterna för denna typ av involvering eftersom Smarta Kartan enbart synliggör lokala initiativ. Om kartan skulle inkludera exempelvis Airbnb eller större delningsplattformar skulle möjligheterna att involvera verksamheterna på detta sätt inte vara lika goda.

Städerna uttrycker att studenter är en viktig målgrupp för delningsekonomi, men samtidigt verkar dessa inte varit speciellt involverade i Smarta Kartan. I Umeå ser man istället att studenter kan vara delaktiga genom att utveckla affärsidéer. Vi tror även att studenter kan vara en potentiell ny grupp som städerna kan samverka mer med. Vi tror att det finns flera incitament för studenter att involvera sig. Det kan vara till följd av inre motivation där man vill bidra till samhällsnytta och ta del av en gemenskap, men också yttre incitament såsom förbättrat rykte. Det är även en form av ideellt engagemang som kan läggas till på CV:t, vilket från vår erfarenhet vid Umeå Universitet är något som både lärare och studievägledare lyfter som viktigt för studenters framtida yrkeskarriär. Vi tror därmed att det finns flera vägar att gå för att attrahera studenter. Dem kan också vara en grupp som har mer tid och kan engagera sig mer frekvent, än individer som har både jobb och familj. Utöver studenter kan gymnasieelever vara en målgrupp för delningsekonomi som man kan sträva efter att utbilda, då dessa kan vara den generation som fortsätter utveckla ett bottom-up engagemang. Kunskapsutveckling sker i skolor, och alla städer i Sverige har inte exempelvis universitet och högskolor, vilket gör att detta blir en viktig grupp att nå ut till när kartan expanderar till ännu fler städer. För att involvera civilsamhället och andra ideella krafter verkar någon form av redaktionsråd vara en bra samverkansform. Baserat på studiens analys är vår slutsats att dessa inte bör ta mer ansvar för kartan än de gör i dagsläget, men vi ser ett behov av att underhålla det existerande engagemanget. Det är viktigt att *visa tillit* och *uppskattning* till dem som engagerar sig, oavsett om det är privatpersoner, verksamheter eller ideella organisationer. Engagemang kan inte tvingas fram och bör inte tas för givet. Därtill bör det vara tydligt vilka gemensamma mål och visioner man har för kartan i sin stad. Flertalet tidigare studier visar att det är bra att sätta tydliga mål, och vi ser att detta saknas för flera städer som jobbar med Smarta Kartan. För att säkerställa effektivitet i olika partnerskap ska man därför fokusera på att utveckla *tydliga mål, roller och ansvar*.

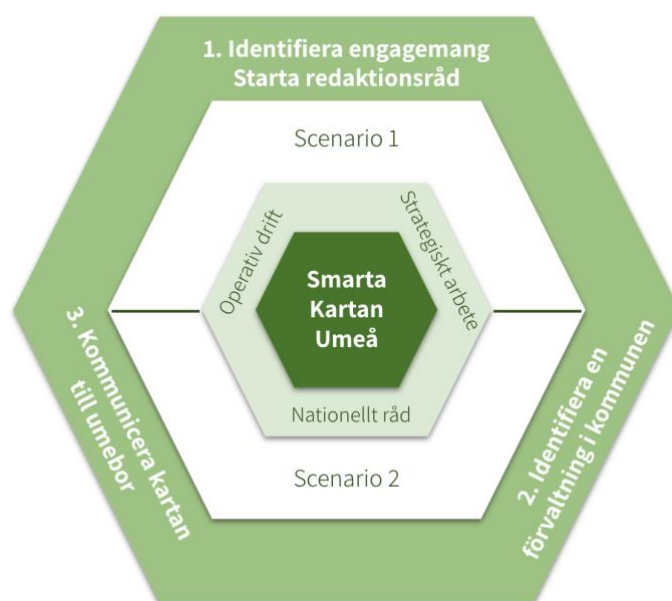
Tidigare studier utgår från kommunen som central aktör, men vi har argumenterat för att det kanske inte ska vara så i detta projekt. Flera städer visar på en omställning i kommunens roll, där kommunen går från drivande till stöttande i arbetet med kartan genom att lämna över en del av ansvaret till ideella organisationer. Med fokus på kommunens roll ser vi att om de är för drivande finns det en risk för att delningskulturen inte kan leva fritt och oberoende av kommunen, vilket hämmar utvecklingen av bottom-up initiativ. Samtidigt har flera av städerna jobbat väldigt aktivt med att engagera

civilsamhället, och vi ser ett fortsatt behov för detta. För Umeå ger detta implikationer om att olika aktörer bör involveras tidigt i processen för att dessa ska kunna känna ägandeskap. Våra resultat visar att entreprenörer och ideella gärna engagerar sig, men att tid är en avgörande faktor. Om Umeå kommun inte är beredd att vara mer delaktiga finns risken att arbetet med kartan avstannar efter projektet är klart, på grund av avsaknaden av tid hos andra aktörer. Detta kan leda till att kartans framgång påverkas. På grund av detta menar vi att kommunen behöver ta en större roll i kartan för att garantera dess existens och framgång. Dem bör underlätta och stödja, samtidigt som dem inte får ta över för mycket. Umeå måste hitta en balans för hur engagerad kommunen ska vara i Smarta Kartan ur ett långsiktigt perspektiv, där deras roll förmodligen kommer växla beroende på andra engagerade aktörer. Detta syns även i de andra städerna. Umeå bör därför utgå från andra aktörer och anpassa sin roll till dem för att stimulera engagemang. Detta bör göras genom att identifiera potentiella samarbetspartners, vilka behov de har och därefter utarbeta en gemensam plan för samverkan.

