

## Hvad ved vi om Airbnb i København

**Geerdsen, Lars Pico; Håkonsson, Ditte; Mulalic, Ismir**

*Published in:*  
Deleby

*Publication date:*  
2016

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Geerdsen, L. P., Håkonsson, D., & Mulalic, I. (2016). Hvad ved vi om Airbnb i København. In Deleby: Et samskabt magasin om byens deleøkonomi (pp. 43-49)

## DTU Library

Technical Information Center of Denmark

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# Deleby

Et samskabt magasin om byens deleøkonomi

**April Rinne**

— Globale perspektiver på deleøkonomi

**Dansk deleøkonomi og nye forretningsmodeller**

— Mark Lorenzen & Emmy Laura Perez Fjalland

**Deleøkonomiske potentialer for bedre mobilitet?** — Søren Riis



**24 deleøkonomiske start-ups** / Om at dele dit – mit og vores — Annika Agger / **PERSPEKTIV:** Gentænk ressourcer i din virksomhed / **TEMA:** Kommunernes rolle / **Deleøkonomien – Fra grøn joker til grøn trumf** / **Det teknologiske fix er ikke et fix!** — Malene Freudendal-Pedersen / **FOKUS:** Fællesskaber, der skaber byen / **Hvad ved vi om Airbnb i København?** / **Værdien af samskabelse** — Jesper Kofoed-Melson

# Deleby

## Et samskabt magasin om byens deleøkonomi

### Projektejer Deleby

Nikolaj Sveistrup, Programchef, Dansk Arkitektur Center

### Projektleder Deleby

Anne Grave, Senior projektleder, Dansk Arkitektur Center

### 1. redaktør og hovedskribent Deleby

Emmy Laura Perez Fjalland, Ph.D.-studerende,  
Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center

### 2. redaktør Deleby

Brian Landbo, Rambøll Management Consulting

### Grafisk design

Jakob Helmer — jakobhelmer.com

### Videnpanel

Mark Lorenzen, Professor, Copenhagen Business School

Bent Greve, Professor, Roskilde Universitet

Martin von Haller Grønbæk, Partner, Bird & Bird Advokatpartnerskab

### Skribenter

Ann Lehmann Erichsen

Anne Grave

Annika Agger

April Rinne

Bent Greve

Brian Landbo

Charlotte Fischer

Ditte Håkonsson

Emmy Laura Perez Fjalland

Ida Bigum Nielsen

Ismir Mulalic

Jesper Kofoed-Melson

Lars Pico Geerdsen

Malene Freudendal-Pedersen

Mark Lorenzen

Martin von Haller Grønbæk

Morten Bernhardt

Søren Have

Søren Riis

### Udgivet

November 2016

### ISBN

978-87-983096-3-5



## FarmBackup

farmbackup.dk

### Hvad er FarmBackup?

FarmBackup er Danmarks første digitale markedsplads for maskinudlejning og maskinstationkørsel. Markedspladsen gør det let for landmænd og maskinstationer at tilbyde deres ledige maskinkapacitet – både med og uden fører. Brugerne kan inddeles i udlejere, som hovedsageligt består af landmænd og maskinstationer og lejere, der består af landmænd. Det er gratis at søge på FarmBackup, og

FarmBackups kernekompetence er derfor at forbinde brugerne med hinanden, så de bedre kan udnytte overskudskapaciteten på deres maskinpark. Den største problematik FarmBackup står overfor er en demografisk udfordring, idet mange landmænd og maskinstationsejere er godt oppe i alderen. Deres medievaner er mere analoge sammenlignet med de yngre generationer, og de er derfor en

smule sværere at nå med digital marketing. FarmBackup anvender derfor både digital marketing gennem Facebook, landbrugsavisen.dk og Google samt analog markedsføring gennem den trykte LandbrugsAvisen.

Grundlæggerne Anders Bram Knudsen og Søren Iver Knudsen er begge opvokset på en gård og har derved et indgående kendskab til branchen. Yderligere har FarmBackup indgået i forskellige partnerskaber med henholdsvis Shape A/S, som står for al udvikling af teknologi til FarmBackup, DM&E (brancheforeningen for maskinstationer og entreprenører), så deres medlemmer får ekstra fordele ved at være på FarmBackup og LandbrugsMedierne, som sikrer en god eksponering overfor FarmBackups målgruppe. Disse partnerskaber har medvirket til, at FarmBackup er blevet behandlet som en seriøs spiller i markedet.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved FarmbackUp?

FarmBackup vil give landmændene en bedre maskinøkonomi på den enkelte maskine og dermed også en bedre økonomi for alle landmænd samlet set. De er meget optaget af det, da en bedre kapacitetsudnyttelse fører til et lavere ressourceforbrug. Med deleøkonomi vil der simpelthen være brug for at producere færre maskiner til landbruget. Ud over at den enkelte landmand og maskinstationsejer vil få en bedre maskinøkonomi, så vil FarmBackup også bidrage til, at man over større geografiske afstande kan komme hinanden til undsætning i spidsbelastningsperioder. Et eksempel er, at jyderne under høsten 2016 var meget pressede af vedvarende regn i høstperioden. De begyndte derfor at bruge FarmBackup til at søge efter ledige høstkapacitet på Sjælland, så de hurtigt kunne få høsten i hus, når det igen blev tørvejr.





## Partnerskabet Deleby

Dette magasin er udviklet med afsæt i viden og erfaringer skabt i partnerskabsprojektet Deleby. Deleby er et landsdækkende viden- og formidlingsprojekt, som skal gøre danskerne klogere på deleøkonomi og finde ud af, hvordan vi kan gøre vores byer og byfællesskaber bedre gennem deleøkonomien. Deleby har samlet kommuner, virksomheder, foreninger, innovatører, borgere og forskere for i fællesskab at skabe nye deleøkonomiske idéer og forretningsmodeller. Idéerne og forretningsmodellerne skal være med til at optimere vores ressourceforbrug for på den måde at bidrage til at skabe bedre byer.

Hovedfinansieringen til Deleby er tildelt af Realdania og Erhvervsstyrelsen gennem Grøn Omstillingsfond.

Deleby har haft syv kommuner med i partnerskabet: Frederikssund, København, Lejre, Middelfart, Nyborg, Slagelse og Sønderborg Kommune.

Rambøll Management Consulting og Rainmaking Innovation har været rådgivere i projektet. Partnerskabet har ligeledes haft en videnpanel tilknyttet, der har haft til opgave kvalificere forundersøgelsen og dette samskabte magasin. Videnpanel består af Bent Greve (professor, Roskilde Universitet), Mark Lorenzen (professor, Copenhagen Business School) og Martin von Haller Grønbæk (partner, Bird & Bird Advokatpartnerskab).

Mediepartnere i projektet er Politiken og Kommunen.

Deleby er udviklet og drevet af Dansk Arkitektur Center.

### Deleby innovatører



BrainShare	87
Byhøst	41
Cook with a Local	99
Cph Volunteers	78
deemly	123
Del Dit Landskab	86
Donkey Republic	135
e-loue	122
FarmBackup	3
FriRUM Lab	35
GoJoin	19
GoParkMe	98
GreenDriveThinking	144
Grønt Hus i Frederikssund	111
Hegnsholt Hønseri	24
Kompostbudene	121
Local Sharing Middelfart	134
Min Landsby	78
Multikant	34
Naboskab	26
OPI Grejbank for alle	145
SnappCar	153
Spaceflex	129
Underbroen	17

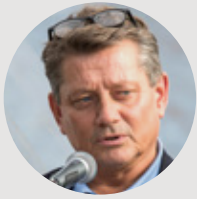


# Indhold

- 3 **FarmBackup**
- 8 **Forord**
- 11 **Leder: Et samskabt magasin om byens deleøkonomi**  
— Emmy Laura Perez Fjalland & Anne Grave
- 17 **Underbroen**
- 19 **GoJoin**
- 21 **Outlook: Sharing Cities**  
— April Rinne
- 24 **Hegnsholt Hønseri**
- 26 **Naboskab**
- 29 **Analyse: Et laboratorium for deleøkonomi — Kan vi dele os til bedre byer?**  
— Emmy Laura Perez Fjalland & Anne Grave
- 34 **Multikant**
- 35 **FriRUM Lab**
- 37 **Artikel: Deleøkonomi — Nede på jorden og ude i byen**  
— Mark Lorenzen
- 41 **Byhøst**
- 43 **Artikel: Hvad ved vi om Airbnb i København?**  
— Lars Pico Geerdsen, Ditte Håkonsson & Ismir Mulalic
- 51 **Analyse: Det geografiske landkort — Delebyernes arbejde med deleøkonomi**  
— Brian Landbo
- 54 **Frederikssund Kommune**
- 56 **Københavns Kommune**
- 59 **Middelfart Kommune**
- 60 **Slagelse Kommune**
- 62 **Sønderborg Kommune**
- 65 **Lejre Kommune**
- 66 **Nyborg Kommune**
- 69 **Artikel: Skal kommuner tage ansvar for deleøkonomien?**  
— Ida Bigum Nielsen
- 75 **Artikel: Deleøkonomi og velfærdsstat**  
— Bent Greve
- 78 **Cph Volunteers**
- 78 **Min Landsby**
- 81 **Analyse: Må jeg være med? — Fællesskab og samskabelse med deleøkonomi**  
— Emmy Laura Perez Fjalland
- 86 **Del Dit Landskab**

- 
- 87 **BrainShare**
- 89 **Artikel: Om at dele dit – mit og vores: Borgerinddragelse som katalysator for deleøkonomiske aktiviteter**  
— Annika Agger
- 93 **Artikel: Alt det som ingen ser! — Værdien af samskabelse i byudvikling**  
— Jesper Kofoed-Melson
- 98 **GoParkMe**
- 99 **Cook With a Local**
- 101 **Artikel: Forbrugerbriller på deleøkonomi**  
— Ann Lehmann-Erichsen & Emmy Laura Perez Fjalland
- 111 **Grønt Hus i Frederikssund**
- 113 **Analyse: De nye forretningsmodeller — Eksempler på dansk deleøkonomi**  
— Emmy Laura Perez Fjalland & Mark Lorenzen
- 121 **Kompostbudene**
- 122 **e-loue**
- 123 **deemly**
- 125 **Artikel: Juraen i deleøkonomi — Udfordringer som deleøkonomiske projekter løber ind i**  
— Martin von Haller Grønnebæk & Morten Bernhardt
- 129 **Spaceflex**
- 131 **Analyse: Bæredygtighed og grøn omstilling**  
— Emmy Laura Perez Fjalland
- 134 **Local Sharing Middelfart**
- 135 **Donkey Republic**
- 137 **Artikel: Deleøkonomien — Fra grøn joker til grøn trumf**  
— Charlotte Fischer
- 141 **Artikel: Det teknologiske fix er ikke et fix!**  
— Malene Freudendal-Pedersen
- 144 **GreenDriveThinking**
- 145 **OPI Grejbank for alle**
- 146 **Analyse: Mobilitetsperspektiver på deleøkonomi**  
— Brian Landbo
- 149 **Artikel: Fremtidens mobilitet**  
— Søren Have
- 153 **SnappCar**
- 155 **Artikel: Deleøkonomiske potentialer for en bedre mobilitet**  
— Søren Riis
- 159 **Analyse: Fremtid — Hvilke forandringer skaber deleøkonomi?**  
— Emmy Laura Perez Fjalland

# Forord



**Kent Martinussen** er uddannet arkitekt ved udenlandske arkitektskoler med afgang fra Kunstakademiets Arkitektskole. Han har bl.a. siddet i Arkitektforeningens bestyrelse, Akademirådets udvalg samt været bestyrelsesformand for Arkitekturinstitutet. Kent er bestyrelsesmedlem i AAO (Association of Architecture Organizations) og ICAM (international confederation of architectural museums) og er medlem af regeringens Internationale Kulturpanel, Markedsføringspanelet, diverse dommerkomiteer (herunder Mies van der Rohe Award), Dansk Design- og Arkitektur Konsortium og censor på Kunstakademiets arkitektskole.

Kent har desuden været udpeget til medlem af Juryen på den 9. Internationale Arkitekturbiennale i Venedig, som er verdens største arkitekturevent. Kent har været adm. direktør i DAC siden 2001.

Danskerne bor helt overvejende i byer; i storbyer, i provinsbyer og i landsbyer. I forskellige udgaver er bysamfundene danskernes primære livsramme.

Det er der gode grunde til; i byernes dynamiske liv og gennem deres forbindelse til den globaliserede verdens øvrige bysamfund, kulturer og markeder skabes den vækst og velfærd, vi opfatter som grundlaget for et moderne humanistisk livssyn; at verden fortsat bliver et bedre sted, for stadig flere mennesker, at leve i.

Derfor er der grund til at være på forkant med de nye udviklingstendenser, der sætter dagsordenen for de urbane økonomier for herigennem at fremme og optimere de gevinster som tendenserne rummer. Deleøkonomien er en sådan tendens.

Deleøkonomiens fremkomst er, ifølge eksperter, tæt knyttet til og delvist afledt af mega-trends som klimaforandringer, bæredygtighed og de nye digitale evolutioner.

Ressourcebevidsthed og bæredygtighedsparadigmer fremmer fokus på nye måder at skabe værdi og livskvalitet på, med omtanke for de ressourcer vi har til rådighed.

Og den eksplosive vækst i de digitale teknologier fremmer de forretningsmæssige potentialer gennem teknologiens mest fundamentale værdiskabelse; at *dele!*

# ”Deleøkonomiens mål er, at få mest ud af de ressourcer vi har til rådighed”

**Billie Howard**  
Marketingstrateg

Viden, varer, ydelser og fælleskaber. Læg hertil, at den globale finanskriser har fremmet et paradigmeskifte fra et ”mig og mit” til et ”vi og vores”, der ikke er fremmed for den danske kultur, i hvilken vi for mere end 100 år siden formulerede et ”til fælles bedste” på tværs af geografiske, politiske og økonomiske skel i befolkningen.

Vækst og velfærd drives i Danmark, som i alle andre åbne og demokratiske samfund, af vores evne til at skabe relevante og efterspurgte produkter og serviceydelser, der skaber omsætning, eksport og arbejdspladser.

Finansieret af Realdania og Erhvervs- og Vækstministeriets Grøn Omstillingsfond, har Dansk Arkitektur Center taget initiativ til og sammen med kommunerne Sønderborg, Middelfart, Nyborg, Slagelse, Lejre, Frederikssund og København samt danske og internationale eksperter på området at få gennemført projektet *Deleby*.

Deleby har i partnerskab med kommunerne og de finansielle parter udvalgt 24 deleøkonomiske aktører til at deltage i et faciliteret inkubationsforløb med det formål at skabe viden og erhvervsudvikling med fokus på skalering af nye deleøkonomisk forretningsmuligheder – nye grønne arbejdspladser.

Deleby er gennemført parallelt med, at Erhvervs- og Vækstminister Troels Lund Poulsen arbejder på udviklingen af en ny politik på det deleøkonomiske

område, og denne udgivelse er et opsamlende bidrag til den nødvendige viden, debat og erhvervsudvikling Danmark skal skabe for rettidigt at gribe deleøkonomiens økonomiske, sociale og ressourcemæssige potentialer.

Netop nu blomstrer den globale deleøkonomiske forretningsudvikling. Som den verdenskendte amerikanske, deleøkonomiske rådgiver April Rinne, der har deltaget i Deleby, skriver i sit forord til denne udgivelse, så findes mandatet nu til at gøre det bæredygtigt – ”måske intet andet sted mere end i Danmark”!

Tak til alle involverede parter.  
God læselyst, debat og inspiration til ny forretningsudvikling!



**Kent Martinussen**  
Adm. direktør, Dansk Arkitektur Center



Leder

# Et samskabt magasin om byens deleøkonomi



**D**ansk Arkitektur Center (DAC) har drevet Deleby på vegne af et bredt partnerskab. En af årsagerne til, at DAC har taget initiativ til et projekt om deleøkonomi og dets mulige potentiale for de danske byer- og landdistrikter, er en tanke om, at arkitektur og byudvikling ikke skal forstås i en snæver ramme, men at udviklingen skal ses i en samfundsmæssig optik med økonomien som driver.

Hvad enten man betragter deleøkonomi som en reaktion på en global finanskriser, en aktualisering af fælleskabet eller som en ny måde at drive forretning på, så udspiller det sig i byen for- og mellem mennesker. Det er således i mødet mellem mennesker at deling af tid, ressourcer, og viden har et eksistensgrundlag, og ikke kun via teknologiske platforme, som man ellers kan få indtryk af i medierne. Det er de nære, tillidsbaserede relationer, som er med til at drive udviklingen, og det giver gensidig læring mellem by og land – til gavn for et mere bæredygtigt samfund.

### **Deleøkonomi**

Deleøkonomi kan siges at have eksisteret siden mennesket begyndte at slå sig ned på steder og i grupperinger, og derved skulle fordele ressourcer mellem sig. På dansk bruges ordet 'at dele' både om at adskille, fordele, uddele og deles om. Samlet set betragter vi, at deleøkonomi indbefatter forskellige transaktionsformer, kapitaler, formål, kanaler, organiseringer og territorier. Vi deler luften, jorden og energien; bevægelseskorridorerne og velfærdsinstitutionerne; biblioteker, badeanstalter og møntvaskerier. Byer og liv skabes af bevægelser og udvekslinger af materialer, ressourcer, energier, data, kapital og forbrug *i og på* steder og bygninger *af og mellem* mennesker.

Deleøkonomi tydeliggør disse bevægelser og i dette perspektiv kan *deling* siges at danne grundlaget for, at der findes byer og samfund.

### **Byer og lokalsamfund**

I partnerskabet Deleby har vi undersøgt, hvordan deleøkonomi kan påvirke byers udvikling og planlægning. Med urbanisering bliver de store byer stadig mere kompakte, forurenede og forurenende som følge af høj koncentration af transport og forbrug og fortsat mere social segregation. Argumenterne for, hvorfor vi skulle dele mere er mange. Deleøkonomiske aspekter kan potentielt demokratisere adgang til plads, ressourcer og råstoffer yderligere. Deleøkonomi spås også til at forandre vores økonomiske grundlag, produktionsgange, arbejdsmarked og den rumlige organisering af byens plads.

Allerede nu deler vi transport i form af offentlige busser, metro og tog; vi deler bolig gennem bofællesskaber, kollektiver og kollegier; vi deler haver i byers parker og pladser; vi deler bøger og kontorplads på byens biblioteker etc. Det er steder, der primært hører bykerne til, da mennesker bor tættere og på mindre plads. Men også på steder med lav densitet kan deleøkonomiske initiativer bidrage

**”Deleøkonomi synes således at have relevans for byer og landområder, fordi forskellige deleøkonomiske tiltag er med til at gentænke og genskabe den måde, vi producerer, forbruger, arbejder, bor, rejser, bevæger os og lever på.”**

med øget mulighed for mobilitet, arbejdskraft, og fritidsaktiviteter; i landbruget kan deleøkonomiske initiativer betyde deling af maskiner, restprodukter og næring. Og for produktions-, erhvervs- og industriområderne kan overskudsprodukter og viden deles bedre og person- og varetransporten optimeres. Det er nogle af potentialerne ved deleøkonomiske initiativer.

Deleøkonomi synes således at have relevans for byer og landområder, fordi forskellige deleøkonomiske tiltag er med til at gentænke og genskabe den måde, vi producerer, forbruger, arbejder, bor, rejser, bevæger os og lever på. Grundlæggende set alt det som mobiliserer, formgiver og muliggør vores hverdagsliv – et hverdagsliv, som i høj grad leves i og på steder, som kaldes byer og landsbyer. Dette belyser samtidig, at vores byer på mange måder allerede er deleøkonomiske, hvorfor vi har kaldt dette magasin *byens* deleøkonomi, frem for deleøkonomiens by.

# ” Jo flere ressourcer vi kan pulje, jo bedre overblik og indsigt kan vi skabe sammen – også for fremtiden.”

## Grundlaget

Partnerskabet Deleby har været i gang i 1 ½ år, og i den tid har deleøkonomi som begreb og praksis udviklet sig globalt, nationalt og lokalt. Deleby har fungeret som en form for laboratorium – en eksperimentel undersøgelse – hvor deleøkonomiske iværksættere, etablerede virksomheder og organisationer samt syv danske kommuner sammen har afsøgt de forskellige muligheder (læs mere herom på s. 29).

Vi har erfaret den diversitet og mangfoldighed, der findes i de danske eksempler på deleøkonomi, og har valgt at fokusere på fællesskaber (store og små, i byen og på landet) (s. 37, s. 75, s. 81, s. 54–66 og s. 159), på medborgerskab, naboskaber og sammenhængskraft (s. 51, s. 89, s. 93 og s. 141), på iværksætteri og erhvervsudvikling (s. 69, s. 113, s. 29 og s. 101), på bæredygtig adfærd og produktion (s. 131, s. 137, s. 141, s. 155 og s. 159), og ressourceoptimering og mobilitet (s. 43, s. 113, s. 149 og s. 155).

Helt overordnet handler magasinet om ressourcer – materielle og menneskelige. Om hvordan disse aktualiseres, i hvilke rammer og organiseringer og med hvilke formål. I kernen for dette magasin står deleøkonomi, ressourcer og by, som er en kerne som alle artikler relaterer sig til. På den måde udforskes deleøkonomi nærmere og bruges som et udgangspunkt for at diskutere, hvordan fremtidens byer og samfund kan udvikle sig.

## Magasinet

I temaets ånd fandt vi det oplagt at udarbejde et samskabt magasin frem for en afslutningsrapport. Jo flere ressourcer vi kan pulje, jo bedre overblik og indsigt kan vi skabe sammen – også for fremtiden. En række eksperter, herunder forskere og praktikere, er blevet udvalgt og har deltaget med deres betragtninger om deleøkonomi med afsæt i deres kundskaber og erfaringer.

Ud over artikelbidrag har vi foretaget en række kvalitative interviews med hver deltagende kommune (Deleby) om deres konkrete initiativer og diskussioner om deleøkonomi i deres lokale kontekst før, nu og i fremtiden. Dertil har vi gennemført en større spørgesmaundersøgelse med de 24 deltagende deleøkonomiske innovatører. Både kommuner og de deleøkonomiske innovatører bliver beskrevet i magasinet, ligesom vi har artikler, der analytisk har kigget nærmere på Delebyerne og Deleby innovatørerne.

I sig selv giver magasinet ikke et udtømmende billede af deleøkonomi i Danmark eller en redegørelse for de samlede potentialer for dansk vækst og grøn omstilling. Vores ambition er at præsentere et udsnit af den underskov af deleøkonomiske initiativer, vi har mødt, og følgelig tematisk fokusere på afskygninger af fællesskab, bæredygtighed og erhverv, som alle er aspekter af den deleøkonomiske dagsorden. Bidragene fra artikelskribenter er med til at nuancere billedet af deleøkonomi i Danmark. Endvidere har Bent Greve (professor, Roskilde Universitet), Mark Lorenzen (professor, Copenhagen Business School) og Martin von Haller Grønbæk (partner, Bird & Bird Advokatpartnerskab) bistået med videnproduktionen og været med til at kvalificere arbejdet.

→ Tak til alle, der på forskellig og værdifuld vis har muliggjort *Deleby – Et samskabt magasin om byens deleøkonomi*. ■



**Emmy Laura Perez Fjalland** er Ph.D.-studerende på Roskilde Universitet (Institut for Mennesker og Teknologi) og Dansk Arkitektur Center. Emmy undersøger, hvordan deleøkonomiske organiseringer tager form i en dansk bymæssig kontekst, og er særligt optaget af begreber som samskabelse, commons, urban governance, urban design, mobiliteter og fødevarerebevægelser.

Derudover har Emmy blandt andet været medredaktør på antologien "Networked Urban Mobilities: Flows, Practices, Flows" (udkommer 2017), ekstern rådgiver på DBAs Genbrugsindex, og bestyrelsesmedlem i forskningsnetværket Cosmobilities.



**Anne Grave** er uddannet antropolog og senior projektleder i DAC& CITIES-afdelingen. Anne er ansvarlig for projektledelsen i partnerskabet Deleby. Annes faglige profil er særligt centreret omkring borgerinddragelse, demokrati og byplanlægning.

Anne har tidligere arbejdet med medie- og arkitectureventen 'Byg det op', et samarbejde med DR og været projektleder i 'DK2050', et scenarieprojekt, hvor hun var ansvarlig for en række workshops samt modereret politiske debatter mellem byråd og borgere.



Interview med Anne Skovbro, filantropidirektør, Realdania

# Deleøkonomisk tænkning handler om stedspecifikke kvaliteter og lokale fællesskaber

## Hvorfor er deleøkonomi interessant for dansk byudvikling?

I takt med stigende urbanisering og behovet for bæredygtighed er der brug for nye løsninger i byudviklingen. Deleøkonomi kan være svaret til bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer og være med til at styrke den sociale sammenhængskraft i byerne. Som deleøkonomi kommercielt ser ud nu, rummer det både udfordringer og muligheder. Der er behov for at udvikle og udfordre den deleøkonomisk tænkning, så vi både kan skabe bæredygtige dynamiske bysamfund og samtidig skabe tryghed og fællesskaber i byerne.

Nogle af de mest oplagte muligheder, hvor deleøkonomisk tænkning kan gøres gældende i byerne, ligger inden for ressourceområdet, velfærdsområdet og bykvaliteten. Konkret kan det udspille sig i byrum og byoplevelser, hvor arealer og bygninger deles og udnyttes på nye måder, men også hvordan borgere (fx ildsjæle og frivillige) kan deltage i byudviklingen og bylivet på nye måder. For at udfolde mulighederne er det dog essentielt, at man arbejder praktisk med deleøkonomi i såvel kommuner, civilsamfundet og den private sektor. Kun herved kan man udfolde det relevante, lokale deleøkonomiske potentiale, og kun herved kan vi finde den danske indgangsvinkel på dette globale fænomen.

## Hvordan kan Deleby bidrage til byudviklingen?

Realdania har støttet *Deleby* for netop at understøtte viden- og erfaringsopbygningen, således at vi får en større indsigt i et deleøkonomisk potentiale i byerne. Deleøkonomi er en megatrend, og vi skal finde ud af, hvad der er *hype*, og hvad der rent faktisk kan berige os som samfund. Hvis vi skal finde frem til, hvordan deleøkonomiske initiativer kan bidrage positivt til vores byer, er det vigtigt, at vi får afprøvet forskellige løsninger og skabt viden herom.

## Hvad er de mest interessante resultater med Realdania øjne?

Deleby har vist, at noget er nyt, og noget er velkendt, men det essentielle er, at vi finder ud af, hvad der er vigtigt for vores byer. Selvom vi taler om en globaliseret verden, leves livet lokalt. Deleby har vist, at deleøkonomi langt fra kun er et digitalt- og storbyfænomen. Det er også et fænomen, der lever i bedste velgående i vores yderområder og landdistrikter. Og måske er det faktisk her, vi finder verdensmestrene i, hvordan robuste naboskaber, fællesskaber og samskabelse om byens rum fungerer. ■

# UNDER BROEN

Underbroen



## Underbroen

[underbroen.com](http://underbroen.com)

### Hvad er Underbroen?

Underbroen er et værksted med moderne, digital produktionsteknologi, som tilbyder brug af maskiner og diverse faciliteter til virksomheder, iværksættere og private. Underbroen er dog mere end blot et værksted, idet der også tilbydes workshops, kurser og rådgivning indenfor for produktion og maker-kulturen. Desuden faciliterer Underbroen en forbindelse mellem kunder og mulige producenter.

Underbroens værksted er medlemsfinansieret og man skal derfor være medlem for at få adgang til de produktionsmidler, der befinder sig i værkstedet. Medlemmerne og brugerne af værkstedet er bl.a. diverse iværksættere, såsom designere, arkitekter, håndværkere, studerende og private. Køberne af Underbroens andre ydelser er bl.a. kommuner i forbindelse med produktion af prototyper eller byrumsinventar. Virksomheder

og organisationer er også blandt kunderne, der køber forskellige forløb og workshops. Underbroen er lokaliseret under Langebro i København og brugerne er dermed også primært fra Storkøbenhavn.

Som medlem er man med til at forme og udvikle Underbroen og det kreative fællesskab der udspiller sig i værkstedet. Underbroen giver dermed ikke kun at give deres medlemmer adgang til diverse moderne faciliteter, men derimod også adgang til et stort netværk af forskellige fagligheder hvor vidensdeling er i centrum. Underbroen er derfor også et mødested for personer med forskellige fagligheder og baggrunde og en platform hvor skabelsen af konkrete prototyper og produkter bliver omdrejningspunkt for samtale og udviklingen af nye løsninger.

Underbroen har et bredt netværk af partnere, herunder Dansk Design Center, Copenhagen

Solutions. BLOXHUB, KU, DAC og Roskilde Festival og de mange andre maker-spaces og FabLabs i København og resten af landet.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Underbroen?

Underbroen arbejder med deleøkonomi ved at påpege vigtigheden i at dele ressourcer, i form af maskiner og viden. Denne form for kombineret deling giver mulighed for ressourceoptimering og øget innovation, idet flere får mulighed for at skabe og udvikle deres ideer uden at skulle ruinere i køb af maskiner eller på grund af manglende viden. Samtidig sikre det kreative fællesskab at der skabes et netværk mellem dem, der kunne få brug for hinandens kompetencer. For Underbroen handler det derfor ikke kun stille maskiner til rådighed, men derimod om at udvikle en distribueret og fleksibel produktion der vil revolutionere måden man producerer og indretter sig på. ■



Interview med Anders Hoffmann, vicedirektør, Erhvervsstyrelsen

## Erhvervsambitioner med deleøkonomi

### Hvad er de politiske visioner for deleøkonomi i Danmark?

Regeringen har en målsætning om at skabe vækst igennem deleøkonomi. Deleøkonomien rummer en række gode elementer, som forbrugere, erhvervsliv og det offentlige kan få stor glæde af. Nyere undersøgelser viser, at når forbruget i deleøkonomien vokser, så kan det være til gavn for samfundsøkonomien i form af opblomstringen af nye forretningsmodeller, øget vækst og beskæftigelse. Deleøkonomi har også en række positive miljøeffekter, fordi vi bruger vores ressourcer mere effektivt. Regeringen vil derfor skabe et velfungerende marked for deleøkonomi med gode betingelser for tillid, valgmuligheder og konkurrence.

### Hvorfor støtter Erhvervsstyrelsen et projekt som Deleby?

Erhvervsstyrelsen understøtter regeringens målsætning om at skabe nye arbejdspladser og smarte offentlige løsninger med deleøkonomien. Igennem støtten til partnerskabet *Deleby* ønsker Erhvervsstyrelsen at være med til at styrke videngrundlaget hos kommuner, organisationer og virksomheder om deleøkonomiens muligheder ud fra konkrete eksem-

pelprojekter i partnerskabet. Derudover ønsker vi at fremme flere innovative partnerskaber på tværs af offentlige og private aktører, der kan udvikle endnu flere deleøkonomiske eksempelprojekter med afsæt i 'delebyerne'.

### Hvad er de mest interessante resultater med Erhvervsstyrelsens øjne?

Partnerskabet Deleby har leveret indblik i hvilke konkrete udfordringer, de helt nye deleøkonomiske virksomheder står over for, når de skal skalere deres virksomhed. Det er blevet bekræftet, at der er en stigende kommunal interesse for at blive bedre til at udnytte mulighederne i deleøkonomien, hvilket bl.a. har betydet igangsættelsen af en række konkrete deleøkonomiske projekter rundt om i landet. Projekterne er ofte lokalt forankret og viser, at deleøkonomi ikke kun er et storbyfænomen. Samarbejdet har også vist, at der stadig er meget at opnå for de kommuner, der aktivt arbejder for at fremme vækst igennem deleøkonomi. Fx kan kommuner med fordel arbejde videre med at dele kommunal overskuds-kapacitet og understøtte nye transportløsninger igennem deleøkonomien. ■



© Christian Alsing



## GoJoin

gojoin.dk

### Hvad er GoJoin?

GoJoin er en platform, der muliggør og understøtter videndeling på tværs af fagligheder. Forretningsmodellen for denne videndeling er, at personer med særlig viden kan oprette en aktivitet eller et kursus og evt. sætte en pris, og interesserede kan så tilmelde sig kurserne/aktiviteterne. Platformen for forbindelsen er henholdsvis på en hjemmeside og en mobil app.

GoJoin arbejder med to slags brugere på platformen: Arrangører og deltagere. Dette inkluderer private, men GoJoin sælger også tillægsydelse til kommuner, der understøtter vidensudvikling og brugerdrevne aktiviteter i lokalsamfundet. Desuden fungerer en række kommuner og fagforeninger som samarbejdspartnere for GoJoin.

GoJoin forventer, at videndelingen ikke kun sikrer øget viden hos de deltagende parter, men at platformen derudover inviterer til at mødes og danne nye fællesskaber.

Geografiske er GoJoin tilgængelig i hele Danmark, men operer hovedsageligt i København og omegn.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved GoJoin?

GoJoins forretning er deleøkonomisk ved at have skabt en platform for brugerdrevet produktion af viden og meningsdannelse mellem brugerne og derved sat fokus på deling mellem mennesker frem for større institutioner. GoJoins deleøkonomiske platform er ligeledes med til at skabe vidensfællesskaber gennem denne deling, og det sociale aspekt af deling er derved også stærkt til stede. ■





Outlook

# Sharing Cities



**H**ad I been invited even two years ago to write a foreword for a national Sharing Cities initiative, I'm not sure I would have believed it. Of course I would have been thrilled, but such a milestone seemed far away.

Yet, this report by the Danish Architecture Centre is a testament to how quickly and tangibly the sharing economy and cities have converged (and some might say, collided). Cities around the world are now looking at the sharing economy with a combination of enthusiasm and concern, ideas and questions, vision and unknowns. On the one hand, this is a conversation that is long overdue. On the other hand, it is still very early – and the most interesting developments are yet ahead.

We are living in the urban millennium. Globally, we are urbanizing – moving into cities – at the rate of one Copenhagen every week. Urban environments everywhere face an astounding range of challenges, from sustainable growth to loneliness, sprawl to resilience, inclusive access to climate change. Add to that changing demographics – youth populations exploding in much of the world, and increasing burdens on social safety nets – and new technologies that enable us to connect with more people in more ways than ever before, and it is clear that new solutions are not only needed, but possible.


The sharing economy and Sharing Cities concept can help address these challenges and rethink resources, markets and partnerships in new ways, across public, private and social sectors. There are myriad overlaps with Smart Cities, Green Cities, Resilient Cities and Sustainable Cities initiatives. And yet, we still lack a shared definition for what is in or out of scope; this diversity is both our strength and, all too often, a common tripping point.

This report represents an important step in the journey towards clarifying those gaps and honing in on the opportunities available. It marks, I hope, a shift from investigation to implementation. It should be applauded for several reasons, including its focus on cities beyond Copenhagen and its detailed survey of Danish sharing economy companies. In my experience advising around the world, I am routinely reminded of the fundamental importance of *local* sharing economy ecosystems. The media often focus on a few large global players, however that is only one piece of the pie; long-term success – and the deepest insights – are found more often in “glocal” efforts.

April Rinne is a Canadian seasoned strategic and policy advisor who builds bridges that enable better business, help more people participate in today's economy, and ultimately transform society. Within the sharing economy, focus areas include cities, policy, travel & tourism, the future of work, and emerging markets. She has successfully developed and scaled global initiatives, advised start-ups, Fortune 500 companies, governments, think tanks and investors worldwide.

April is also a globetrotter with insatiable wanderlust; her work and curiosity have taken her to 93 countries at last count. In 2011 she was named a Young Global Leader by the World Economic Forum.

April's mission is to bring people, ideas and resources together in ways that say “wow, that's what the world needs.” And then make it happen.



**“We must be careful  
as we move forward  
– to foster rules that  
ensure fundamental  
fairness ...”**

On the whole, the Danish government appears to be emerging as a sharing economy leader within Europe. Denmark's support for, investment in, and prioritization of the sharing economy in its national agenda presents a role model for nations everywhere. Its focus on sustainability, local business, and inclusive growth is level-headed and smart. We have not yet ironed out all the wrinkles, not least when it comes to policy reform. However, there is reason to be encouraged, particularly if policy makers can rise to the occasion and reimagine the tools necessary not only for business innovation, but for *civic innovation and policy innovation* that is at the heart of building better cities.

There has never been a more exciting time for cities, in Denmark and around the world. We must be careful as we move forward – to foster rules that ensure fundamental fairness, without eliminating the very incentives for innovation that we wish to promote – but this is a mandate that is eminently possible, perhaps nowhere more than in Denmark. We may usher in a golden era for cities in the process. ■



**Hegnsholt**  
HØNSERI

## Hegnsholt Hønseri

hegnsholt.net

### Hvad er Hegnsholt?

Hegnsholt er et lille økologisk landbrug, der fungerer efter andelsprincipperne. Produktionen foregår på en lille skala, men produkterne har en høj kvalitet. Andelsprincippet fungerer ved, at man køber en andel af en høne, kylling eller et lam. Når man køber en andel af eksempelvis et lam, så køber man ikke kun kød, men også en vished om at produktet er af exceptionel kvalitet, at det har en højere standard af økologi, et særligt fokus på dyrevelfærd og at dyret har fået specialfoder. Hegnsholts primære kunder er restauranter, hvor Hegnsholt sørger for produkter af bedste kvalitet og desuden giver restauranterne et markedsføringsgrundlag, idet de får en god historie at fortælle deres kunder.