6.2 Studiens bidrag

6.2.1 Praktiskt bidrag & rekommendationer för Smarta Kartan i Umeå

Vår empiri visar att Umeå kommun inte vill vara den drivande parten i kartans utveckling, vilket innebär att någon form av samverkan måste utvecklas framöver. Med några av de andra städerna som riktmärke vet vi att kommunen börjat som central aktör och därefter lämnat över den operativa driften till en ideell organisation, vilket varit en längre process. Att detta ska hinnas med i Umeå under hösten 2020 känns därför som en utmaning. Däremot ser vi att Umeå har goda möjligheter att förbereda för ett smidigt överlämnande, under förutsättning att en annan medskapande aktör kan identifieras. När de identifierat engagemang hos civilsamhället i form av eldsjälur och ideella föreningar så kan man förhoppningsvis i ett senare skede lämna över en del av ansvaret till en annan aktör. Just nu är därför Coompanion Nord den centrala aktören som kan samordna kartan och under tiden försöka hitta engagemang som kan utvecklas. Om Umeå vill utveckla en modell som liknar den i Göteborg har vi identifierat två scenarion som de kan jobba vidare med, där organiseringen börjar på samma sätt. I Figur 4 illustreras våra rekommendationer till Coompanion Nord och Umeå Kommun för deras fortsatta arbete med att utveckla samverkan runt Smarta Kartan.



Figur 4. Vägledande modell för arbetet med Umeås Smarta Karta

Identifiera engagemang och starta redaktionsråd

Det första Coompanion Nord ska göra är att identifiera engagemang hos civilsamhället, där vi tycker att man ska försöka identifiera lokala eldsjälar, studenter och ideella föreningar. Målet är att involvera dessa i framtagandet av kartan så att det finns utsikter för att utveckla ett redaktionsråd. Vi har tidigare argumenterat för att vissa situationer kräver ett större *fokus på andra aktörers behov* för att identifiera lämpliga roller för samverkan. Vi anser därför att identifieringen av behov hos dessa aktörer är en viktig nyckel till Umeås fortsatta arbete med kartan för att etablera en god samverkan. För att nå ut till dessa grupper föreslår vi att de jobbar med Map Jams och workshops, med ett ökat fokus på vad som motiverar ideella krafter till att engagera sig. Umeå kommun är ett stort område och vi tror att man med fördel ska fokusera på att bjuda in invånare från mindre orter såsom Obbola, Sävar, Holmsund och Hörnefors. Med inspiration från de andra städerna verkar det viktigt att utvidga sin krets, vilket innebär att träffarna bör förläggas på olika platser i kommunen.

Med hänsyn till att det är svårt att ställa krav på ideella krafter måste Umeå fokusera på stadens lokala förutsättningar för att avgöra vilken roll och vilket ansvar ett redaktionsråd ska ha. Någon kanske är mer tekniskt lagd och vill uppdatera kartan, medan andra tycker om att kommunicera eller skapa material. Går det att identifiera individer eller grupper från samhället eller näringslivet som tycker att styrning av kartan är viktigt för Umeå, men även dem själva? Kommunicera vad som eftersöks så blir det lättare för eldsjälarna att identifiera sig med uppgiften och ta sig an den. Även om inre motivation är viktig, kan vi inte utesluta att yttre motivation kan påverka engagemanget. Detta behöver inte bestå av pengar, utan kan även handla om ett förbättrat rykte. Studenter ses som en viktig målgrupp som användare av kartan, men vi tror att de kan vara en potentiell grupp som kan engageras för att organisera och driva kartan. Fokusera marknadsföring på uppstarten av universitetet till hösten, som ett sätt att engagera sig utanför sina studier och bidra till Umeås hållbarhetsarbete. Utöver att bidra till samhällsnytta är det något som kan stå på CV:et, det är ett perfekt sätt att knyta kontakter på och samtidigt etablera ett nätverk. Vi tror att det kan vara extra intressant för studenter som är intresserade av miljö, entreprenörskap och hållbar utveckling. Samtidigt kan vem som helst bli intresserad så det är viktigt att nå så många som möjligt tills man har en lämplig grupp att jobba vidare med. Inför höstterminen brukar det vara mässor och informationsdagar på universitetet, vilket är lämpliga tillfällen för att synliggöra initiativet och bjuda in till engagemang. Om det inte är möjligt att hålla fysiska träffar kan man exempelvis spela in en video och berätta om hur man kan engagera sig och vad man bidrar till. Videon behöver inte vara lång, men gärna visa på olika delningsinitiativ i Umeå och lyfta vikten av en fortsatt utveckling för att stimulera mer hållbara konsumtionsmönster.

Under dessa träffar måste man framföra möjligheten att engagera sig genom ett redaktionsråd, vilket bör startas upp så snart som möjligt. Det blir därefter viktigt att skapa en *gemensam målbild* för Smarta Kartan i Umeå och involvera redaktionsrådet i arbetet. De behöver involveras i beslutsprocesser och få vissa ansvarsområden för att känna ägandeskap och delaktighet. Baserat på de andra städernas erfarenheter verkar det fungera bäst när råden ansvarar över att ta emot förslag på delningsinitiativ och säkerställa att dessa uppfyller kriterierna för kartan. Rådet kan således vara ansvariga över uppdatering av kartan, skriva texter samt göra inlägg. Kanske kan de även ansvara över en Instagram och Facebook-sida för kartan. Beroende på vad det finns för kompetenser i rådet kan de ges ytterligare ansvar. Försök fånga de kompetenser som identifierats så att alla kan bidra med det dem är bra på, och visa tillit för deras engagemang. Vi tror att en lämplig grupp

kan bestå av fem personer exklusive en representant från kommunen och Coompanion Nord (som bör vara delaktiga så länge som möjligt). Om någon ur nuvarande projektgrupp för Sharing City Umeå är intresserad av att sitta i rådet kan även dessa bidra med viktiga insikter, eller representera staden i ett nationellt råd.