I og med Hegnsholt er placeret

i Lejre, er den geografiske skala begrænset til Lejre, Roskilde og København.

Hegnsholt har en forventning om at drive en forretning, hvor alle indtægter går til drift samt gårdens dyr dvs. at fokus ikke er at skabe et overskud. En elementær del af Hegnsholts økonomiske forretningsmodel er, at det ikke udelukkende er penge, der giver mulighed for at købe en andel. For at købe æg skal restauranterne skal ligeledes betale en andel med grønsags- og brødrester.

Hegnsholt anvender forskellige digitale platforme til at udbrede kendskabet til deres produkter såsom Instagram, Facebook og deres egen hjemmeside. Mange af dialogerne med kunderne foregår ved levering af varer eller afhentning af rester. Ligeledes har Hegnsholt en gårdbutik, hvor private kan

komme og købe produkter samt besøge gården.

Den største hindring Hegnsholt Hønseri har mødt, er Fødevarerstyrelsen, der ikke har været begejstret for genanvendelsen af madvarer, idet der er et stort fokus på at undgå salmonella og kogalskab, som Styrelsen mener, at der er en overhængende fare for, når man genanvender madrester. Hegnsholt ville kunne tage mange flere rester, men er begrænset af lovgivningen på området.

Hegnsholt Hønseri har en helt særegen forretningsmodel. Det innovative ved hønseriets forretningsmodel er, at den i vid udstrækning baserer sig på udvekslingsaftaler, crowdfunding og andelsbeviser:

---

→ Udvekslingsaftalerne mindsker



spild ved at udnytte affald som foder og minimerer derved indkøb og produktion af færdigproduceret hønsefode, samtidig med, at det øger produktionsværdien af høns og æg. Hønseriet har aftaler med restauranter lokaliseret i København, hvortil der leveres æg og kyllinger, og en del af deres betaling er grøntsags- og brødrester fra deres køkkener. Disse anvendes som foder, og er så nærende og afvekslende, at kvaliteten af høns og æg højnes.

→ Ydermere er et element i Hegnsholt Hønseris forretningsmodel at tilbyde forbrugere at blive andelshavere i produktionen. Man kan købe en andel i hønseriets slagtekyllingeproduktion, en andel på et halvt eller helt lam og en

andel af gårdens æglæggende høns. Hønseriet får betaling på forhånd, og Johanne arbejder med gennemsigtige regnskaber over for sine andelshavere.

→ Endelig har Hønseriet gennem crowdfunding etableret en gårdbutik. Ved etableringen kunne forbrugere enten donere penge mod at få et gavekort til butikken, få madopskrifter eller få et besøg på gården. 75% af udgifterne til etableringen af butikken blev rejst gennem crowdfunding.

#### **Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Hegnsholt Hønseri?**

Hegnsholt er deleøkonomisk på flere parametre. Først og fremmest fordi det anvender restprodukter fra restauranter og bruger

dette i sin vareproduktion. Hegnsholt er dermed med til at opbygge en recirkulation af ressourcer mellem Hegnsholts kunder. Ved at aftage og genanvende madrester udnytter Hegnsholt eksisterende ressourcer, som minimerer efterspørgsel på nye produkter og produktioner såsom foderproduktion og er derved med til at sikre et bedre sted for fremtidige generationer. ■



## Naboskab

naboskab.dk

### Hvad er Naboskab?

Foreningen Naboskab arbejder med nye innovative løsninger, der gør det nemmere og smartere at dele, bytte, genbruge og genanvende ressourcer. Naboskab tilbyder forskellige platforme til dette formål og har indtil videre udviklet tre kerneprodukter:

1. Et låst Naboskab: Dvs. et metalskab med en elektronisk lås, der sættes op i fx boligforeninger. Et Naboskab sikrer, at beboerne kan dele på en sikker og let måde, idet kun beboerne har adgang til skabet via en nøglebrik eller en app.
2. Et Bytteskab: Et Bytteskab er et åbent skab, der stilles op i alle typer boligforeninger. Med et Bytteskab kan beboerne på en let og organiseret måde

circulere ting, såsom legetøj, bøger, tøj og sko mellem naboerne.

3. En offentlig byttestation: En byttestation der minder om Bytteskabet, men er større og står i det offentlige rum. Her kan kvarterets borgere cirkulere gode ting videre mellem hinanden.

Derudover sælger Naboskab også foredrag og undervisning, lige som de flere gange har foretaget større brugerundersøgelser for kommuner af, hvordan deres kerneprodukter fungerer.

Naboskabs kunder er bl.a. boligforeninger (både andel, ejer, lejer og almene boliger), kommuner og biblioteker. Også skoler, gymnasier og andre typer uddannelser køber oplæg og undervis-

ningsforløb. I øjeblikket samarbejder Naboskab med Københavns Kommune og Lejre Kommune.

Naboskab har bevidst fravalgt en digital platform som hovedprodukt, idet de prioriterer den fysiske tilstedeværelse af en platform direkte hos deres brugere. Det understreger de yderligere ved grundlæggende at vægte de nære, sociale relationer mellem naboer, som de ønsker at skabe og styrke gennem deres arbejde. For at ændre folks forbrugsadfærd og få dem til at dele skal der, ifølge Naboskab, være tillid til stede.

Naboskabs produkter er derved en sammensmeltning af både fysiske tilbud, økonomiske besparelser og mere adgang til udstyr, lige som produkterne har en række blødere værdier som fx det miljømæssige





arbejde gennem direkte forebyggelse af affald og styrkelse af det sociale sammenhold.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Naboskab?

Naboskabs koncept abonnerer på deleøkonomi i og med, at Naboskabene muliggør, at flere kan gå sammen om at dele mindre. Ved at indkøbe én boremaskine til en andelsforening med fx 150 beboere optimeres brugen af maskinen og forebygger flere indkøb end den ene boremaskine. Bytteskabe og byttestationer er ligeledes også funderet i deleøkonomien, idet der deles uønskede ressourcer, som man tidligere haft tilbøjelighed til at smide ud. Naboskabs hovedformål er direkte affaldsforebyggelse og en cirkulær tankegang, der i sidste ende forebygger nyt forbrug.

Endelig kan man betegne Naboskabs deleøkonomiske perspektiv som værende tredelt. Foruden at arbejde med de økonomiske fordele ved deling, arbejder Naboskab også med den sociale sammenhængskraft og med klimaoptimering. Naboskabene skal være en god og uformel indgangsvinkel til at få gang i de sociale relationer blandt naboer og borgere. Produkterne udgør med andre ord uformelle, sociale mødesteder, hvor beboere på en ikke-opstillet måde kan falde i naturlig dialog med hinanden. ■





Analyse

# **Et laboratorium for deleøkonomi — Kan vi dele os til bedre byer?**

### Samskabende programmer

Det måtte undersøges, *hvorfor, hvordan og hvorvidt* deleøkonomi kunne have indflydelse på udviklingen af byer og lokalsamfund. Det var vores overbevisning, at et så nyt, diffust og tværfagligt fænomen som deleøkonomi måtte undersøges praktisk og fagligt mellem mange forskellige mennesker. På dette grundlag fandt vi det oplagt at søsætte partnerskabet Deleby som en form for laboratorium.

Sammen skulle kommuner, organisationer, virksomheder og borgeres stilles over for spørgsmålet *Kan vi dele os til bedre byer?* og gennem inspirerende rammesætninger og tankevækkende spørgsmål sammen finde frem til de steder og områder, hvor deleøkonomiske løsninger kunne få grobund og bidrage til en positiv udvikling af vores byer og lokalsamfund.

Det har været Dansk Arkitektur Centers (DAC) rolle at orkestrere og lede partnerskabsprojektet *Deleby*. Det er vores primære opgave at skabe rammer, hvor virksomheder, myndigheder, organisationer og civilsamfundet kan mødes for at diskutere fremtidens bysamfund og landskaber og sammen imødegå potentielle løsninger på presserende udfordringer.

Vi tror på, at nyskabende løsninger opstår gennem samskabelse og partnerskaber. Ved at pulje ressourcer (menneskelige og økonomiske), forene faglige perspektiver og arbejde sammen kan man nå længere i forhold til egne og fælles mål. Det handler derfor om at etablere værdiskabende møder og partnerskaber mellem mennesker fra forskellige brancher og sektorer for sammen at innovere og udvide forståelsen af kvalitet og innovation i vores byer.

### Laboratoriet Deleby

På mange måder kan man tale om Deleby som et laboratorium, hvor en række ildsjæle, organisationer, virksomheder, kommuner og videninstitutioner eksplorativt, har kunne udvikle forskellige deleøkonomiske ideer, løsninger og teser, der kunne bidrage positivt til byers udvikling. I denne samskabende organisering skulle deleøkonomiens potentiale undersøges og skabe grobund for omkostnings-effektive og vækstgenererende løsninger, der kunne få afgørende betydning for byers livskvalitet og bæredygtighed.

Deleby blev søsat i september 2015. Fra august 2016 blev 24 deleøkonomiske virksomheder og organisationer (fra koncepter til etablerede virksomheder) en del af samarbejdet.

### Byer og lokalsamfund som grundlag

De deltagende kommuner spreder sig fra kommunerne med mange små landsbyer til forstæder, oplandsbyer og storby. Trods disse skalaforskelle og forskellige udfordringer bruger vi *byer og lokalsamfund* som samlet betegnelse for projektets grundlag.

I løbet af efteråret 2015 formulerede vi sammen med kommunerne en række af de udfordringer, som de hver især lokalt stod overfor. Deres presserende udfordringer spænder bredt: trafikal trængsel, mangel på transport, ensomhed blandt ældre, manglende overnat-



ningskapacitet, mangel på næringsstoffer til jorden, mangel på fritidsaktiviteter, mangel på mødesteder, mangel på haver, håndtering af husholdningsmadaffald, deling af affald, deling af redskaber og maskiner, deling af arbejdskraft, sammenhæng mellem by og land, manglende tryghed og fællesskab, optimere udnyttelsen af offentlige faciliteter, understøtte bæredygtig pendling, bedre borgerdeltagelse og bedre understøttelse af lokal iværksætter.

Disse lokale udfordringer blev samlet til seks indsatsområder: Del affald, del redskaber, del faciliteter og byrum, del data, del transport, del fællesaktiviteter – som fungerede som afsæt for kaldet på deleøkonomiske løsninger.

→ [Læs mere om Delebyernes konkrete tiltag og initiativer fra side 51.](#)

## ”Vi tror på, at nyskabende løsninger opstår gennem samskabelse og partnerskaber.”

### **Rammerne for udviklingen af deleøkonomiske løsninger**

Et altgørende afgørende aspekt af Deleby var at skabe ny praktisk viden om deleøkonomiske muligheder for danske byer, og omdrejningspunktet i kommunernes deltagelse var udviklingen af innovative deleøkonomiske eksempelprojekter. Dette var dels tiltænkt deleøkonomiske forretningsmodeller, dvs. projekter med et eksplicit kommercielt sigte, der kunne skaleres nationalt dels lokale delekoncepter, der ikke nødvendigvis havde et kommercielt sigte, men som løste et vigtigt behov og udfordringer lokalt. Det var ydermere væsentligt, at deltagerkommunerne fik aktiveret og realiseret lokalt initierede deleøkonomiske projekter. Sidstnævnte blev aktiveret ved deltagerkommunens lokale deledag i juni 2016.

Med Delebys nationale *Open Call* efter løsninger på de seks indsatsområder meldte både socioøkonomiske organisationer og kommercielle virksomheder sig til. Dette resulterede i 56 ansøgninger om deltagelse i Delebys acceleratorforløb, og i juli 2016 blev 30 projekter med størst potentiale inden for de prædefinerede bymæssige indsatsområder valgt. I dette magasin kan man læse nærmere om de tilbageblevne 24 deleøkonomiske aktører.

Rainmaking Innovation har bistået deltagerkommunerne i designet af deres lokale deledag, udpegning og headhunted deleøkonomiske organisationer og virksomheder til såvel de lokale deledage og det nationale open call. Sluttelig har de programdesignet og eksekveret acceleratorforløbet henover sensommer og efteråret 2016 for de deleøkonomiske aktører.

---

→ Gennem magasinet kan man læse nærmere om de forskellige innovatører.

### **Inkubation af deleøkonomiske virksomheder og organisationer**

Hensigten med acceleratorforløbet var todelte: Dels fungerede acceleratorforløbet som en vigtig kanal i indsamlingen af empiri om den danske deleøkonomiske scene dels som katalysator for konsolidering, udvikling og skalering af selvsamme virksomheder og organisationer. Dette blev realiseret ved at præsentere aktørerne for værktøjer til at (videre)udvikle deres deleøkonomiske forretningsmodel samt at skabe en ramme for udforskning af potentielle strategiske samarbejder eller partnerskaber med både kommuner og de andre deltagende deleøkonomiske aktører. Endeligt blev innovatørerne introduceret til et netværk af mentorer, der kunne bidrage med individuel kvalitativ rådgivning til acceleratordeltager både i og uden for acceleratorforløbet.

Acceleratorforløbet forløb over seks dage opdelt i tre moduler i september og oktober 2016. Således havde de deltagende teams mulighed for at arbejde med værktøjerne og udvikle sig over perioden. Forløbet blev skræddersyet med deleøkonomiske startups (i en bred definition) for øje samt Delebys overordnede sigte. Derfor blev der blandt andet lagt særlig vægt på udforskning af strategiske partnerskaber, *Community Management*, *Content Marketing*, juridiske og forsikringsmæssige aspekter inden for deleøkonomi.

Derudover inkorporerede Rainmaking Innovation *best practice* værktøjer fra start-up miljøet blandt andet i form af *Lean start-up*, udvikling af forretningsmodeller i launch og startup-fasen, *peer-to-peer*-vidensdeling og sessioner med mentorer, der har erfaring med skalering af deleøkonomiske virksomheder blandt andet som investorer og serie-iværksættere.

### **Delebys løsninger og effekter**

Det er væsentligt at bemærke, at deltagerne i accelerationsforløbet befandt sig forskellige steder på udviklingskurven for virksomheder – nogle på idéstadiet og andre på realiseringsstadiet. Det påvirker, hvorvidt det er muligt at svare på bæredygtigheden af deres forretningsmodeller, og på mange måder kan man sige, at deres 'eventyr' først lige er startet. Det er altid risikofyldt at arbejde eksperimentelt, og overlevelsesgraden af start-ups er begrænset. Men generelt for alle de deltagende deleøkonomiske virksomheder og organisationer gælder, at de har rykket sig i deres udvikling.

På forskellig vis har de fået skabt fundamentet for tilgangen til deres forretningsmodeller og etableret en plan for, hvordan de skal



**Emmy Laura Perez Fjalland** er Ph.D.-studerende på Roskilde Universitet (Institut for Mennesker og Teknologi) og Dansk Arkitektur Center. Emmy undersøger, hvordan deleøkonomiske organiseringer tager form i en dansk bymæssig kontekst, og er særligt optaget af begreber som samskabelse, commons, urban governance, urban design, mobiliteter og fødevarerbevægelser.

Derudover har Emmy blandt andet været medredaktør på antologien "Networked Urban Mobilities: Flows, Practices, Flows" (udkommer 2017), ekstern rådgiver på DBAs Genbrugsindex, og bestyrelsesmedlem i forskningsnetværket Cosmobilities.



**Anne Grave** er uddannet antropolog og senior projektleder i DAC& CITIES-afdelingen. Anne er ansvarlig for projektledelsen i partnerskabet Deleby. Annes faglige profil er særligt centreret omkring borgerinddragelse, demokrati og byplanlægning.

Anne har tidligere arbejdet med medie- og arkitektureven-ten 'Byg det op', et samarbejde med DR og været projektleder i 'DK2050', et scenarieprojekt, hvor hun var ansvarlig for en række workshops samt modereret politiske debatter mellem byråd og borgere.

skabe en kundebase og skabe værdi for deres kunder. Dertil er det netværk, og de samarbejder og/eller partnerskaber de har skabt mellem sig og med kommunerne, været en af de absolut største værdier for dem.

Helt konkret har *Donkey Republic* og Middelfart Kommune, *Min Landsby* og Nyborg Kommune, *Naboskab* og Lejre Kommune, *Tadaa* og Sønderborg Kommune indledt dialog og samarbejde. At etablere egentlige partnerskaber tager tid, og det har ikke været muligt inden for projektets tidshorisont, men der er blevet inviteret til videre dialog mellem mange af de deleøkonomiske virksomheder og kommunerne, heriblandt *Kompostbudene*, *Naboskab*, *FarmBackup*, og *Min Landsby*.

*Under Broen*, *Kompostbudene*, *Copenhagen Volunteer*, *OPI Grejbank for alle*, *Local Sharing Middelfart*, *Grønt Hus i Frederikssund*, *Hegnsholt Hønseri*, *FriRUM Lab* og *Del Dit Landskab* har enten et konkret lokalt virke eller et samarbejde med deres lokale kommune, og har derfor et væsentlig potentiale til at bidrage til lokale kvaliteter og udvikling.

I juni publicerede partnerskabet en forundersøgelse om deleøkonomi. I dette magasin, i kombination med de lokale dele dage, debatter på Folkemødet og formidling i lokale og nationale medier, har partnerskabet udbredt viden om deleøkonomiens muligheder og delekoncepter i bred forstand.

Deleby har været et laboratorium, hvor vi har testet forskellige initiativer og løsninger på bymæssige udfordringer. Det har bidraget til ny viden om deleøkonomiske muligheder og udfordringer for byudvikling, for planlægning, for kommuner, erhvervsliv og civilsamfund. Erkendelsesmæssigt har vi bevæget os fra deleøkonomi som en næsten forhadet dagsorden, fra at være en døgnflue, til at der er elementer, som kan være menings- og værdifulde for udviklingen af byer og lokalsamfund. Dertil har de deleøkonomiske innovatører fundet mere fodfæste, og de første skridt mod forskellige partnerskaber mellem kommuner og deleøkonomiske organisationer og virksomheder er blevet initieret. ■



# multikant

## Multikant

multikant.dk

### Hvad er Multikants platform?

Multikant arbejder i tværfeltet mellem borgere, foreninger og kommuner for at udvikle, udfolde og implementere en deleøkonomisk platform med fokus på at skabe større fællesskabsfølelse. Dette kan ske ved at fx en forening skal have hjælp til at opbygge en struktur for deres lån og udlån af foreningens kompetencer og andre ressourcer som fx trailere, græsklippere etc.

Platformen startes op i området omkring Lillebælt og de små omkringliggende byer. Platformen skal skabe større fællesskabsfølelse og synliggørelse af de enkelte områder og dermed være med til at tiltrække nye beboere. Multikant arbejder derfor på en mindre geografisk skala og tager det lokale perspektiv seriøst, som også er reflekteret i nødvendighe-

den af at have borgere, kommuner og andre aktører engageret i den deleøkonomiske løsning.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Multikants deleplatform?

Multikants platform handler om udbredelse af fælles brug af ressourcer i lokale foreninger, idet det ikke er nødvendigt at alle ejer de samme produkter i et lokalområde. Omfordelingen af ressourcer mellem svagere og stærkere foreninger skaber et større fællesskab og et bedre kendskab til medborgere i lokalområderne.

Ved at synliggøre fællesskaberne tiltrækkes nye beboere eller foreninger og derved skabes liv ude i de mindre byer. Den fælles deling og synliggørelse skal gennemføres ved hjælp af en digital platform. Ved at forme en sådan deleøko-

nomisk platform og implementere den lokalt er Multikant med til at skabe en fælles platform for de lokale foreninger. ■



## FriRUM Lab

frirumlab.dk

### Hvad er FriRUM Lab?

FriRUM Lab er en social økonomisk virksomhed, der arbejder med at lave aktiviteter for børn, unge og familier, der omhandler fællesskab, og giver dem mulighed for at udfolde deres kreativitet og ideer ved at anvende overskuds-materialer. FriRUM Labs aktiviteter fokuserer derved på at tænke i sammenhænge og "genbrug" i samfundet fremfor forbrug og resourcespild. Dette gør FriRUM Lab ved at afholde forskellige workshops, events og undervisning som deres kerneydelser. Brugere af disse ydelser er dagsinstitutioner, skoler og familier i Slagelse og et par stykker ude fra kommunen.

FriRUM Labs arbejde udfolder sig primært i et tomt butiksløkkale i Vestsjællands Centret i Slagelse, hvor de afholder deres workshops, undervisningsforløb og events. Placeringen i et shoppingcenter

giver en stor synlighed. FriRUM Lab operer ligeledes digitalt gennem deres hjemmeside og ikke mindst en aktiv Facebook-profil. Der arbejdes desuden på en Instagram- og en Twitter-profil for yderligere at sikre en stor synlighed og øge opmærksomheden omkring FriRUM Lab.

For at FriRUM Labs forretningsmodel fungerer, er de afhængige af materialer fra virksomheder, de fysiske lokaler og vigtigst de menneskelige aktiver som er drivkraften for virksomheden. FriRUM Lab har indgået samarbejdsaftaler med Vestsjællands Centret, Slagelse Kommune og har derudover fået en del opmærksomhed fra lokale virksomheder, som gerne vil donere materialer samt støtte aktiviteter. Yderligere har FriRUM Lab også fået et par frivillige ildsjæle, som hjælper til.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved FriRUM Lab?

For FriRUM Lab er fællesskab noget af det vigtigste og det indebærer at man deles og derved er det naturligt for folkene bag FriRUM Lab at lære børn og unge om at dele. Selve FriRUM Lab arbejder deleøkonomisk ved, at de bor i et tomt butiksløkkale i et shoppingcenter, som ikke egner sig til udlejning, de bruger overskuds-materialer fra shoppingcenteret og virksomheder til aktiviteter for børn, unge og deres voksne. Samtidigt arbejder de på at skabe praktik- og arbejdspladser til unge på kanten af uddannelse/arbejds-markedet.

Derudover ønsker de at give mulighed for skoler, institutioner og andre at låne diverse ressourcer til aktiviteter med børn fremfor, at alle skal ud og købe redskaber. ■





Artikel

# Deleøkonomi — Nede på jorden og ude i byen

## Vi plejede at dele for at holde samfundet sammen ...

Helt fra de tidlige samfund har vi delt ressourcer, resultater, information og viden. Det holdt samfundene sammen. Jægere og samlere delte dagens udbytte med klanen og stammen, og når alle ikke var lige heldige hver dag, var sådan en deling helt nødvendigt for at overleve. Tømrere, sadelmagere og bryggere delte opgaver og metoder med medlemmer af lauget og uden den deling kunne disse håndværk slet ikke fungere. Filosofer og læger delte viden med andre akademikere på kollegierne, og den deling var hele grundlaget for videnskaben. Og bønder delte redskaber og såsæd og senere mejerier og maskiner med naboerne i landsbyen. Det var denne deling, der gjorde landsbyer effektive i sammenligning med forhistoriske jæger- og samlersamfund.

Al den deling skete ikke af sig selv. Man deler nemlig ikke, hvis man er bange for snyd og svindel og det såkaldte *free rider* problem – at nogle modtager uden at give til gengæld. Derfor hvilede deling oprindelig på stærke og tillidsfulde fællesskaber, hvor de fleste kendte hinanden, og hvor man kunne holde direkte opsyn med dem, man endnu ikke kendte. Det var ikke tilfældigt, at delingen skete helt nede på jorden; i nærmiljøet i form af familierne, klanerne, laugene, kollegierne og landsbyerne. I sådanne fællesskaber var deling ikke kun af praktisk værdi, men også tit en symbolsk handling, der tjente til at sammentømre fællesskabet.

## ... indtil markedsøkonomien tog over

Med samfundets og byernes vækst opstod markedspladser, hvor man byttede ressourcer og resultater i stedet for at dele, og efterhånden opstod også handel, hvor man anvendte penge i stedet for at bytte. Penge muliggjorde mere anonym handel. Ressourcer og resultater blev til varer og ydelser, og afsendere og modtagere behøvede ikke nødvendigvis at mødes personligt. Markedsøkonomi var en fundamentalt ny måde at organisere samfundet på. I stedet for deling, formidlet gennem lokale fællesskaber, fungerede markedsøkonomi gennem individuelt køb og salg formidlet gennem penge og kontrakter (og senere, i takt med at markedsmodellen udvikledes yderligere, også gennem banker og børser). Markedsøkonomien spredtes over hele verden og med den fulgte international handel.

Fællesskaberne nede på jorden og ude i byerne var ikke længere praktisk nødvendige, og lokalmiljøerne blev ikke længere vedligeholdt gennem deling. I takt med at de lokale defællesskaber forsvandt, trådte andre værdier, eksempelvis de nationale og religiøse, til for at holde sammen på samfundet.

Pengebaseret international handel muliggjorde en grad af specialisering og dygtiggørelse, som gik langt ud over, hvad lokal deling kunne levere. Som resultat af markedsøkonomiens vækst har vi oplevet en enorm økonomisk effektivitet og teknologisk udvikling. Også vidensniveauet er vokset under markedsøkonomien, for man kan også handle med information og viden, og det giver incitament til ikke blot universiteterne men også til erhvervslivet til at engagere sig i forsknings- og udviklingsaktiviteter.

## Teknologi gør det muligt for deling at vende tilbage ...

Paradoksalt nok er det netop den nye teknologi, som er udviklet som resultat af markedsøkonomiens sejr, der har muliggjort at deling nu er ved at holde sit indtog igen. Det er kombinationen af markedsøkonomien med det ældgamle princip om at dele, vi kalder *deleøkonomi*. Den vigtigste teknologi er naturligvis Internettet, som tillader udveksling af og søgning efter information på kryds og tværs af personlige og nationale grænser. Den voldsomme stigning i mulighederne for at finde produkter og ydelser er naturligvis til gavn for markedsøkonomisk handel. Men Internettet spiller også en stor rolle i at sprede alternative værdibudskaber om miljøbevidsthed, autencitet, og *The Global Village*, samtidig med at det gør det muligt at finde ressourcer og resultater, der kan byttes eller deles som alternativ til markedsbaseret handel.

Som resultat ser vi, at der på Internettet er vokset smalle ikke-kommercielle fællesskaber frem, hvor der deles ressourcer og resultater, fx. kunst, opskrifter, arbejdsopgaver eller Open Source-software. Samtidig med disse ikke-kommercielle delemodeller ser vi også markedsbaserede delemodeller, hvor virksomheder som Uber eller Airbnb lever af at formidle privatpersoners deling af private ressourcer, såsom deres bil, tid, eller bolig.

**”Selvom det er spændende, at vi kan dele ferielejlighed med italienere og dele software med indere, er de fleste af hverdagens problemer og deres mulige løsninger lokale.”**



Mark Lorenzen er uddannet kulturgeograf og erhvervsøkonom og er Professor i Innovation, Entrepreneurship and Industrial Dynamics ved Copenhagen Business School og direktør for det internationale forskningsnetværk DRUID. Marks forskning er i innovation i netværk, projekter og klynger – ofte med et geografisk perspektiv. Han har i en årrække beskæftiget sig særligt med kultur- og oplevelsesøkonomi i Danmark, USA og Indien. Mark har publiceret sin forskning i internationale tidsskrifter så som *Journal of Economic Geography*, *Organization Studies* og *Economic Geography*, og har netop været redaktør for *The Oxford Handbook of Creative Industries*.

### **... og den nye deleøkonomi fungerer også nede på jorden og ude i byen**

Deleøkonomien er kun lige begyndt, men den er allerede meget populær. For eksempel gør deling af dyre ressourcer det muligt for flere borgere at få glæde af dem, og deling af forurenende ressourcer mindsker potentielt deres miljøbelastning. Deleøkonomien åbner også muligheder for en række nye små virksomheder, der kan skabe beskæftigelse og vækst. Men samtidig med at især unge forbrugere, med et *Global Mindset* og gode digitale kompetencer, har taget deleøkonomien til sig i stor stil, tiltrækker den også voksende negativ opmærksomhed. De kommercielle delemodeller som Uber og Airbnb udfordrer eksisterende infrastrukturer og overenskomster. Ydermere kritiseres især de store udenlandske koncerner, der står bag de største af de digitale deleplatforme, for at vokse på bekostning af eksisterende brancher, nationale værdier og nationale muligheder for regulering og beskatning. Samtidig er det tydeligt, at Internettet har sin begrænsning, hvad angår fællesskab og tillid, og der er flere og flere eksempler på snyd, svindel og *free riding*: Bondefangeri, falske betalingskort og identiteter, falske ratings og rankings, mangelfuld information, skuffelser og misforståelser omkring de ressourcer, der deles.

# ”Det er kombinationen af markedsökonomien med det ældgamle princip om at dele, vi kalder *deleøkonomi*.”

Samtidig med at den kommercielle deleøkonomi drevet af de store, internationale platforme diskuteres og kritiseres, er der ved at vokse en deleøkonomi frem, der er mere nede på jorden. Den nye teknologi gør det nemlig også muligt at udnytte og udbygge lokale *offline* fællesskaber. Både i storbyens lokalområder og i de mindre byer og landsbyer tager borgere såvel som myndigheder Internettet og mobiltelefonen i brug for at finde og inddrage hinanden i delingen af lokale ressourcer og resultater. Kombinationen af ny teknologi og byens nærmiljø mht i deling af kørelejlighed, børnepasning og plæneklippere er måske mindre stortilet og opmærksomhedsskabende end Uber og Airbnb, men det er en form for deleøkonomi, der er effektiv, fordi den, ligesom den ældgamle form for deling, er baseret på det direkte opsyn og den tillid, som byens geografiske nærhed muliggør.

---

→ Selvom det er spændende, at vi kan dele ferielejlighed med italienere og dele software med indere, er de fleste af hverdagens problemer og deres mulige løsninger lokale. Den lokale deleøkonomi har derfor mindst lige så stort potentiale som den internationale. Deleøkonomien fungerer bedst, når den er nede på jorden og ude i byen. ■

Hvis du vil læse mere

- Botsman, R. and R. Rogers (2010):** *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York. Harper Business. New York.
- Gambetta, D., (ed.) (1988):** *Trust: Making and breaking cooperative relations*. Basil Blackwell. New York.
- Gansky, L. (2010):** *The Mesh. Why the Future of Business is Sharing*. Penguin. New York.
- Ostrom, E. (1990):** *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Polanyi, K. (1973/1944):** *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time* (Reprint). Beacon Press. Boston.
- Rifkin, J. (2000):** *The Age of Access: The New Culture of Hypercapitalism*. Tarcher/Putnam. New York.
- Sahlins, M. (1972):** *Stone Age Economics*. Routledge. London.



**BYHØST**<sup>°</sup>

## Byhøst

byhoest.dk

### Hvad er Byhøst?

Byhøst er en forening og en online-tjeneste, der informerer, inspirerer og guider brugere i at samle og bruge af naturens råvarer, også i byen. Gennem online kortlægning af den spiselige natur, guidede events i alle afskygninger og formidling i øjenhøjde, giver Byhøst alle mulighed for at finde og bruge naturens råvarer hjemme i køkkenet.

Byhøst har en digital deletjeneste i form af en Byhøst app, som er et mobilt værktøj med et online delekort, der gør det let at finde og samle vilde råvarer lige der, hvor du står. Gennem app'en finder og deler Byhøsts brugere de steder, hvor man kan finde vilde råvarer i det offentlige rum. Efterhånden som brugere bidrager med deres samlesteder til Byhøst-kortet,

kortlægger Byhøst sammen med sine brugere Danmarks vilde spiselige natur. App'en har over 20.000 madinteresserede brugere i alle aldre, men den primære gruppe er kvinder i alderen 24–35 år. Der er indtil videre registeret 1.500 samlesteder på det digitale kort.

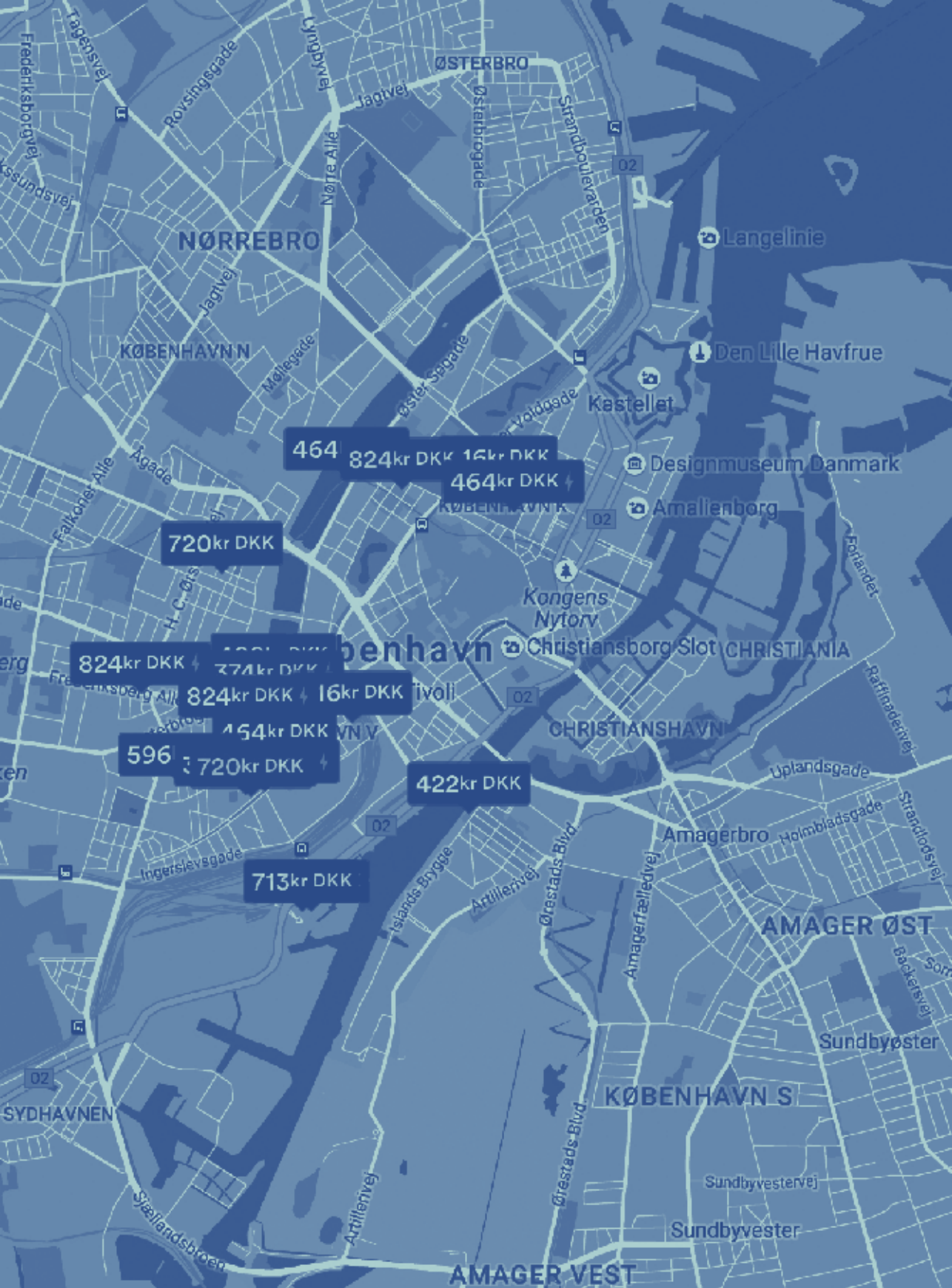
Byhøsts forretning bindes op på strategiske partnerskaber med forskellige samarbejdspartnere som kommuner, lokaludvalg, museer, virksomheder og interesseorganisationer.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Byhøst?

Byhøst handler om at være fælles om vilde råvarer og knytte folk til dem gennem viden, oplevelser og værdier. Man bliver mere knyttet til en by, et område, en

park, hvis man har et æbletræ eller en havtornbusk, man plukker af år efter år. Når man bliver opmærksom på, at byen er spiselig, passer man bedre på den, og det giver livskvalitet at have et forhold til den omkringliggende natur. Der er masser af muligheder for at spise de æbler, der er i byens parker i stedet for at købe sprøjtede æbler pakket ind i plastik og fragtet fra plantager i Spanien. Og så er vild mad fra jord til bord en dejlig ting at være sammen om. Byhøst arbejder for at skabe mere sociale, renere, grønnere og mere spiselige byer. ■





NØRREBRO

ØSTERBRO

KØBENHAVN N

Langelinie

Den Lille Havfrue

464 824kr DKK 16kr DKK

Kastellet

Designmuseum Danmark

464kr DKK

KØBENHAVN K

Amalienborg

720kr DKK

Kongens Nytorv

Christiansborg Slot CHRISTIANIA

824kr DKK

824kr DKK 16kr DKK

CHRISTIANSHAVN

596 720kr DKK

422kr DKK

Amagerbro

AMAGER ØST

713kr DKK

KØBENHAVN S

Sundbyøster

SYDHAVNEN

Sundbyvestervej

Sundbyvester

AMAGER VEST

Artikel

# Hvad ved vi om Airbnb i København?



**P**å ganske kort tid er en ny type virksomheder vokset frem. Virksomheder som fokuserer på at forbinde udbydere og efterspørger af en vare ved hjælp af en internetbaseret platform. De mest kendte eksempler er nok Airbnb og Uber. I denne tekst vil vi fokusere på en af disse nye virksomheder: Airbnb. Vi vil vi i teksten søge at give svar på følgende spørgsmål:

1. Hvor udbredt er Airbnb i København i forhold til andre sammenlignelige storbyer?
2. Hvordan er udbuddet af Airbnb-lejemål fordelt i København?
3. Hvor "professionel" er Airbnb-udlejningen i København?