Identifiera en förvaltning i kommunen

Nästa steg blir att identifiera en förvaltning på kommunen som kan ta ett ansvar för kartan och välja en person som står som ansvarig. Även om kommunen inte ska ta en drivande roll behöver den någon som är kontaktperson när Coompanion Nord lämnar över projektet. I ett kommande nationellt råd bör både tjänstepersoner och civila personer företräda staden för att bidra med olika perspektiv. Detta är även ett sätt att hålla kontakt med de andra testbäddarna efter Sharing Cities Sweden avslutas. Eftersom det inte finns en tydlig bottom-up scen i Umeå än blir det viktigt att de tar en mer aktiv roll i utvecklingen av kartan, innan man identifierat möjliga samverkansparter.

Kommunicera kartan till umebor

Det tredje steget är att kommunicera kartan till umebor i tid inför lansering, vilket också kan leda till identifikation av nya delningsinitiativ och eldsjälur. Detta är en del i att öka kännedomen om kartan. För att kartan ska bli framgångsrikt måste den synliggöras till användarna. Baserat på vår empiri kan detta göras genom så många kanaler som möjligt som exempelvis kommunens befintliga kanaler, sociala medier, fysiska event och utskick till umeborna.

Scenarion

I detta stadiet finns det två scenarion. Det första scenariot utgår från att möta kommunens förväntningar om att arbeta fram en liknande driftmodell som den i Göteborg. I detta fall vore det optimala om flera privatpersoner som vill starta en förening framträder i samband med Map Jams eller genom redaktionsrådet, eller om en existerande förening kan tänka sig att ta över ansvaret för den operativa driften. Den potentiella föreningen ska med fördel ha ett etablerat nätverk och kontakt med ideella, invånare och näringsliv. Om Coompanion Nord identifierar en sådan aktör blir det naturligt att kommunen finns med som en stöttande part och bidrar med exempelvis viss finansiering. I detta fall blir IOP en tänkbar samverkansform. För att ett IOP ska vara möjligt krävs tydliga mål och en plan över vilka resurser och ansvar de två parterna har. För att ingå i ett IOP måste kommunen vara beredd att ta ett delat ansvar för kartan. Utöver den operativa driften behöver det strategiska arbetet skötas. Det kan inkludera hur effekter ska mätas, hur kontakt ska hållas med KEG eller hur man ska bidra till ett nationellt råd. Vi vet att ett mål med kartan är att den ska bidra till nya affärsidéer och att uppstarten runt kartan ska bidra till en bottom-up scen för delning i Umeå. Vi ser att detta mål kommer mer från kommunens och Coompanion Nord's håll. För att kunna jobba vidare med detta ser vi därför att det krävs ett fortsatt engagemang i kartan från kommunens håll för att detta mål ska kunna uppnås.

Det andra scenariot är att man *inte* lyckats identifiera någon aktör eller förening som vill ta över det mer operativa ansvaret över kartan. I detta scenario finns det förhoppningsvis redan ett etablerat redaktionsråd som kan vara delaktiga i kartan. Däremot måste kommunen ta det övergripande ansvaret för att förvalta kartan om ingen annan aktör identifierats. Vår studie visar att det kan vara problematiskt att lämna över ett delningsinitiativ som inte härstammar från ett lokalt engagemang från början. Under dessa förutsättningar så får man jobba mer aktivt för att lyckas involvera en potentiell aktör. Detta kan göras genom att uppmuntra individer eller en organisation och visa på

vilken samhällsnytta och potential som kartan har om de skulle ta över. Våra intervjuer visar att det finns en förväntan om att kartan kan ge ett övertag för hur delningsekonomin utformas i Umeå. Om inget naturligt engagemang uppstår, tror vi därmed att Coompanion Nord och/eller kommunen måste ta ansvar för att förvalta kartan och under tiden fortsätta jobba med att fånga upp engagemang genom exempelvis Map Jams och workshops.

Vidare rekommendationer för att hantera utmaningar

Slutligen vill vi ge rekommendationer för hur de identifierade utmaningarna som berör tid, finansiering och tillit kan hanteras. Man kan inte skapa mer *tid*, men man kan utveckla incitament som bidrar till ökat engagemang och motivation. Det är viktigt att visa på vad aktörernas engagemang kan bidra till så att de känner att kartan är värd att lägga tid på. Vi tror att kommunen ska vara tydliga med att de inte kan göra detta själva och att det behövs en samverkan med olika aktörer, och att det värdesätts ur ett samhällsperspektiv. Detta gäller oavsett om engagemanget kommer från lokala eldsjälar, entreprenörer eller föreningar. Angående *finansiering* är detta inget vi gått djupare in på i vår studie, men det har visat sig vara en central del i empirin. Eftersom kommunen i Umeå uttryckt att dem kan gå in med ett utvecklingsbidrag om kartan blir framgångsrik, tror vi att detta är en bra idé eftersom tjänsten blir tillgänglig för alla i samhället. Det blir även viktigt att redan nu se över hur en licens till KEG ska kunna garanteras.

I båda ovanstående scenarion är vår slutsats därtill att Umeå ska fokusera på att låta verksamheterna på kartan *sprida kunskap* och *öka kännedom* om kartan. Våra respondenter antyder att kunskapen om delning behöver öka i samhället, och vi tror att verksamheterna är en bra förmedlare. Delningskulturen och nätverket som omger kartan visar på att det i många fall handlar om tillhörighet och sammanhang både för verksamheterna och användarna. Genom att jobba på att öka medvetenheten i Umeå visar vår studie på att man förhoppningsvis kan få fler att delta i exempelvis anordnade träffar, workshops, Map Jams med mera. Slutligen har vår studie visat att det är viktigt att samhället känner *tillit* till den aktör som står bakom kartan, och vi tror därför att aktören med fördel bör vara känd i samhället. Även om kommunen inte har en drivande roll för kartan är det viktigt att de synliggör att de står bakom och stöttar initiativet för att skapa ett grundläggande förtroende från invånarna i samhället.