Det vil vi gøre ved at trække data fra internettet om udbuddet af lejemål hos Airbnb. Vi har benyttet data fra København og sammenlignelige storbyer. Data er trukket fra hjemmesiden Inside Airbnb (2016). Vi har fokuseret på værelser og lejligheder, som er udbudt i 2015 eller 2016. Når vi har brugt oplysninger om samtlige husstande i København, har vi trukket data fra Danmarks Statistiks BOL-register ultimo 2014. For information om andre storbyers samlede boligmasse har vi benyttet datakilder fra den pågældende by, som er frit tilgængelige.

## ”København ... har en Airbnb lejemålsandel, som kun overgås af Paris.”

### København i forhold til de andre storbyer

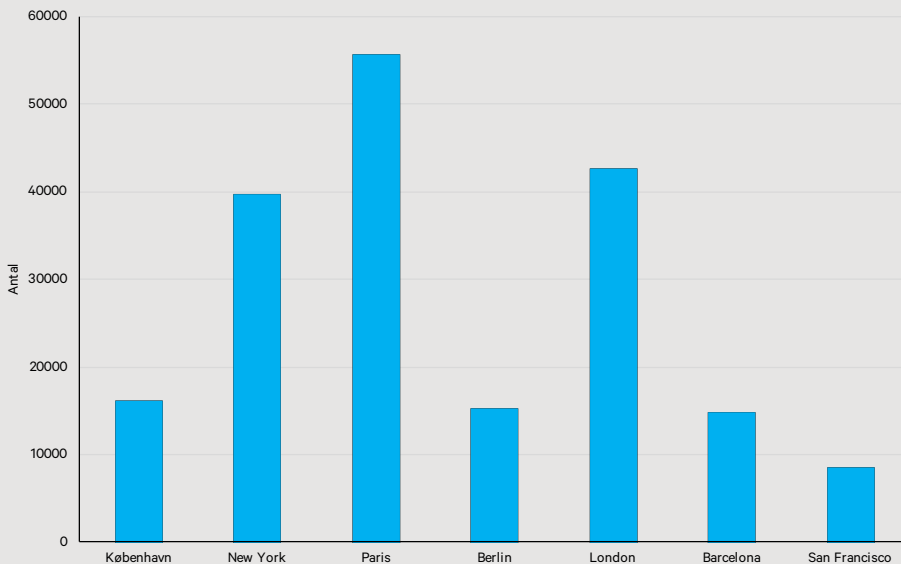
Hvis man sammenligner København med andre storbyer, ser det umiddelbart ud til, at den danske hovedstad har et relativt højt antal udbudte lejemål, jf. fig. 1. Godt nok ligger København på et markant lavere niveau end byer som New York, Paris og London, men det er også byer med langt flere indbyggere og flere turister (jf. Euromonitor International (2016)). Ifølge de offentlige tilgængelige data har København faktisk et større udbud end byer som Barcelona, Berlin og San Fransisco.<sup>1</sup>

Hvis man sammenholder antallet af udbudte lejemål med antallet af boliger i byerne, ændrer tallene sig ret markant. I fig. 2 kan man se, at København faktisk har en Airbnb lejemålsandel, som kun overgås af Paris. Man kan altså være forvisset om, at københavnernes har taget Airbnbs udlejningsmodel til sig.

<sup>1</sup> Dette skyldes måske, at myndighederne i Berlin har indført regler for Airbnb, som betyder at udlejere ikke må udleje hele lejligheder via Airbnb.

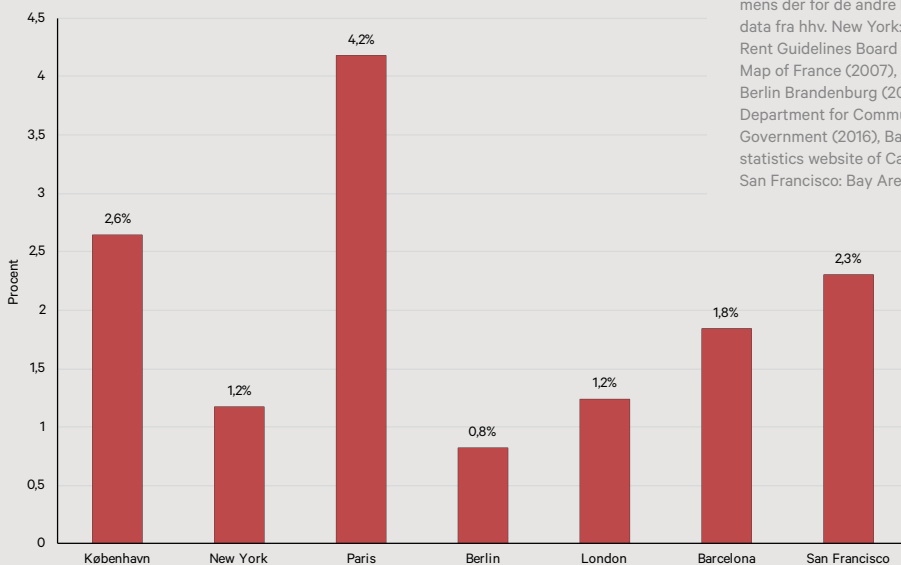
**Fig. 1.** Antal aktive Airbnb opslag i 2016 opdelt på byer.

Kilde: Inside Airbnb (2016).

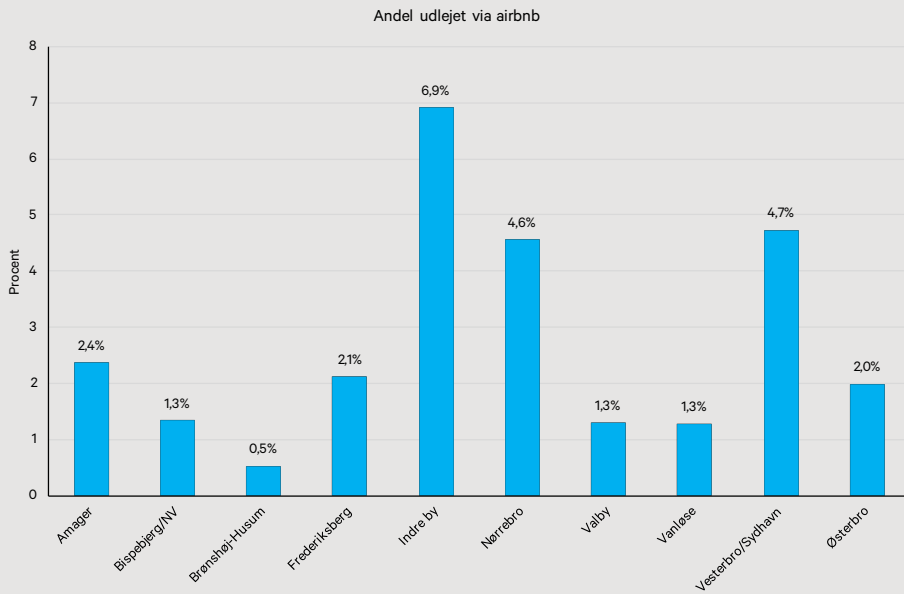


**Fig. 2.** Andel af boligmassen som udlejes via Airbnb opdelt på byer.

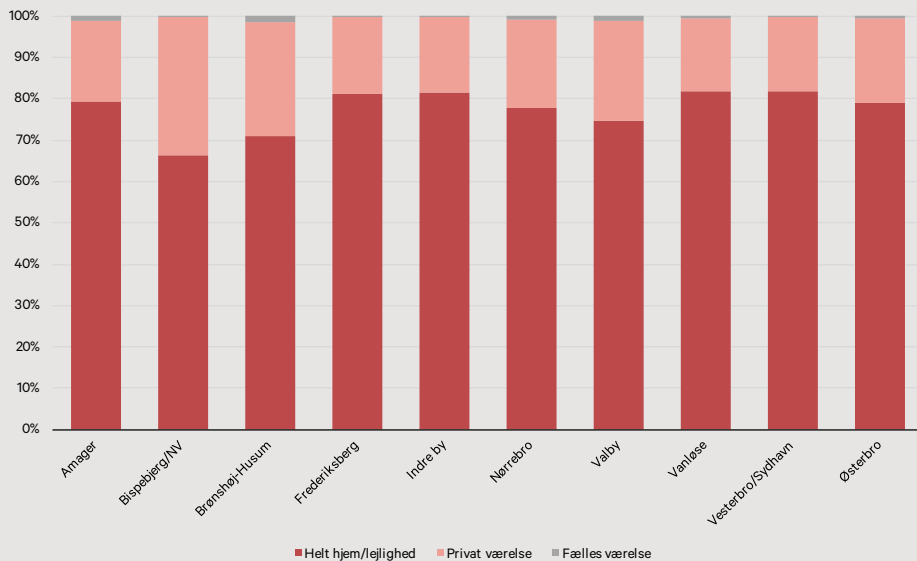
Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016), Danmarks Statistiks BOL-register ultimo 2014, mens der for de andre byer, er brugt data fra hhv. New York: New York City Rent Guidelines Board (2016), Paris: Map of France (2007), Berlin: Statistics Berlin Brandenburg (2015), London: Department for Communities and Local Government (2016), Barcelona: Official statistics website of Catalonia (2016) og San Francisco: Bay Area Census (2010).



**Fig. 3.** Andel af boligmassen som udlejes via Airbnb opdelt på områder i København.



**Fig. 4.** Fordelingen af værelsestyper som udlejes via Airbnb på områder i København.



Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016) og Danmarks Statistiks BOL-register ultimo 2014. Der er taget udgangspunkt i lejemaal, som er blevet udlejet mindst én gang i 2015 eller 2016.

### Udbuddet af udlejning i forskellige bydele i København

Hvordan er udbuddet så fordelt over de forskellige bydele i København? Dette giver data os mulighed for at afdække. I fig. 3 viser vi andelen af udbudte lejemaal fordelt over bydele. Indre by topper med helt op mod 7 pct. af boligmassen, mens Brønshøj-Husum ligger i bunden med ca. 0,5 procent.

De udlejede husstande i København er fortrinsvis hele lejligheder eller huse. I fig. 4 kan man se, at andelen ligger på mellem 70 og 80 procent fordelt på bydele.

Priserne per overnatning varierer en del i København. I fig. 5 fremgår gennemsnitspriserne på de udbudte lejemaal i forskellige områder. Indre by topper med en pris på 1137 kr. per nat, mens vi finder de laveste priser i yderranden af København. Området med den laveste gennemsnitspris er Bispebjerg/NV med 574 kr. per nat.

**Fig. 5.** Gennemsnitspris per døgn på Airbnb for helt hjem/lejlighed opdelt på områder i København.

Kroner

550 - 600
600 - 650
650 - 700
700 - 750
750 - 800
800 - 850
1100 - 1150



Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016). Der er taget udgangspunkt i lejemaal, som er blevet udlejet mindst én gang i 2015 eller 2016.

Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016). Der er taget udgangspunkt i lejemaal for hele hjem/lejligheder, som er blevet udlejet mindst én gang i 2015 eller 2016.



Lars Pico Geerdsen er direktør i Kraks Fond Byforskning og uddannet ph.d. og cand.polit fra Københavns Universitet. Ved siden af Kraks Fond underviser Lars i kvantitative metoder ved Sociologisk Institut, Københavns Universitet.



Ditte Håkonsen er forsker hos Kraks Fond Byforskning og uddannet cand.scient i geografi og geoinformatik fra Københavns Universitet. Dittes forskning fokuserer især på virksomheders placering og arbejdsstyrkens geografi.



Ismir Mulalic er lektor på DTU, Senior Fellow i Kraks Fond Byforskning og ekstern lektor ved Københavns Universitet. Ismir er uddannet ph.d. og cand.polit fra Københavns Universitet, og Ismirs forskning beskæftiger sig med urban økonomi.

## Hvilket udlejningsmønster ser vi i København?

Et af argumenterne for deleøkonomi er, at det involverer almindelige familier, som blot gør deres ejendom (fx bolig eller bil) tilgængelige for andre, når de ikke selv skal bruge den. Men i hvor høj grad er det også tilfældet i København for Airbnb?

En indikation på at udlejningen ikke er professionaliseret er, at personer maksimalt udlejer et eller to lejemål. I fig. 6 vises fordelingen af antal udbudte lejemål per udlejer. Af figuren fremgår det, at udlejningen i København stort set alene består af personer, som lejer et eller to lejemål ud. Det virker på denne baggrund plausibelt, at det er personers egen bolig eller dele deraf, de udlejer.

En anden indikation på en professionalisering af udlejning kan være, hvis personer udlejer deres lejemål et højt antal gange på et år. Det nærmeste vi kan komme antal af udlejninger, er antallet af vurderinger, en udlejer har fået fra lejere via Airbnb.<sup>2</sup>

I fig. 7 viser vi, at antallet af vurderinger på et år er fordelt over udlejerne. Lidt over tre procent har mere end 50 vurderinger. Det er altså ikke en stor gruppe som udlejer i en størrelsesorden, så det minder om egentlig hoteldrift. Samtidig viser tallene dog, at en ikke ubetydelig del af personerne udlejer i sådan et omfang, at de formentligt har mærkbare indtægter ved udlejningen. Således udlejer mere end 45 procent af personerne mindst 10 gange om året. ■

<sup>2</sup> Vi har ikke oplysninger om egentlige antal udlejninger per udlejer. Dvs. at det reelle tal kan være højere, da nogle givetvis undlader at anmelde/vurdere det lejemål, som er blevet benyttet.

### Data

**Bay Area Census (2010):** San Francisco City and County – HOUSING OCCUPANCY. [goo.gl/Qxvj5V](https://www.sfdph.org/dph/epi/airbnb/Pages/airbnb_census_data.aspx). Set september 2016.

**Department for Communities and Local Government (2016):** "Dwelling stock (including vacants), Local authority housing data and Net supply of housing". [goo.gl/ONlw06](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/544442/2016-09-27-dwelling-stock-local-authority-housing-data-and-net-supply-of-housing.pdf). Set september 2016.

**Euromonitor International 2016:** "Top 100 City Destinations Ranking". [goo.gl/qRYTq6](https://www.euromonitor.com/top-100-city-destinations-ranking).

**Inside Airbnb (2016):** "Get the data". [goo.gl/MwSTzI](https://www.insideairbnb.com/data/). Set september 2016.

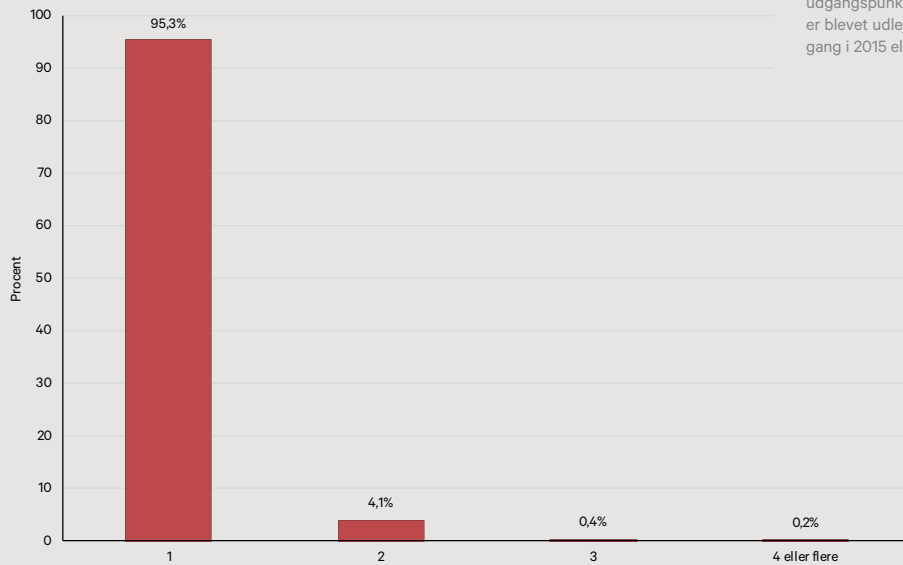
**Map of France (2007):** "Paris Housing". [goo.gl/QUtwVh](https://www.mapofparis.com/housing/). Set September 2016.

**New York City Rent Guidelines Board (2016):** "2016 Housing Supply Report". [goo.gl/MwaWRq](https://www.nyrentguidelinesboard.org/wp-content/uploads/2016/09/2016-Housing-Supply-Report.pdf). Set september 2016.

**Official statistics website of Catalonia (2016):** "Dwellings and households". [goo.gl/KqBmKn](https://www.idescat.cat/indicadors/indicadors_ingles.asp?indicador=10). Set september 2016.

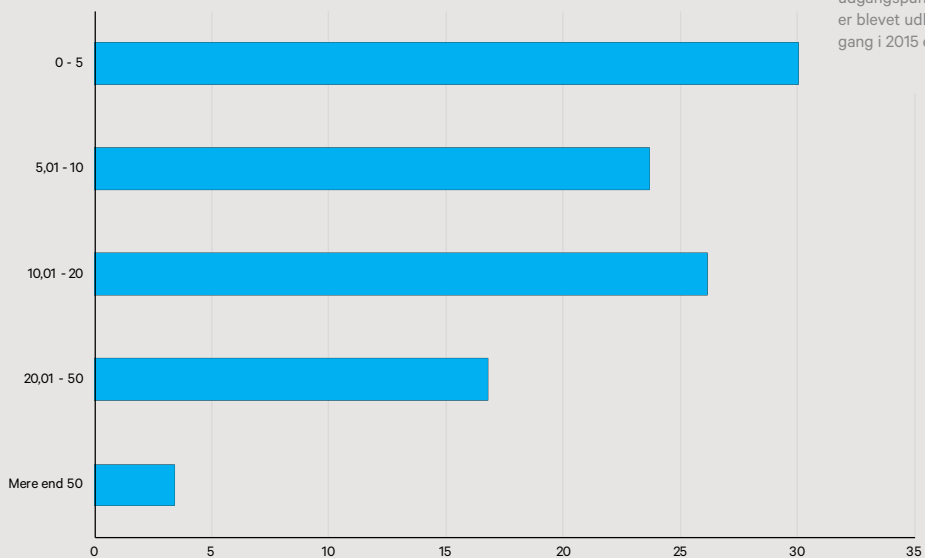
**Statistics Berlin Brandenburg (2015):** "Die kleine Berlin – Statistik 2015". [goo.gl/9UbvUK](https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/berlin-statistik-2015/). Set september 2016.

**Fig. 6.** Antal lejemål per Airbnb udlejer.



Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016). Der er taget udgangspunkt i lejemål, som er blevet udlejet mindst én gang i 2015 eller 2016.

**Fig. 7.** Fordelingen af antal vurderinger per lejemål om året på Airbnb.



Kilde: Egen udregning på baggrund af data fra Inside Airbnb (2016). Der er taget udgangspunkt i lejemål, som er blevet udlejet mindst én gang i 2015 eller 2016.



Analyse

# Det geografiske landkort — Delebyernes arbejde med deleøkonomi

Brian Landbo, Rambøll Management Consulting

Den danske befolkning vokser som helhed, men den samlede udvikling dækker over forskellige situationer rundt om i landet. Nogle kommuner og byer oplever en stigende bosætning, mens andre oplever affolkning og en ændret befolkningssammensætning med flere ældre og færre børn og unge. Internt i mange kommuner flytter befolkningen rundt fra bebyggelser, landsbyer, oplandsbyer til hovedbyer. Urbaniseringen står ikke til at ændre. I nogle kommuner vil tilbagegang måske være et vilkår, mens urbaniseringen i andre kommuner og byer vil skabe andre udfordringer.



### **Et bredere perspektiv på byudvikling og byplanlægning**

Selv om byudvikling og byplanlægningen i de danske kommuner typisk kredser om fysiske strukturer som infrastruktur, boliger og erhvervsområder, er der i de senere år kommet mere fokus på betydningen af de sociale strukturer i byudviklingen.

Dette i takt med, at man ser betydningen af det byggede miljø for udfoldelse af velfærd og bylivet; at de sociale relationer og aktiviteter, der udspiller sig i byernes rum, har enorm betydning for sammenhængskraften. Borgerens livskvalitet, engagement og deltagelse i byens liv og byen som ramme for nye relationer synes ydermere at spille en større rolle, når vi planlægger fremtidens by.

Et væsentligt aspekt i denne drejning er det aktive medborgerskab. Det handler blandt andet om muligheden for at tage medansvar for egne og andres livsvilkår samt bidrage til udviklingen af robuste lokalsamfund og fællesskaber. Det er følgelig en grundtanke, at det er vigtigt at styrke og udvikle fællesskaber. Dette gælder både for storbyen med udsatte områder og fragmenterede områder uden for bykernen, men det gælder også for landsbyerne, hvor afstanden til kommunens købstæder og hovedby kan synes at vokse.

### **Deleøkonomi i by- og samfundsplanlægningen**

Flere af kommunerne i Deleby-projektet ser deleøkonomi som en nytænkning af andelsbevægelsen. Nogle af kommunernes deleøkonomiske projekter og initiativer er forankrede i digitale platforme, mens andre fungerer uden. Fælles er også at perspektiverne i høj grad synes at være koncentreret omkring det sociale og omkring mulighederne for at bidrage til udviklingen af fælleskab og kommunens byer.

Det er eksempelvis tilfældet i Sønderborg Kommune, hvor forvaltningen har været aktiv i etableringen af en eldebils-ordning, hvor borgerne i landdistrikterne får mulighed for at booke en elbil, når de har brug for det. Ordningen er et supplement til den offentlige kollektive transport og giver mulighed for at knytte borgerne i landdistrikterne tættere på kommunens købstæder.

Det er også tilfældet i Københavns Kommune, hvor Kultur- og Fritidsforvaltningen har afprøvet forskellige deleøkonomiske koncepter rette mod at skabe en levende storby i samarbejde med byens borgere, foreninger og kreative og kulturelle aktører. Eksempler herpå er naboskab på byens biblioteker og initiativet OurHub, som er skabe med konkrete sociale objekter (spil mv.), der skal installeres i byens parker og rum.

Nogle enkelte kommuner har stærkt fokus på de muligheder, deleøkonomien rummer i forhold til innovation og iværksætteri, herunder bl.a. på de finansieringsmæssige rammevilkår for iværksættere. Det er eksempelvis tilfældet i Lejre Kommune, hvor rollefordelingen mellem borgere, erhvervsliv og den kommunale forvaltning omkring deleøkonomi er helt klar. Forvaltningen indtager facilitatorrollen og arbejder fokuseret på at finde løsninger på udfordringer. Derudover er rollen at formidle løsningsmulighederne, at fortælle de gode historier, bl.a. til glæde for områdets iværksættere.



# ”Borgerens livskvalitet, engagement og deltagelse i byens liv og byen som ramme for nye relationer synes ydermere at spille en større rolle, når vi planlægger fremtidens by.”

Det er også tilfældet i Middelfart Kommune, der ser deleøkonomi som en driver for den grønne omstilling. De deleøkonomiske indsatser i Middelfart Kommune er således tæt knyttet til Kommunens strategi og indsatser i forhold til grøn omstilling og grøn vækst, hvor der bl.a. er fokus på at støtte op om de virksomheder, der tør udnytte den nye grønne teknologi og herigennem skabe vækst og jobs.

## Gammel vin på gamle flasker?

Som nævnt ser flere af kommunerne i Deleby-projektet deleøkonomi som en nytænkning af andelsbevægelsen. Men når deleøkonomi som begreb bliver synonym med samskabelse, medborgerskab mv., så er grænserne for deleøkonomisk-funderede projekter og initiativer ikke tydelige.

Det viser sig også ved at de indsatser, som de kommunale forvaltninger kategoriserer som værende deleøkonomiske, ofte langt fra er knyttet til digitale platforme. Det viser sig også ved at kommunernes indsatser for at udvikle byrummene, fx i storbyens parker og på landsbyernes legepladser, bliver eksempler på deleøkonomisk-funderede projekter og initiativer.

Med andre ord ved vi i dag ikke nok om, hvordan deleøkonomi er koblet til by- og samfundsplanlægningen. Det deleøkonomiske begreb er endnu for svagt defineret og afgrænset i denne sammenhæng, og det er endnu uklart, hvilke konkrete deleøkonomiske redskaber og værktøjer de kommunale forvaltninger kan råde over.

Derfor er det heller ikke helt klart, hvilke roller kommunerne kan indtage på det deleøkonomiske felt. Nogle af kommunerne i Deleby-projektet indtager en meget aktiv og udviklende rolle og ser deleøkonomi som nye måder at arbejde med velfærdsløsningerne på. Her kan grundtankerne i deleøkonomi og de teknologiske aspekter måske give nye og betydningsfulde velfærdsydelser for begrænsede midler. Andre kommuner er mere passive og ser deres rolle som værende understøttende og supporterende – særligt, hvis en indsats kan knyttes til effektivisering og besparelser.

---

→ På de følgende sider kan man læse om, hvad de syv deltagerkommuner har initieret, og hvordan de har forholdt sig til deleøkonomi. ■

# Frederikssund Kommune

**Hvordan kan deleøkonomi skabe en bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer?**

**Hvordan kan deleøkonomi understøtte nye erhverv og arbejdspladser?**

**Hvilke sociale og fællesskabsmæssige perspektiver rummer deleøkonomi?**

**T**eknisk Udvalg i Frederikssund Kommune besluttede, at Kommunen skulle indgå i Deleby-projektet med henblik på at blive klogere på, hvordan deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer kan medvirke til at skabe en bedre udnyttelse af de eksisterende ressourcer og understøtte nye erhverv og arbejdspladser.

I Frederikssund Kommune kan dette dreje sig om alt fra bedre udnyttelse af kommunens lokaler til samarbejde mellem borgere, virksomheder og foreninger om deling af faciliteter og udstyr. Det kunne fx også være en endnu bed-

re udnyttelse af overskudsvarme eller spildprodukter fra virksomheder.

I Deleby-projektet har der i Frederikssund bl.a. været fokus på tre initiativer:

1. "Stop spild af mad" er et projekt med geografisk udgangspunkt i Slangerup, der handler om at indsamle madrester fra kantiner, restauranter mv. og bruge det til at tilbyde fx et ugentligt måltid til ældre eller andre, som har brug for det.
2. Ideen bag projektet "Del Dit Landskab" er at skabe et let tilgængeligt koncept for at oprette lokale dyrelaug, fx bilaug, hønselaug og fårelaug.
3. Endelig er ideen i initiativet "Grønt hus" at oprette et grønt hus, hvor grønne foreninger kan have møder, fællesspisninger og sociale arrangementer. Et fysisk sted, hvor borgerne kan komme ind fra gaden og møde de grønne foreninger.

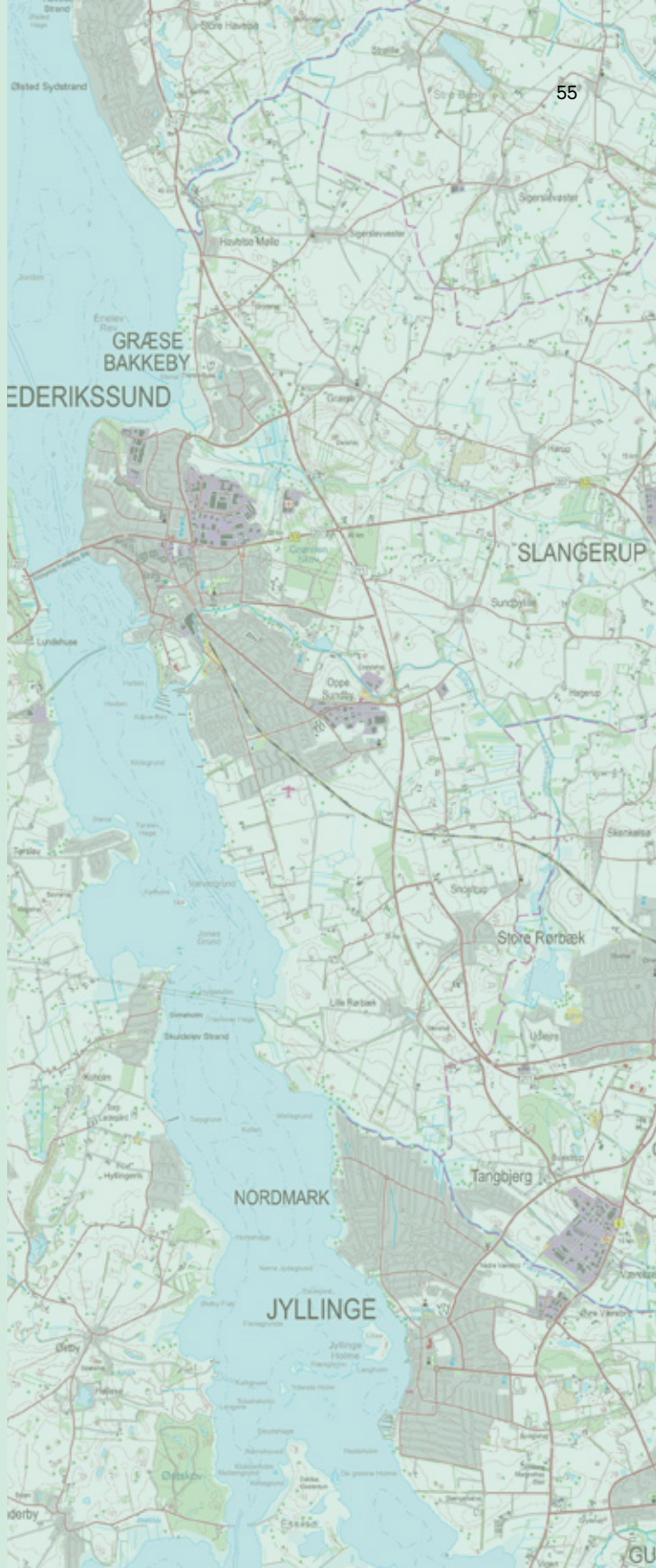
Foruden fokuseringen på bedre udnyttelse af de eksisterende ressourcer har Frederikssund Kommune samtidigt et fokus på de mere sociale og fællesskabsmæssige perspektiver ved deleøkonomien. For Kommunen rummer mange af de eksisterende og allerede gennemførte initiativer omkring byudvikling herunder eksempelvis det såkaldte "bogtræ" i Sillebro Ådal, hvor borgere afleverer bøger i træet til glæde for den næste forbigående.

I den nye by Vinge – som er ved at blive etableret lidt udenfor Frederikssund – er deleøkonomien tænkt ind i selve designet af det første boligområde. Her er grundene kun på 300 m<sup>2</sup>, så det giver helt af sig selv visse begrænsninger for, hvad beboerne kan have plads til og derfor med god mening kan være fælles om. I samarbejde med kommunen er pioner-gruppen Vinge Gror – der også tæller ildsjæle, der bor i området omkring Vinge – i gang med at tænke forskellige delekoncepter igennem bl.a. et nyt delehus, hvor målet skal være at

spare ressourcer, styrke nabo- skabet og fremme integrationen mellem Vinge-pionerne og de eksisterende beboere i området.

I Frederikssund sætter dagsordenen om deleøkonomi således fokus på nye potentialer. Nogle kan være baserede på digitale platforme, mens andre ikke er knyttet til de digitale muligheder. Kommunen har et langsigtet perspektiv på potentialerne for at skabe bedre miljø, vækst og livskvalitet. ■

Denne beskrivelse af Frederikssund Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.



# Københavns Kommune

**Hvordan kan deleøkonomi være en driver for grøn omstilling?**

**Hvordan kan deleøkonomi skabe bedre fællesskab i kommunen?**

**Hvordan kan deleøkonomi give ideer til nye måder at arbejde med velfærdsløsninger på?**

**K**ultur- og Fritidsforvaltningen i Københavns Kommune gik ind i Deleby-projektet med det formål at undersøge og blive klogere på deleøkonomi og delekultur. Projektet har således bidraget til at give forvaltningen et godt overblik over de forskellige former for delekulturelle og deleøkonomiske perspektiver, der findes.

Delekultur matcher godt til kommunens kultur- og fritidspolitik 2016–2019, hvor formål og indhold for mange delekulturelle projekter stemmer overens med visionen fra Kultur- og Fritidspolitikken herunder ønsket om at skabe en levende

storby i samarbejde med byens borgere, foreninger og kreative og kulturelle aktører.

For Kultur- og Fritidsforvaltningen har kategoriseringen af delekulturelle og deleøkonomiske tiltag i forhold til sociale, bæredygtige og vækstmæssige perspektiver været meningsfuld og bidraget til at give forvaltningen et bedre overblik over muligheder og udfordringer. Mere konkret har kategoriseringen og Deleby-projektet bidraget til at skærpe forvaltningens fokus, som primært er på de sociale/kollektive delekulturelle vinkler med fokus på lokale fællesskaber og deling af rum og ressourcer.

Delekultur og de tanker, der ligger heri, har tæt kobling til Kultur- og Fritidspolitikken i København og forvaltningens nuværende praksis. Det gælder blandt andet at stille byens kultur- og fritidsinstitutioner til rådighed for borgerne, at give borgerne selvbetjent adgang til bibliotekerne uden for åbningstid, at øge frivillighedsindsatsen i

byen samt at skabe nye projekter sammen med byens borgere og kreative iværksættere.

I forhold til konkrete, enkeltstående deleøkonomiske projekter fra eksterne parter har forvaltningen afprøvet forskellige koncepter, herunder naboskab på byens biblioteker samt et nyt initiativ Ourhub, som handler om at dele sociale objekter i byens parker og rum.

Derudover understøtter forvaltningen de kulturelle og kreative vækstslag gennem rammebetingelser, fx inkubationsmiljøer, mulighed for at bruge byen til nye projekter eller via projektmidler. De delekulturelle aktører findes her på lige fod med andre kulturelle og kreative projektmagere og iværksættere.

Kultur- og Fritidsforvaltningen arbejder ud fra principper for delekultur, udstukket af Kultur- og Fritidsudvalget. Pejlemærkerne er, at delekultur og de initiativer Kultur- og Fritidsudvalget støtter i Københavns kommune skal støtte



det lokale fællesskab, skabe mere tillid og tættere relationer mellem mennesker, skabe mere brug af byens rum og skabe udligning mellem riges og fattiges muligheder for et aktivt kulturliv.

Det medfører bl.a. fokus på initiativer, der udvikler muligheden for delekultur, muligheden for at flere borgere bruger parkerne til rekreative aktiviteter gennem delekultur, for at flere kan anvende nye spil og legeredskaber i gaderummet gennem delekultur, for at nye brugere kan komme i kontakt med andre, der ønsker at bruge faciliteterne, samt for at platformsudbydere for delekultur får mulighed for at eksperimentere med deres løsninger i et virkeligt og progressivt københavnermiljø.