6.2.2 Teoretiskt bidrag

Vår studie bidrar till olika existerande teoretiska ämnesområden på flera sätt genom att synliggöra olika utvecklingsområden inom partnerskap för att stimulera delningsekonomin framväxt. Tidigare studier av Palm et al. (2019a) har framfört att volontärernas roll i delningsekonomin och varför dem har svårt att bibehålla engagemang bör studeras närmare. Vår studie bidrar till en viss ökad förståelse till varför det är svårt att engagera volontärer, där vi har identifierat tid, motivation och kommunikation som centrala faktorer som framförallt kommunen bör fokusera mer på att hantera. Flertalet tidigare studier har också fokuserat mycket på vilka roller kommuner och andra aktörer inom offentlig sektor tar inom delningsekonomi (se Hofmann et al., 2019; Palm et al., 2019a, 2019b; WEF, 2017). Vår studie bidrar med förväntningar och behov från andra aktörer som entreprenörer och ideella organisationer. Vi bidrar med ett nytt perspektiv och presenterar praktiska exempel på vilka roller som kan appliceras på andra aktörer än kommuner. Därtill visar vår studie att det finns nya framväxande utmaningar och möjligheter för att strukturera samverkan när delningsscenen inom Sverige ökar. Med fokus på kommunens roll bekräftar vi att de roller som tidigare forskning presenterat är existerande även i vår studie. Därtill visar våra resultat på en omställning av kommunens

roll. De mest framträdande rollerna som kommunen tagit inom Sharing Cities Sweden har enligt Palm et al. (2019a) varit att praktisera styrningsmekanismer som präglas av auktoritet och partnerskap. Vår studie visar på att städerna börjar röra sig från dessa styrningsmekanismer, även om dem fortfarande är viktiga. Idag finns ett behov av att låta delningskulturen och engagemang leva mer fritt, där kommunen tar en möjliggörande roll och gärna ser att andra aktörer tar över ansvar inom olika delningsinitiativ.

Ett centralt teoretiskt bidrag är därtill förståelsen över hur städer samverkar med civilsamhället, där vi studerat en delningstjänst som vuxit väldigt snabbt under de senaste åren. Vår studie visar på utmaningar och möjligheter när kommunen jobbar nära civilsamhället, vilket ger implikationer för vad andra städer eller aktörer kan fokusera på vid samverkan och partnerskap. Vi diskuterar även olika nätverkseffekter för Smarta Kartan, vilket bidrar med insikter i hur andra tjänster än mer traditionella delningsplattformar kan bidra till utveckling. Tidigare studier med fokus på digitalisering inom delningsekonomi har nämligen fokuserat väldigt mycket på just delningsplattformar (se Constantiou, 2017; Frenken & Schor, 2017; Ganapati & Reddick, 2018; PwC, 2015; Sutherland & Jarrahi, 2018). Med fokus på effektivitet i partnerskap har tidigare studier presenterat strukturella utmaningar med fokus på mål, roller, engagemang och ansvar (se Babiak & Thibault, 2009; MacDonald et al., 2018). Vår studie tillför resultat som visar på hur engagemang kan stimuleras genom att fokusera på motivation. Vi bidrar med praktiska exempel på hur både inre motivation och yttre motivation kan framträda inom delningsekonomi och partnerskap i Sverige. Vi har även visat på att det uppstår en viss osäkerhet i samverkan mellan kommun och civilsamhälle till följd av att motivation är personbundet.

6.3 Samhälleliga aspekter

I studiens inledning beskrev vi hur samverkan mellan olika aktörer i samhället blir allt viktigare för att möta de utmaningar som finns för att arbeta med hållbar utveckling. För att Umeå ska nå sitt mål om att få ned det konsumtionsbaserade klimatavtrycket blir det viktigt att man hittar en fungerande samverkan mellan aktörer. Vi har visat på exempel inom flera städer som arbetar i partnerskap genom olika samverkansformer för att tillsammans bidra till ett mer hållbart samhälle. Ur ett större perspektiv blir detta även viktigt för att inspirera hela Sverige om vad man kan göra tillsammans för att möta utmaningar för miljön och klimatet genom att stimulera nya affärsmodeller och grönare affärsidéer.

Våra resultat betonar även vikten av att engagera civilsamhället för att skapa tjänster som samhället vill ha. Att involvera dessa skapar förutsättningar för att säkerställa att de tjänster som bedrivs grundas på invånarnas behov. Detta tyder på att samhällets behov och intressen måste kartläggas noggrant för att städerna inte ska utveckla tjänster som saknar efterfrågan. Samtidigt behövs konkreta planer för hur marknaden ska utvecklas och kunna konkurrera med existerande alternativ. Vår studie har visat på Umeås vision om kartan för att skapa en bottom-up scen för delning och vi tror att om Coompanion Nord och Umeå kommun följer våra rekommendationer så finns goda möjligheter för att en sådan scen kommer växa fram. I inledningen diskuterade vi kritik mot delningsplattformar som Airbnb och Uber och de ekonomiska, sociala och miljömässiga effekterna som de har på samhället. Denna kritik visar att om Smarta Kartan får ett större genomslag är det viktigt att ställa höga krav på de tjänster som finns på kartan för att säkerställa att de är legitima och inte bidrar till negativa effekter som kan uppstå när delningsinitiativ växer. Ställer man höga krav från början kan man hantera risker som kan

relatera till förminsande av rättigheter och exploatering av anställda, eller att nya affärsmodeller konkurrerar ut lokala verksamheter. Ur ett större perspektiv visar vår studie att kommunernas roll är viktig för att främja tillväxt i en delningsekonomi och att dem har en maktposition där de kan främja eller hindra olika initiativ. Detta ger viktiga implikationer eftersom det visat sig svårt för många mindre delningsentreprenörer att säkerställa en långsiktig överlevnad för sin affärsidé. Vår studie visar att en tjänst som Smarta Kartan kan bidra till ökad kännedom och förhoppningsvis resultera i att lokala verksamheter och nya affärsidéer utvecklas. Vi ser stora möjligheter för fortsatt utveckling av delningsekonomi i Umeå och i Sverige som helhet. Vi har fått en inblick i de krafter som finns för att göra gott i samhället och tror att det här är en marknad som kommer växa nationellt. Vi tror att samlingen av aktörer som finns i de olika testbäddarna av Sharing Cities Sweden är viktiga och att de kan ta vara på dessa partnerskap i fortsättningen, även när programmet avslutats. Om de hittar en form för det bäddar det för stora möjligheter i att fortsätta utvecklingen i rätt riktning.

6.4 Studiens begränsningar & förslag på framtida forskning

Studien är begränsad till att fokusera på projektet Smarta Kartan och kan därför inte säkerställa att resultatet kan appliceras på andra delningsinitiativ inom Umeå eller i andra städer. Studien har inte heller tagit större privata aktörer i beaktning, vilket är en svaghet då aktörer i den privata sektorn skulle kunna ta en stor roll i delningsekonomi. Vi har aktivt valt att inte ta med deras perspektiv och har en förståelse för att det skulle kunna påverka studiens resultat. Vi har istället fokuserat på att inkludera sociala entreprenörers perspektiv i studien. Vid urvalet fanns en förhoppning om att genomföra intervjuer med flera entreprenörer, men på grund av bortfall har vi endast en representant från denna grupp. Denna persons personliga förväntningar, attityder och behov kan inte representera hela gruppen, vilket blir en svaghet för studiens resultat. I studiens empiri framkom politik vid flertalet tillfällen och vi har inte tagit politik i beaktning i vår teoretiska genomgång. Lokal politik kan vara en faktor som man behöver ta hänsyn till när man undersöker vilken roll en kommun bör och kan ta i en delningsekonomi. Eftersom de andra städerna ännu inte hittat ett sätt att mäta kartans framgång på, blir vårt antagande om att de olika samverkansformerna kan vara lika framgångsrika också en svaghet som påverkar resultatet och våra rekommendationer.

Vår studie har visat att det finns indikationer på att delningskulturen ser väldigt olika ut, där landsbygdskommuner kan vara en stor inspirationskälla till större städer. För framtida forskning är det därför av intresse att undersöka hur delningsekonomi utvecklas i större städer i jämförelse med mindre samhällen. Vi har tagit del av flera studier som fokuserar på den offentliga sektorns roll, men inte kunnat identifiera studier som fokuserar på vilka roller och ansvar som sociala entreprenörer, verksamheter samt ideella krafter har för att utveckla delningsekonomi. Vi ser därför att detta är något som framtida forskning kan studera närmre. Vår studie har sett att en utmaning är att fånga och bibehålla engagemang hos volontärer, där vi inte kunnat kartlägga varför det är så. Hur man kan arbeta med detta kräver därför vidare utredning, där framtida studier kan fokusera på volontärers roll och hur det relaterar till städernas roll. Det går även att studera utvecklingen av volontärskap i samband med smarta kartor, med stöd av teorier inom exempelvis *social entrepreneurship*. Våra respondenter har berättat att de har en ambition om att mäta kartans effekter i samhället, såsom ökat deltagande och beteendemönster. Tidigare studier har också presenterat att det är svårt att avgöra vad de verkliga effekterna i samhället är. Vi menar därför att det krävs fortsatta utredningar om hur effekterna till följd av delningsekonomins utveckling kan mätas på ett effektivt sätt.

Referenser

- Abdelkafi, N., Raasch, C., Roth, A., & Srinivasan, R. (2019). Multi-sided platforms. *Electronic Markets*, 29(4), 553–559. doi:10.1007/s12525-019-00385-4
- Acquier, A., Carbone, V., & Massé, D. (2019). How to Create Value(s) in the Sharing Economy: Business Models, Scalability, and Sustainability. *Technology Innovation Management Review; Ottawa*, 9(2), 5–24.
- Adner, R. (2017). Ecosystem as Structure: An Actionable Construct for Strategy. *Journal of Management*, 43(1), 39–58. doi:10.1177/0149206316678451
- Afuah, A. (2013). Are network effects really all about size? The role of structure and conduct. *Strategic Management Journal*, 34(3), 257–273. doi:10.1002/smj.2013
- Alvehus, J. (2019). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: en handbok*. 1:a uppl. Stockholm: Liber.
- Babiak, K. & Thibault, L. (2009). Challenges in Multiple Cross-Sector Partnerships. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 38(1), 117–143. doi:10.1177/0899764008316054
- Belk, R. (2007). Why Not Share Rather Than Own? *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 611(1), 126–140. doi:10.1177/0002716206298483
- Belk, R. (2014). You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 67(8), 1595–1600. doi:10.1016/j.jbusres.2013.10.001
- Berkowitz, H. & Souchaud, A. (2019). (Self-)Regulation of Sharing Economy Platforms Through Partial Meta-organizing. *Journal of Business Ethics*, 159(4), 961–976. doi:10.1007/s10551-019-04206-8
- Bolin, B. (1977). Changes of Land Biota and Their Importance for the Carbon Cycle. *Science*, 196(4290), 613–615. doi:10.1126/science.196.4290.613
- Botsman, R. & Rogers, R. (2010). *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. 1:a uppl. New York: Harper Business.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. doi:0.1191/1478088706qp063oa
- Bryman, A. & Bell, E. (2017). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. 3:e uppl. Stockholm: Liber.
- Bryson, J. M., Crosby, B. C., & Stone, M. M. (2006). The Design and Implementation of Cross-Sector Collaborations: Propositions from the Literature. *Public Administration Review*, 66(s1), 44–55. doi:10.1111/j.1540-6210.2006.00665.x