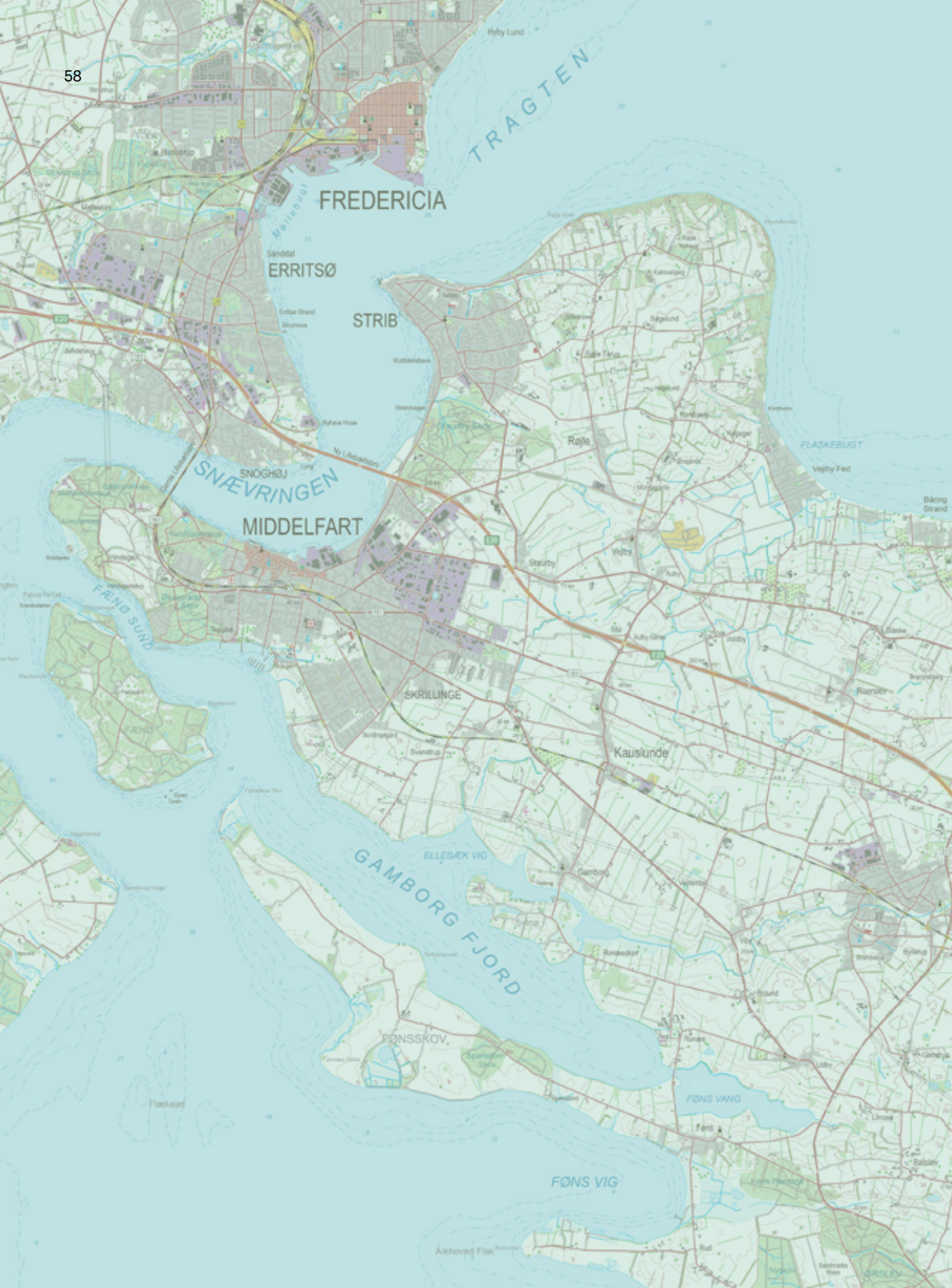
I forlængelse af Deleby-projektet arbejder Kultur- og Fritidsforvaltningen videre med delekulturelle projekter. Fokus er projekter, der giver kulturel merværdi og social sammenhængskraft til byen. Der fokuseres på projekternes formål og realisering frem for, hvordan

projektet er organiseret. Derudover vil forvaltningen gennem kulturinstitutioner og støtte til inkubationsmiljøer være med til at understøtte delekulturelle aktører som del af det kulturelle og kreative vækstlag sammen med andre kulturelle, kreative og sociale projektmagere og iværksættere.

Kultur- og Fritidsforvaltningen vil fortsat arbejde med at skabe en attraktiv by sammen med byens borgere og initiativrige aktører. Delekultur er et godt bud på bidrag til dette og det findes allerede nu i mange former. Forvaltningen forventer derfor, at delekultur vil være aktuelt fremover som del af det øvrige kultur- og fritidsliv. ■

Denne beskrivelse af Københavns Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kultur- og Fritidsforvaltningen i Københavns Kommune.





FREDERICIA

Sanddal  
ERRITSØ

STRØ

SNOGHØJ  
MIDDELFART

SKILLINGE

Kauslunde

ELLEBÆK VIG  
GAMBORG FJORD

FØNSSKOV

FØNS VANG

FØNS VIG

# Middelfart Kommune

**Hvordan kan deleøkonomi være en driver for grøn omstilling?**

**Hvordan kan deleøkonomi skabe bedre fællesskab i kommunen?**

**Hvordan kan deleøkonomi give ideer til nye måder at arbejde med velfærdsløsninger på?**

**M**iddelfart Kommune besluttede at indgå i Deleby-projektet for både at få mere indsigt i de potentialer og perspektiver, som deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer kan medvirke til at skabe, men også for at tage en aktiv rolle i at undersøge mulighederne for at koble løsninger på ressourceudfordringen med grøn erhvervsvekst og fællesskab om fremtidens velfærd.

De deleøkonomiske indsatser i Middelfart Kommune er tæt knyttet til Kommunens strategi og indsats i forhold til grøn omstilling og grøn vækst. Disse rummer dels et vækstperspektiv i forhold til at støtte op om virksomheder, der tør udnytte den nye grønne teknologi og herigennem skabe

vækst og jobs, og dels et bredere bæredygtighedsperspektiv rettet mod at tiltrække nye indbyggere og virksomheder, som vil leve et grønt og sundt liv. Middelfart Kommune ønsker yderligere tempo i den grønne omstilling og ser deleøkonomi som en driver for den grønne omstilling.

De deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer i Middelfart Kommune spænder således også vidt. Eksempelvis har Kommunen set nærmere på de cykler, der i dag ryger på genbrugspladsen som affald, og har taget initiativ til et frivilligt projekt, hvor cyklerne bliver samlet, istandsat og stillet til rådighed for flygtninge. Kommunen tænker dog bredere og ser samtidigt på, om fx vejene kan bruges på andre og mere kreative måder – eksempelvis som energikilde, når solen opvarmer asfalten.

For Kommunen handler deleøkonomi således om nye måder at arbejde med velfærdsløsningerne på. Dette gælder ikke mindst i forhold til de teknologiske aspekter ved deleøkonomi, idet Kommunen ser gode muligheder for, at grundtankerne i deleøkonomi og

de teknologiske aspekter kan give nye og betydningsfulde velfærdsydelser for begrænsede midler.

Kommunen har også fokus på de sociale og fællesskabsmæssige perspektiver ved deleøkonomi. Et af målene med at indgå i Deleby-projektet har således været at lære mere om, hvordan lokalsamfundene i Kommunen i fællesskab kan finde nye måder at dele og bruge hinandens ressourcer på.

For Middelfart Kommune åbner deleøkonomi således op for mange potentialer, og for kommunen rummer begrebet derfor også mange elementer og perspektiver. Løsningerne må meget gerne være baserede på digitale platforme, hvorigennem der kan opnås betydningsfulde velfærdsydelser for begrænsede midler. ■

Denne beskrivelse af Middelfart Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.



# Slagelse Kommune

## Hvordan kan deleøkonomi være en driver for grøn omstilling?

## Hvordan kan deleøkonomi skabe bedre fællesskab i kommunen?

## Hvordan kan deleøkonomi give ideer til nye måder at arbejde med velfærdsløsninger på?

Slagelse Kommune indgik i Deleby-projektet for at undersøge mulighederne for at kunne udnytte ressourcerne i Kommunen endnu bedre. Det er både de kommunale ressourcer, men også ressourcer hos private og virksomheder, som måske kan udnyttes endnu bedre. For Slagelse Kommune kan deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer medvirke til at udnytte ressourcerne bedre og dermed bidrage til at skabe løsninger, der er mere økonomisk og miljømæssigt bæredygtige.

Samtidigt har Kommunen fokus på, at de deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer er rettet mod udviklingen af landdistrikterne i Kommunen og ikke mindst mod de behov som Kommunens

borgere og virksomheder står med.

Et eksempel på et deleøkonomisk tiltag i Slagelse Kommune er etableringen af landsbykontoret "bis'koppen" i Bisserup, hvor der tre gange om ugen er åbent, og hvor alle borgerne i Bisserup og omegn kan komme og dele med hinanden. Bis'koppen tilbyder håndsrækninger, fælleskørsel, lån og udlån af værktøj, trailere, brændekløvere, højtryksrensere, lektiehjælp, fotokopiering, plan-te-bytte dag.

Et andet eksempel er fødevarer Lokalt, hvor en række lokale fødevarereproducenter er gået sammen om at distribuere deres produkter. Der er desuden etableret en forening til at distribuere de lokale producenters produkter ud til restauranter, kantiner og andre aftagere i lokalområdet.

Et tredje eksempel er et forsøg, hvor ældre borgere og borgere med kroniske sygdomme kan låne kommunale elcykler udenfor arbejdstiden og dermed få mulighed for at motionere.

Slagelse Kommune har derudover arbejdet med deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer på de indre forvaltningsmæssige

linjer. Her har fokus også været på effektiviseringer ved at udnytte de kommunale ressourcer bedre og mere optimalt.

Et eksempel er etablering af en bilpulje for administrative medarbejdere omkring Rådhuspladsen i Slagelse, hvor 12 biler er blevet puljet og gjort tilgængelig for alle som har bidraget til puljen. Det har givet en langt større mulighed for at booke en ledig bil og samtidig er udnyttelsen ad den enkelte bil blevet væsentlig større.

Et andet eksempel er Kommunens strategi for anvendelse af de kommunale ejendomme, hvor målet er at optimere brugen og dermed på sigt få færre kommunale bygninger og de bygninger, som stadig er kommunale, skal udnyttes langt bedre.

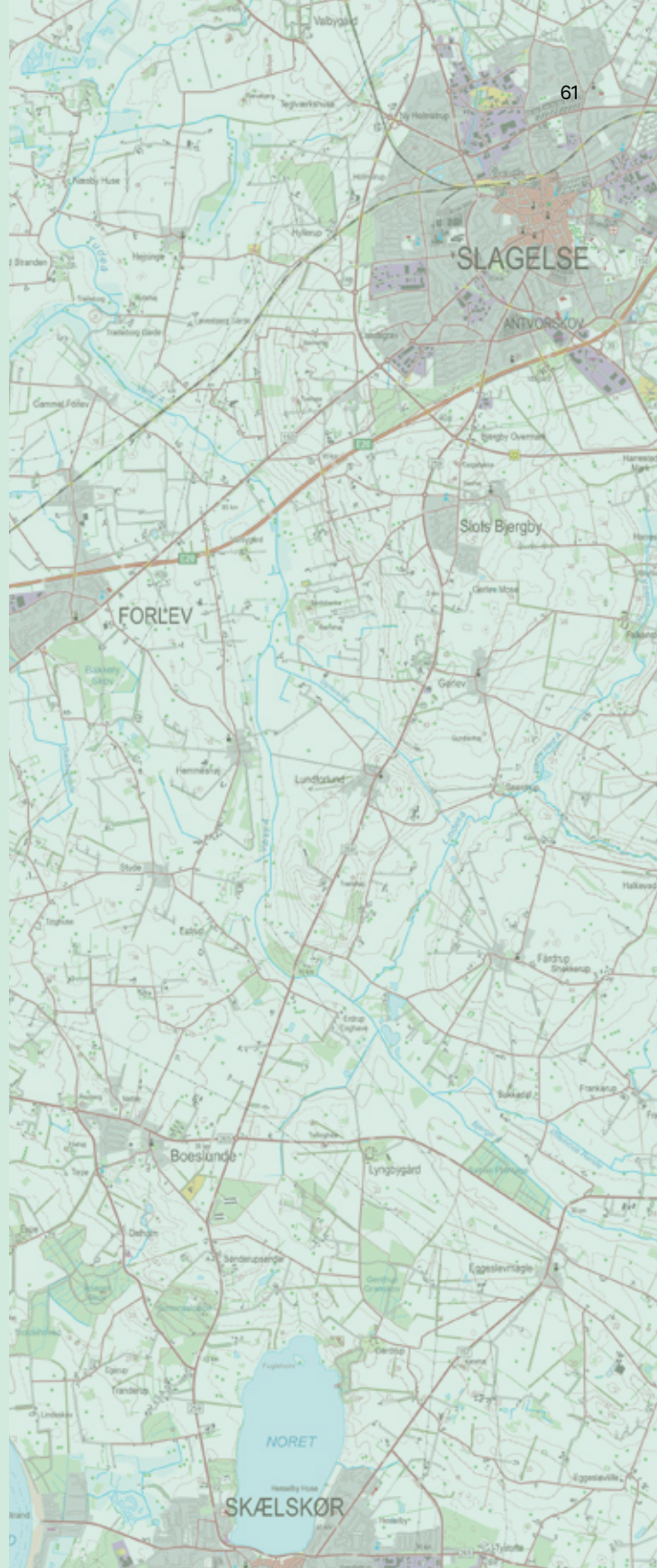
For Slagelse Kommune handler deleøkonomi derfor grundlæggende om at udnytte ressourcerne smartere og mere effektivt. Det kan åbne op for økonomiske gevinster for virksomheder der kan tjene penge på at etablere muligheder for at dele ressourcerne bedre. Det kan også åbne op for økonomiske gevinster for brugere af ressourcerne, som kan spare

penge ved ikke at skulle investere i ressourcen selv, ligesom det kan give ejeren af ressourcen en mulig indtjening.

For Slagelse Kommune kan deleøkonomi også åbne op for en række mere bæredygtige gevinster. Ved at dele ressourcerne endnu mere og ved at udnytte ressourcerne bedre og mere effektivt, kan der dels opnås energibesparelser dels opnås en mindre miljøbelastning.

Sidst men ikke mindst ser Slagelse Kommune, at deleøkonomi kan give nogle gevinster for fællesskabet i Kommunen. Dette eksempelvis i form af at borgerne i kommunen kan få adgang til ressourcer, som de ellers ikke ville have mulighed for at få adgang til. ■

Denne beskrivelse af Slagelse Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.



# Sønderborg Kommune

## Hvordan kan deleøkonomi eksistere uden brug af digitale løsninger?

## Hvordan kan deleøkonomi skabe nye fællesskaber?

## Hvordan kan deleøkonomi skabe bedre udnyttelse af begrænsede ressourcer?

**S**ønderborg Kommune indgik i Deleby-projektet for at medvirke til at udvikle nye og deleøkonomisk baserede løsninger på udfordringer som ressourcehåndtering, mobilitet og velfærd.

Sundhed, medborgerskab og bæredygtighed er titlerne på Sønderborg Kommunes tre tværgående politikker. At de er tværgående betyder, at alle indsætter, strategier, handleplaner mv. i kommunens forvaltninger og afdelinger følger de tre politikker og knytter sig til de overordnede mål, der er opstillet i dem. Deleøkonomi indgår som en naturlig del af de mange strategier, som kommunen arbejder med. Flere strategier som fx bæredygtighedsstrategi, føde-

varestrategi, strategisk energiplan for grøn transport m.fl. omfatter allerede deleøkonomiske tanker.

Omdrejningspunktet for de deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer i Sønderborg Kommune er de aktiviteter, der foregår blandt borgerne i Kommunen, som bl.a. er synlige i de mange landsbylaug, hvor der historisk har været tradition for at dele, når det gav økonomisk mening. Denne tradition er båret videre i en moderne udgave.

For Sønderborg Kommune handler deleøkonomi i høj grad om del-samfund og om de samskabelses- og medborgerskabsprocesser, der eksisterer i Kommunen om bl.a. at fremme det gode liv, skabe positiv vækst og udvikling samt CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2029 (Project-Zero). Sønderborg Kommune har således en socioøkonomisk vinkel på deleøkonomi, hvor fokus er på de sociale, fællesskabsmæssige og økonomiske potentialer. De teknologiske aspekter ved deleøkonomi er ikke omdrejningspunktet, men digitale platforme (web el. app) er dog relevante, hvis de kan understøtte mulighederne for at imødekomme borgerne. Mødet

mellem mennesker er fortsat et vigtigt udgangspunkt for at dele. Flere af Kommunens deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer eksisterer derfor uden afsæt i digitale løsninger. Et eksempel herpå er projektet "Grejbank for alle", hvor visionen er det gode liv med adgang til friluftaktiviteter for alle i Sønderborg gennem bedre muligheder for at kunne færdes i naturen og for at kunne skabe bedre økonomi ved fællesarrangementer som f.eks. byfester, fællesspisning, fødevarer markeder, kurser o.lign. Projektet "Grejbank for alle" danner desuden grobund for merværdi og kvalitet, hvilket har en positiv effekt på antallet af turister til området. Samtidig forventes projektet at have et bosætningspotentiale, idet tiltaget understøtter levende landsbyer med et højt aktivitetsniveau og livskvalitet.

I tillæg til ovenstående eksempler, har Sønderborg Kommune andre tiltag inden for det deleøkonomiske felt. Det gælder ikke mindst etableringen af en eldebilsordning. Ordningen er et samarbejde mellem Energistyrelsen, Project-Zero, Sønderborg Kommune,



Landdistrikterne i Sønderborg, E.ON, Insero, TADAA! og Landdistrikternes Fællesråd. Eldebilerne giver borgerne i de mindre byer mulighed for at kunne booke en elbil, når de har brug for det. Initiativet har inddraget nogle af erfaringerne fra et igangværende demonstrationsprojekt med landsbybusser og landsbybiler i tre lokalsamfund. Begge initiativer fremmer via deling en adfærdssændring i retning af mere samkørsel og mindre antal biler på sigt samt CO<sub>2</sub>-reduktion, hvis en familie kan afskaffe bil nr.to.

Kommunen understøtter derudover deleøkonomiske initiativer inden for mange andre områder, eksempelvis en række initiativer rettet mod ungdomsmiljøet og deling af byrum og sted.

For Sønderborg Kommune åbner deleøkonomi op for en række potentialer. Deling blandt offentlig og privat kan bidrage til nye fælles typer at anvende ressourcer på, ligesom deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer kan medvirke til, at der skabes nye fællesskaber i de lokale områder. Kommunen har således et lang-

sigtet perspektiv på potentialerne, idet deleøkonomi på længere sigt kan medvirke til at skabe bedre klima, miljø, sundhed og trivsel. Kommunen har fremadrettet tre roller på det deleøkonomiske område. Den har naturligvis myndighedsrollen, men derudover har Kommunen også en rolle som facilitator og en rolle som foregangseksempel, hvor den går forrest med det gode eksempel. Alle tre roller kommer i spil på forskellige tidspunkter og niveauer.