- Cennamo, C. & Santalo, J. (2013). Platform competition: Strategic trade-offs in platform markets. *Strategic Management Journal*, 34(11), 1331–1350. doi:10.1002/smj.2066
- CIO Sweden. (2019). CIO Awards 2019 – 16 december i Stockholm. *CIO Sweden*. <https://cio.event.idg.se/event/cio-awards-2019/>. [Hämtad 2020-02-28].
- Clarke, A. & MacDonald, A. (2019). Outcomes to Partners in Multi-Stakeholder Cross-Sector Partnerships: A Resource-Based View. *Business & Society*, 58(2), 298–332. doi:10.1177/0007650316660534
- Collis, J. & Hussey, R. (2014). *Business research: A practical guide for undergraduate & postgraduate students*. 4:e uppl. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Constantiou, I., Marton, A., & Tuunainen, V. K. (2017). Four Models of Sharing Economy Platforms. *M I S Quarterly Executive*, 16(4), 231-251.
- Coompanion Nord. (u.å.). Hem - Coompanion Nord. *Coompanion Nord*.. <https://nord.coompanion.se/>. [Hämtad 2020-05-14].
- Cradlenet. (u.å.). Detta är Cradlenet. *Cradlenet*. <http://www.cradlenet.se/detta-r-cradlenet>. [Hämtad 2020-02-21].
- Cusumano, M. (2010). Technology Strategy and Management: The Evolution of Platform Thinking. *Communications of the ACM*, 53(1), 32–34. doi:10.1145/1629175.1629189
- Dalen, M. (2015). *Intervju som metod*. Malmö: Gleerups utbildning.
- Eriksson-Zetterquist, U., Müllern, T., & Styhre, A. (2011). *Organization theory: A practice-based approach*. Oxford: Oxford University Press
- Evans, D. & Schmalensee, R. (2010). Failure to Launch: Critical Mass in Platform Businesses. *Review of Network Economics*, 9(4), 1256. doi:10.2202/1446-9022.1256
- Felländer, A., Ingram, C., & Teigland, R. (2015). *Sharing economy - Embracing change with caution*. [Rapport]. Näringspolitiskt Forum Rapport (Nr. 11). Örebro: Entreprenörskapsforum.
- Fjellander, L., Plepys, A., Harris, S., Nordin, H. L., Mata, E., & Matschke, H. et al. (2019). *Delningens potential*. [Rapport]. Rapport nr. C371. Stockholm: IVL Svenska Miljöinstitutet.
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Boston Mass; London: Pitman.
- Frenken, K. & Schor, J. (2017). Putting the sharing economy into perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23, 3–10. doi:10.1016/j.eist.2017.01.003

- Fridays For Future Sverige. (u.å.). Skolstrejk för klimatet. *Fridays For Future Sverige*. <https://fridaysforfuture.se/>. [Hämtad 2020-02-10].
- Ganapati, S. & Reddick, C. G. (2018). Prospects and challenges of sharing economy for the public sector. *Government Information Quarterly*, 35(1), 77–87. doi:10.1016/j.giq.2018.01.001
- Green Umeå. (u.å.). Om Green Umeå. *Green Umeå*. <https://www.greenumea.se/om-green-umea/vi-ar-green-umea/om-oss/>. [Hämtad 2020-04-10].
- Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. *Journal of the Association for Information Science and Technology*, 67(9), 2047–2059. doi:10.1002/asi.23552
- Hartl, B., Hofmann, E., & Kirchler, E. (2016). Do we need rules for “what’s mine is yours”? Governance in collaborative consumption communities. *Journal of Business Research*, 69(8), 2756–2763. doi:10.1016/j.jbusres.2015.11.011
- Hoegh-Guldberg, O., Jacob, D., Taylor, M., Bindi, M., Brown, S., Camilloni, I., et al. (2018). *Global warming of 1.5° C: an IPCC special report, IPCC Secretariat*. [Rapport] pp. 175-311
- Hofmann, S., Sæbø, Ø., Braccini, A. M., & Za, S. (2019). The public sector’s roles in the sharing economy and the implications for public values. *Government Information Quarterly*, 36(4), 101399. doi:10.1016/j.giq.2019.101399
- Höjer, M., Moberg, Å., & Henriksson, G. (2015). *Digitalisering och hållbar konsumtion*. [Rapport]. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Jacobides, M. G., Cennamo, C., & Gawer, A. (2018). Towards a theory of ecosystems. *Strategic Management Journal*, 39(8), 2255–2276. doi:10.1002/smj.2904
- Kvale, S., Brinkmann, S., & Torhell, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 3:e reviderade uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Laczko, P., Hullova, D., Needham, A., Rossiter, A.-M., & Battisti, M. (2019). The role of a central actor in increasing platform stickiness and stakeholder profitability: Bridging the gap between value creation and value capture in the sharing economy. *Industrial Marketing Management*, 76, 214–230. doi:10.1016/j.indmarman.2018.08.010
- Lloyd, A. (2017). Uberworked and underpaid: How workers are disrupting the digital economy. *Information, Communication & Society*, 20(12), 1799–1801. doi:10.1080/1369118X.2017.1340972
- MacDonald, A., Clarke, A., & Huang, L. (2019). Multi-stakeholder Partnerships for Sustainability: Designing Decision-Making Processes for Partnership Capacity. *Journal of Business Ethics*, 160(2), 409–426. doi:10.1007/s10551-018-3885-3
- MacDonald, A., Clarke, A., Huang, L., Roseland, M., & Seitanidi, M. M. (2018). Multi-stakeholder Partnerships (SDG #17) as a Means of Achieving Sustainable Communities

and Cities (SDG #11). *Handbook of Sustainability Science and Research* (s. 193–209). Springer International Publishing. doi:10.1007/978-3-319-63007-6_12

Martin, C. J., Upham, P., & Budd, L. (2015). Commercial orientation in grassroots social innovation: Insights from the sharing economy. *Ecological Economics*, 118, 240–251. doi:10.1016/j.ecolecon.2015.08.001

Martin, C. J., Upham, P., & Klapper, R. (2017). Democratising platform governance in the sharing economy: An analytical framework and initial empirical insights. *Journal of Cleaner Production*, 166, 1395–1406. doi:10.1016/j.jclepro.2017.08.123

Nationalencyklopedin. (u.å). Delningsekonomi. *Nationalencyklopedin*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/delningsekonomi> [Hämtad 2020-02-20].

Palm, J., Smedby, N., & McCormick, K. (2019). The role of local governments in governing sustainable consumption and sharing cities. *I O. Mont, A Research Agenda for Sustainable Consumption Governance* (s. 172–184). Edward Elgar Publishing. doi:10.4337/9781788117814.00021

Palm, J., Södergren, K., & Bocken, N. (2019). The Role of Cities in the Sharing Economy: Exploring Modes of Governance in Urban Sharing Practices. *Energies*, 12(24), 4737. doi:10.3390/en12244737

Plenter, F., Fielt, E., Hoffen, M., Chasin, F., & Rosemann, M. (2017). Repainting the Business Model Canvas for Peer-to-peer Sharing and Collaborative Consumption. *Research Papers*, 2234–2249.

PwC. (2015) *The Sharing Economy - Consumer Intelligence Series*. [Rapport].

Regeringskansliet. (2018). *Handlingsplan Agenda 2030*. [Rapport]. <https://www.regeringen.se/49e20a/contentassets/60a67ba0ec8a4f27b04cc4098fa6f9fa/handlingsplan-agenda-2030.pdf> [Hämtad 2020-02-10].

Revelle, R. R., & Shapero, D. C. (1978). Energy and Climate *. *Environmental Conservation*, 5(2), 81–91. doi: 10.1017/S0376892900005506

Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2000). Self-determination theory and the facilitation of intrinsic motivation, social development, and well-being. *American Psychologist*, 55(1), 68–78. doi:10.1037/0003-066X.55.1.68

Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2016). *Research methods for business students*. 7:e uppl. Harlow: Pearson Education.

Scholz, T. (2014). Platform Cooperativism vs. The Sharing Economy. *Medium*. [Online] 5 december. <https://medium.com/@trebors/platform-cooperativism-vs-the-sharing-economy-2ea737f1b5ad> [Hämtad 2020-03-08].

- Scholz, T. (2016). *Platform Cooperativism*. [Rapport]. New York Office: Rosa Luxemburg Stiftung.
https://eticasfoundation.org/wp-content/uploads/2019/03/Scholz_Platform-Cooperativism.pdf [Hämtad 2020-02-26].
- Seguy, A., Noyes, D., & Clermont, P. (2010). Characterisation of collaborative decision making processes. *International Journal of Computer Integrated Manufacturing*, 23(11), 1046–1058. doi:10.1080/0951192X.2010.506654
- Selsky, J. W., & Parker, B. (2005). Cross-Sector Partnerships to Address Social Issues: Challenges to Theory and Practice. *Journal of Management*, 31(6), 849–873. doi:10.1177/0149206305279601
- Sharing Cities Sweden. (u.å.). Welcome to Sharing Cities Sweden. *Sharing Cities Sweden*. <https://www.sharingcities.se> [Hämtad 2020-02-14].
- Smarta kartan. (u.å.). Hyra, byta, låna, dela, ge/få—På en karta! *Smarta Kartan*. <https://smartakartan.se/>. [Hämtad 2020-03-15].
- Statens Offentliga Utredningar. (2019). *Idéburen välfärd - Betänkande av Utredningen om Idéburna aktörer i välfärden SOU 2019:56*. Stockholm: Norstedts juridik.
- Sutherland, W., & Jarrahi, M. H. (2018). The sharing economy and digital platforms: A review and research agenda. *International Journal of Information Management*, 43, 328–341. doi:10.1016/j.ijinfomgt.2018.07.004
- Thurén, T., & Werner, J. (2019). *Källkritik*. 4:e uppl. Stockholm: Liber.
- Tiwana, A., Konsynski, B., & Bush, A. A. (2010). Platform Evolution: Coevolution of Platform Architecture, Governance, and Environmental Dynamics. *Information Systems Research*, 21(4), 675–687. doi:10.1287/isre.1100.0323
- Umeå kommun. (2018a). *City introduction and context - involvement, investment and innovation*. [Rapport].
<https://www.umea.se/download/18.65c1214d14f38ac155364e40/1446109859615/City%20introduction%20and%20context.pdf>. [Hämtad 2020-02-20].
- Umeå kommun. (2018b). *Översiktsplan*. [Rapport].
https://www.umea.se/download/18.25332a9916cb14274219795/1567417715728/UK_Oversiktsplan_2018-SVE_low_resolution.pdf. [Hämtad 2020-03-09].
- Umeå kommun (2019a). Miljömål. *Umeå kommun*.
<https://www.umea.se/umeakommun/kommunochpolitik/kommunfakta/kommunensmalochverksamhetsdirektiv/miljomal.4.1821d6e811c67c7e795800018196.html>. [Hämtad 2020-02-14].
- Umeå kommun. (2019b). Sharing City Umeå. *Umeå Kommun*.
<https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet/sharingcityumea.4.10e78ac01661b30919b2ba7a.html> [Hämtad 2020-02-10].

Umeå kommun. (2020a). Umeå på god väg mot cirkulär ekonomi. *Umeå Kommun*. <http://www.umea.se/arkiv/pressmeddelanden/pressmeddelanden/umeapagodvagnmotcirkularekonomi.5.6bf1f1cd16e128323d61205.html>. [Hämtad 2020-02-11].

Umeå kommun. (2020b). Koldioxidsnäla platsen. *Umeå kommun*. <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochhallbarhet/klimatmiljoochhallbarhet/koldioxidsnalaplatsen.4.52bf99391587335a1f4c706.html>. [Hämtad 2020-02-11].

United Nations. (2015). Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. A New Era in Global Health. *Springer Publishing Company*. doi:10.1891/9780826190123.ap02

United Nations. (2018). *The Sustainable Development Goals Report 2018*. [Rapport]. United Nations: New York. <https://unstats.un.org/sdgs/files/report/2018/TheSustainableDevelopmentGoalsReport2018-EN.pdf>. [Hämtad 2020-02-20].

United Nations. (2019). *The Sustainable Development Goals Report 2019*. [Rapport]. United Nations: New York. <https://unstats.un.org/sdgs/report/2019/The-Sustainable-Development-Goals-Report-2019.pdf>. [Hämtad 2020-02-20].

Viable Cities. (u.å). Hem - Viable Cities. *Viable Cities*. <https://www.viablecities.se> [Hämtad 2020-02-24].

World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. Oxford, University Press, Oxford

World Economic Forum. (2017). *White Paper - Collaboration in Cities: From Sharing to 'Sharing Economy'*. [Rapport]. http://www3.weforum.org/docs/White_Paper_Collaboration_in_Cities_report_2017.pdf [Hämtad 2020-02-06].

Appendix

Appendix 1: Förkortningslista

SCU - Sharing City Umeå

SCG - Sharing City Göteborg

KEG - Kollaborativ Ekonomi Göteborg

CSSP - Cross-sector social partnerships

IOP - Idéburet offentligt partnerskap

SDT - Self-determination theory

MSP - Multi-sided platform

Appendix 2: Intervjuguide

BLÅ: Umeå kommun

ORANGE: Andra städer

GRÖN: Delningsentreprenörer / andra aktörer

VIT: Alla

Frågor
Inledande frågor
Kan du beskriva vilken roll du har i er organisation? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: Hur länge har du haft denna position?</i>
Kan du beskriva hur du/ni definierar delningsekonomi?
Tema: Partnerskap & samverkan
Kan du beskriva hur din/er affärsidé bidrar till Umeås cirkulära- eller delande ekonomi?
Har ni arbetat i (andra) projekt med kommunen? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: Om ja, vad är er erfarenhet från det och vilken roll har ni haft i dessa samarbeten?</i>• <i>Följdfråga: Om nej, hur ställer du dig till att samarbeta med kommunen?</i>
Vad är era förväntningar på kommunen i projekt för delningsekonomi?
Vad motiverar dig till att bidra till delningsekonomi?
Kan du beskriva vilka projekt du varit delaktig i inom området för hållbar utveckling?
Hur har ni samarbetat med andra aktörer i projektet/tidigare projekt inom Sharing Cities? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: Har ni något samarbete med ideella föreningar? (Fråga till kommuner)</i>• <i>Följdfråga: Vad tror du motiverar dem som valt att engagera sig ideellt?</i>
Vilka erfarenheter har du av att samarbeta med andra aktörer? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: vilka möjligheter eller utmaningar har du upplevt?</i>
Kan du beskriva vilka förväntningar kommunen har/haft på övriga aktörer i samhället?
Kan du berätta om ert arbete med Smarta Kartan? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: Vem initierade projektet?</i>• <i>Följdfråga: Vilka driver tjänsten idag?</i>
Har ni uppmärksammat nya utmaningar eller möjligheter för samarbeten i ert arbete med Smarta Kartan?
Tema: Rollfördelning och ansvar
Hur ser du på kommunens roll i en delningsekonomi?
Vad motiverar er/skulle motivera er till att delta i detta samarbete?
Vilken roll har ni tagit/skulle ni kunna ta i Smarta Kartan? <ul style="list-style-type: none">• <i>Följdfråga: varför har ni tagit denna roll?</i>• <i>Följdfråga: Delar ni som kommun nånting?</i>
Hur har ansvar fördelats mellan olika aktörer i projekt för delningsekonomi/smarta kartan?

<ul style="list-style-type: none"> • <i>Följdfråga: vad är din erfarenhet från det?</i>
Vilken aktör anser du borde ansvara för driften av Smarta Kartan?
Tema: Potential att stimulera delning i en stad
<p>Hur tror ni att delningsplattformar kan påverka hur delningstjänster används i en stad?</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Följdfråga: Kan du utveckla? På vilket sätt?</i>
Hur marknadsförs delningsinitiativ inom Sharing Cities/er verksamhet?
Vilka kriterier anser du att en tjänst eller affärsidé ska uppfylla för att räknas som "delningstjänst"?
Har ni några specifika mål eller förväntningar på vad kartan ska bidra till?
Hur har ni tagit fram era kriterier för vilka som får ingå i kartan? (Fråga till Göteborg)
Hur har smarta kartan påverkat stadens arbete med delningsekonomi?
Hur ser ert behov av digitala lösningar ut?
Skulle du vara intresserad av att inkludera din tjänst i kartan?
Är det något som du anser att vi har glömt att fråga om men som du tycker är viktigt att nämna i detta sammanhang?"

Appendix 3: Information inför intervju

Hej,

Tack för att du vill delta i vår intervju och bidra till vårt arbete! Vi är som tidigare presenterat två civilekonomstudenter vid Umeå Universitet, som skriver vårt examensarbete om delningsekonomi med fokus på projektet Smarta Kartan som drivs i Umeå kommun av Coompanion Nord genom Sharing City Umeå.

Vi vill identifiera möjligheter för hur plattformen kan drivas av en eller flera aktörer, samt hur denna konstellation potentiellt kan se ut och arbeta framöver. För att analysera detta fokuserar vi på olika intressenters förväntningar, attityder och behov till plattformar som digitala verktyg, samt kommunens och andra aktörers ansvar, motivationer och roller för att driva delningsinitiativ. Utöver Umeå Kommun håller vi intervjuer med andra städer som drivit projekt om Smarta Kartan, samt delningsentreprenörer från Umeå.

Det insamlade materialet kommer presenteras anonymt utan namn, om möjligt vill vi gärna presentera vilken organisation du kommer från samt vilken roll du har där. Dina svar kommer enbart användas för att besvara studiens syfte och inte spridas vidare. Du har rätt att välja att inte besvara en eller flera frågor, och du kan även avbryta intervjun när som helst.

Vi räknar med att intervjun tar 30-60 minuter, och vi kommer fråga dig om det är okej att vi spelar in samtalet för att sedan kunna transkribera det som sagts. Har du några frågor är det bara att kontakta oss!

Vänliga hälsningar,
Malin Varingstam & Frida Tollqvist



HANDELSHÖGSKOLAN
UMEÅ UNIVERSITET

Företagsekonomi 901 87 Umeå 090 786 50 00 www.usbe.umu.se