Deleøkonomi er her, og den vokser, men det er dog for tidligt at sige noget om det fulde potentiale for deling af ressourcer. I første omgang handler det om, at vi som Kommune er med til at skabe rammer for fælles udnyttelse af begrænsede ressourcer, såvel offentlige som private, og måske nye fællesskaber. ■

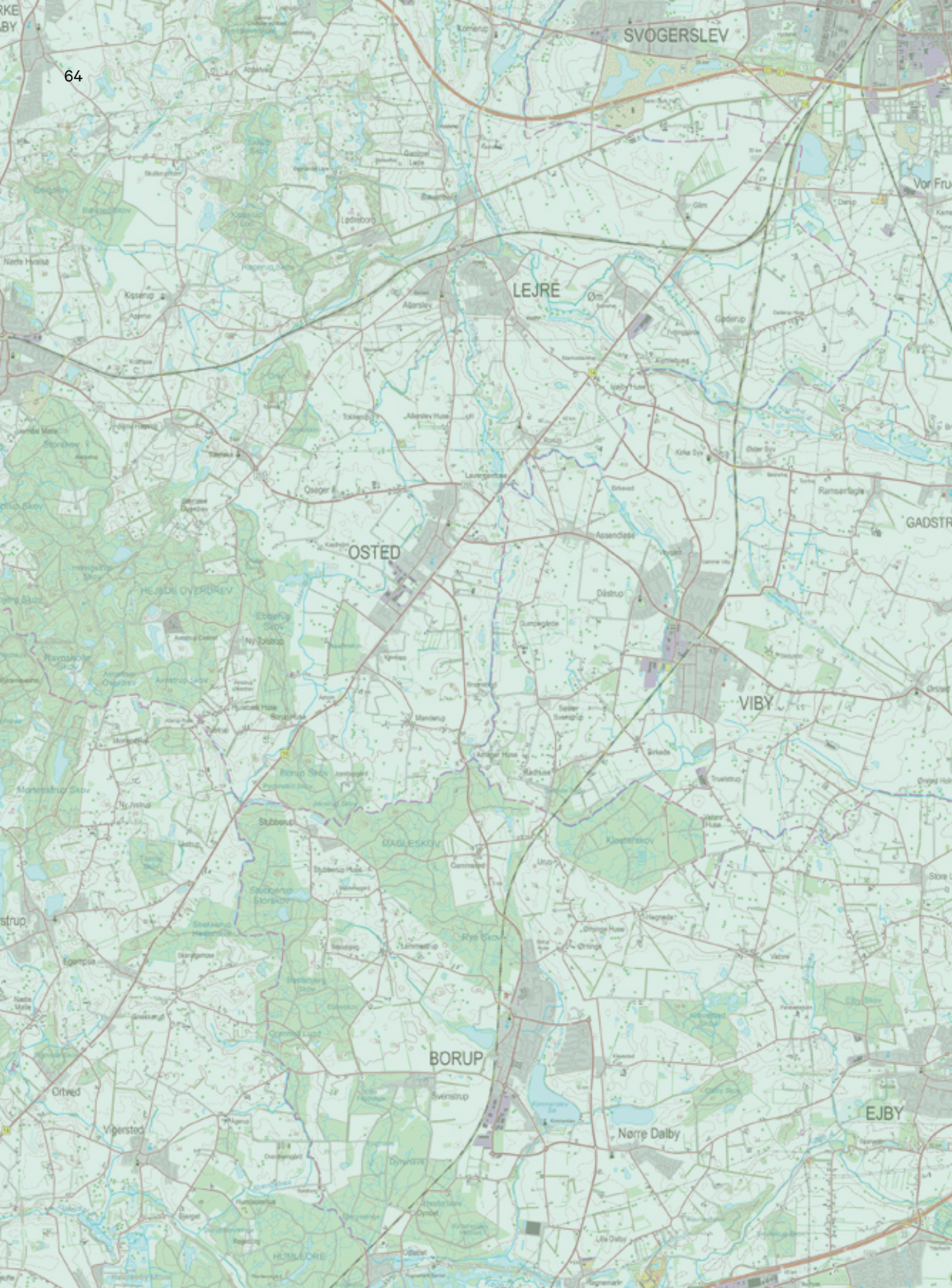
Denne beskrivelse af Sønderborg Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.

Et af initiativerne hos landsbylaugene er at man som tilflytter får overrakt en velkomstpakke. På billedet byder Agnes fra Svenstrup landsbylaug velkommen.

63







# Lejre Kommune

**Hvordan kan deleøkonomi understøtte og være medskaber af en bæredygtig udvikling?**

**Hvordan kan deleøkonomi styrke fællesskaber i landsbyerne?**

**Hvordan kan deleøkonomi styrke partnerskaber i det private erhvervsliv?**

**F**or borgerne i Lejre Kommune er fællesskaber og frivillighed indlejret i kommunens DNA. Her findes en borgerdrevet biograf, frivillige 'skubbere' tager de ældre borgere på tur i skoven, og kommunens økologiske mælkeproducenter deler maskinredskaber, så de på den måde alle sammen har adgang til de nyeste og bedste maskiner. Det er langt fra noget nyt, at man i Lejre Kommune deler med hinanden.

Derfor er det med at dele også et centralt greb i kommunens nye udviklingsstrategi. Lejre Kommune indgik i Deleby-projektet for at udforske deleøkonomiens muligheder og for at styrke den udvikling, der allerede er i gang.

Lejre Kommune ser deleøkonomi som et aktivt redskab til at understøtte og være medskaber af en bæredygtig udvikling. Men også til at sikre, at det er attraktivt at bo i Lejre Kommunes 49 landsbyer.

Derfor har Lejre Kommune især fokus på, hvordan fællesskaber og partnerskaber kan styrkes rundt omkring i landsbyerne og i det private erhvervsliv. Men også på at udnytte ressourcerne bedre inden for en lang række områder.

Frugtlunde, nyttehaver og blomstrende enge til glæde for de lokale borgere har for eksempel flere steder indtaget de kommunale grønne områder. Kommunale køkkener og lokale landmænd arbejder sammen, så 'madmødrene' finder på nye måder at bruge rest-produkter til gavn for økonomien både i køkkenet og hos landmanden.

Lejre Kommune har også fokus på de muligheder deleøkonomien rummer i forhold til innovation og iværksætteri.

Virksomheden Grønvirke holder til i en ombygget stald ved Kyndeløse og beskæftiger sig bl.a. med kommunikation og

projektudvikling for virksomheder og organisationer. Grønvirke har etableret et nyt firma i samarbejde med Herslev Bryghus – Herslev Grønvirke Aps. Virksomheden producerer øl-eddike af rest-øl fra Herslev Bryghus. Den nye virksomhed er kommet hurtigt i gang, fordi de to virksomheder – Herslev Bryghus og Grønvirke – i det fælles selskab 'deler' kapital, madkundskab, logistik-løsninger, kunder og tid. Alt i alt et rigtig godt eksempel på, hvordan deleøkonomi kan skabe bæredygtig udvikling.

Lejre Kommunes rolle er ikke at finde på nye projekter men derimod at indtage facilitatorrollen og hjælpe med at finde gode løsninger til gavn for borgere og erhvervsliv. På samme måde er det kommunens opgave at fortælle de gode historier og dele de gode løsninger. Det bringer folk sammen. ■

Denne beskrivelse af Lejre Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.

# Nyborg Kommune

**Hvordan kan deleøkonomi fremme fælleskab og udvikling i kommunens byer**

**Hvordan kan deleøkonomi skabe nye omkostningseffektive og vækstgenererende løsninger?**

**I** Nyborg Kommune har Udvalget for Grøn Omstilling i en periode arbejdet målrettet med deleøkonomiske projekter og initiativer, og kommunen indgik derfor i Deleby-projektet for at deltage i udviklingen og tests af deleøkonomiske initiativer.

For Nyborg Kommune kan deleøkonomisk inspirerede projekter og initiativer være med til at fremme fælleskab og udvikling i kommunens byer, ligesom initiativerne derudover kan bidrage til at skabe nye omkostningseffektive og vækstgenererende løsninger.

Indsatsen har derfor involveret borgere i kommunens landsbyer og byer, og ved at iværksætte initiativer, som går på tværs af by og land, har indsatsen således

sigtet på at være med til at binde landsbyer og byer endnu tættere sammen. Dette sker eksempelvis på transportområdet, hvor Kommunen har taget initiativ til udbredelse af samkørsel og delebiler. Konkret sker dette gennem projektet Landsbytransport, hvor platformen Min Landsby, der er koblet sammen med GoMore's samkørselsplatform, giver landsbyborgerne mulighed for at få et lift, hvis bussen ikke lige kører, eller man ikke har adgang til bil.

Kommunens involvering i Deleby-projektet har desuden haft fokus på at skabe større indsigt i deleøkonomi som begreb. Dette gælder især i forhold til, hvordan kommunens byer kan komme til at fungere endnu bedre ved at borgerne, virksomhederne og det offentlige finder nye måder at dele og bruge hinandens ressourcer på.

Kommunen ser i dag det deleøkonomiske begreb bredt. Grundlæggende ses deleøkonomi som en form for nytænkning af andelsbevægelsen, hvor såvel digitale som ikke-digitale mødepladser

er udtryk for måder at dele og bruge hinandens ressourcer på. Når kommunen eksempelvis stiller kommunens lokaler og arealer til rådighed for borgerne, er det lige så meget deleøkonomi, som når kommunen engagerer sig i en digital-baseret platform på eksempelvis transportområdet.

For Kommunen vil deleøkonomiske projekter og initiativer fremover fortsat vægte det sociale og mulighederne for at bidrage til udviklingen af fælleskab og kommunens byer. Derudover ser Kommunen muligheder for at deleøkonomiske projekter og initiativer kan bidrage til vækst blandt kommunens virksomheder og dermed til forbedring af beskæftigelsesmulighederne. Det kan eksempelvis ske på fødevarerområdet, hvor overskudsvarer fra eksempelvis dagligvarebutikker kan anvendes som ressource i produktionen hos en virksomhed. Det kan også være, at Kommunen engagerer sig i deleøkonomiske projekter og initiativer, som i højere grad er rettet mod iværksættelse, eksempelvis ved at facilitere at



iværksættere og etablerede virksomheder opnår muligheder for at få adgang til værktøj og avanceret og omkostningskrævende udstyr som eksempelvis 3D-printere.

Kommunens indsatser på dette område har indtil nu involveret frivillige kræfter. Netop frivilligheden og ildsjælene spiller en stor rolle for mulighederne, og kommunen råder over stærke frivillige kræfter med et meget højt aktivitetsniveau. Fra Kommunens side vil man derfor fortsat arbejde for at inspirere til nye ideer og for at stille Kommunens lokaler og arealer til rådighed. Det skal dog fortsat ske i tæt samarbejde med borgerne og de frivillige kræfter i kommunen. ■

Denne beskrivelse af Nyborg Kommune er udarbejdet af **Emmy Laura Perez Fjalland** (Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center) og **Brian Landbo** (Rambøll Management Consulting) på baggrund af interview med repræsentanter fra Kommunen.







Artikel

# Skal kommuner tage ansvar for deleøkonomien?

Ida Bigum Nielsen, Fuldmægtig, Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen, Kontor for vækst og erhverv

**Københavns Kommune ønsker at udnytte deleøkonomiens innovations- og vækstpotentiale. Nye såvel som etablerede virksomheder forventes at udvikle nye løsninger, services og forretningsmodeller, der øger konkurrencekraften og skaber et innovativt miljø i byen. Samtidig bekymrer man sig også om, hvordan fundamentet for velfærdssamfundet kan sikres. Derfor ønsker Københavns Kommune ligeledes at finde modeller for, hvordan udviklingen kan gå hånd-i-hånd med blandt andet arbejdstagerrettigheder og skattepligt.**



Ida Bigum Nielsen er cand.scient. pol fra Københavns Universitet. Arbejder i Københavns Kommune med strategiuudvikling og projektmodning inden for deleøkonomi, fødevarepolitik og socialøkonomi. Ida har stor erfaring med projektledelse af innovationsprojekter og analyser, og har primært beskæftiget sig med social innovation og serviceinnovation, spirende vækstområder samt klyngepolitik. Ida har tidligere, blandt andet, arbejdet som konsulent i Tænk tanken DEA og Innovationsnetværk Service Platform og var i den forbindelse medforfatter til rapporten "Your Business in the WE Economy – Navigating the waters of the new collaborative economy" (2015).

### Det startede i 2015...

Det er selvfølgelig løgn. For deleøkonomien startede længe før 2015. Men det virker ikke som en tilsnigelse at sige, at den brede interesse for deleøkonomien startede i 2015. I januar behandlede Folketinget forslag om understøttelse og udbredelse af deleøkonomi<sup>1</sup> – en debat, der i sjældnen grad forenede partierne i begejstring over deleøkonomiens potentiale. I februar blev Amsterdam officielt Europas første *sharing city*,<sup>2</sup> og det var også i 2015, at økonomer og konsulenthus for alvor begyndte at sætte 0'er bag på de deleøkonomiske værdifremskrivninger. Blandt andet forudså Boston Consulting Group i juni 2015,<sup>3</sup> at deleøkonomien på verdensplan ville stige fra ca. 180 milliarder kr. i 2014 til 2,5 billioner kr. i 2025.

Tiden var med andre ord moden til at udvikle Københavns Kommunes position i forhold til deleøkonomien. Spørgsmålet var: Hvad vil det betyde for danske virksomheder? Hvad vil det betyde for danske arbejdstagere? Gider danskerne overhovedet at dele? Og hvad med faldgruberne? Miljøet, arbejdsrettigheder, tendens til monopoldannelse, social ansvarlighed, fair konkurrencevilkår, skatteuddragelse etc.? Potentialet for vækst, innovation, ressourceeffektivitet og styrkede fællesskaber var tydeligt, men det stod også klart, at deleøkonomien ikke kunne levere det hele uden et element af styring.

### Et par grundlæggende antagelser

Som resultat af de mange overvejelser blev der formet to grundlæggende antagelser:

- 
- Deleøkonomien bør ikke defineres for snævert, for tendensen er mere relevant end definitionen. I praksis hersker der i Københavns Kommune en minimumsforståelse for, at deleøkonomi indeholder et element af *peer engagement*, og at det er en ny måde at skabe værdi på. Deleøkonomien kræver derfor nye kompetencer – for iværksættere, etablerede virksomheder, borgere og offentlige myndigheder.
- 
- Deleøkonomiens innovations- og vækstpotentiale vil formentlig realiseres gennem øget professionalisering af det deleøkonomiske marked. Det er selvfølgelig relevant for iværksættere, men også for etablerede virksomheder, som i stigende grad vil udfordre traditionelle forretningsmodeller.

Dertil kommer to overordnede ambitioner for deleøkonomien i København:

- Københavnske virksomheder skal blive verdensmestre i deleøkonomien.
- Deleøkonomien skal udvikle sig på en ordentlig og fair facon.

Sidstnævnte var afsættet for, at Overborgmester Frank Jensen formulerede seks principper. Principperne blev til i dialog med en række interessenter, som havde til formål at afdække, hvor de hver især så det største potentiale og de største udfordringer ved deleøkonomien i fremtiden.

### Seks principper for deleøkonomi i København

1. Udnyt deleøkonomiens innovations- og vækstpotentiale på en måde, der er til gavn for både byen og dens borgere.
2. Udvikl og implementer deleøkonomien på en måde, der understøtter mere effektiv brug af ressourcer.

---

3. Understøt ikke unfair forretningsmodeller baseret på dårlige løn- og arbejdsvilkår.

---

4. Lad ikke deleøkonomien lede til skatteunddragelse.

---

5. Lad ikke deleøkonomien lede til forringede forbrugervilkår, information og forsikring.

---

6. Anerkend, at deleøkonomi ikke er ren idealisme, men gerne må være en god forretning for både virksomheder og brugere.

Principperne blev lanceret i Politiken d. 24. april 2016,<sup>4</sup> i en kronik af Overborgmester Frank Jensen.

### Der skal bygges et fundament

2016 har budt på flere eksempler på usikkerhed forbundet med deleøkonomien. Fx 3F's kampagne mod Uber eller sagen om en arbejdsløs mand, der blev frataget dagpenge efter at udleje sin bil via GoMore.<sup>5</sup> Der er ligeledes Hørestas kritik af konkurrencevilkår for overnatninger i byen samt Københavns Kommunes Sundheds- og Omsorgsborgmester Ninna Thomsens spørgsmål til AirBnB's betydning for boligmarkedet i København.<sup>6</sup> Alle eksempler på, at forskellige parter kigger mod de offentlige myndigheder for at finde et svar på deleøkonomiens iboende problematikker. Problemet er, at mange af disse spørgsmål ikke har et entydigt svar dels grundet uklar lovgivning dels pga. manglende viden om aktiviteter, adfærd og bekymringer.

Københavns Kommune har, ligesom andre kommuner, begrænset rum ift. lovgivning og regulering af det deleøkonomiske område og indkøber (endnu) ikke i nævneværdig grad ydelser, der er tilgængelige på det deleøkonomiske marked. Det betyder, at de traditionelle værktøjer, som myndigheder typisk anvender til at præge det omkringliggende samfundet, ikke virker her. Så er man villige til at acceptere den præmis, at byen i et vist omfang bør tage et ansvar for deleøkonomiens videre udvikling, så er der behov for nytænkning.

Traditionelt er offentlige myndigheder ikke kendt for at være på forkant med udviklingen, men Københavns Kommune vil gerne sikre sig, at politikudviklingen på området følger med markedet. Så efter megen snak om potentiale og udfordringer er tiden nu moden til at etablere partnerskaber og

bygge løsninger – og sammen skabe fundamentet for en fair og positiv udvikling af deleøkonomien.

Det er forventningen, at dette fundament kan bestå af tre ting:

1. *Tæt dialog med byens borgere* – for at forstå den deleøkonomiske forbrugers oplevelse af tvivl, dilemmaer og udfordringer.
2. *Udvikling af hjælpeværktøjer* målrettet den deleøkonomiske forbruger – fx beregning af timeløn, afklaring af forsikring, skat eller andet.
3. *Partnerskaber med deleøkonomiske virksomheder* i København – til promovning og spredning af hjælpeværktøjer samt indsamling af viden om aktiviteter og adfærd.

### Og hvorfor så alt dette besvær?

Kommunen går ind i kampen, fordi debatten i dag er præget af mange antagelser og holdninger og meget lidt fakta. Fx er der endnu ikke nogen, der reelt ved, hvordan Airbnb's indtog på det danske turismemarked påvirker byen. Eller om lønniveauet pr. automatik altid vil ende i et ræs mod bunden, hvis man udbyder sin arbejdskraft via online-platforme.

Derfor skal der findes svar på spørgsmål som:

- Tiltrækker Airbnb flere turister til byen, således at den samlede økonomiske kage bliver større, og er det lige fordelt, hvem der får gavn af Airbnb, eller skaber platformen reelt øget social ulighed i byen?
- Er det muligt at anvende deleøkonomiske platforme til at udvide ledige eller marginaliserede borgeres erhvervs muligheder, og kan det i så fald således, at det på en fornuftig måde matcher arbejdsvilkår i ordinære stillinger?
- Er det et spørgsmål om et iboende prispres, hvis timelønnen på disse platforme er lav, eller handler det om manglende viden om og støtte til, hvordan man medregner ferie, pension, sygdom mv.?

Når det er sagt, så kan fakta aldrig overflødigøre den politiske debat. Viser det sig fx at Airbnb bidrager til yderområdernes butiksliv mens studerende får sværere ved at finde en bolig, hvilke hensyn vægter da højest? Eller hvis en af byens ledige ikke kan finde et ordinært arbejde, men kan vælge ad hoc arbejde til en fair timeløn er dette så en gevinst eller en falliterklæring? En forsigtig forudsigelse om fremtiden vil derfor lyde, at deleøkonomien givetvis stadig har mange debatter og politiske diskussioner i vente. ■

### Referencer

1. Folketinget. [goo.gl/EbvUuF](https://www.folketinget.dk/da/temaer/airbnb).
2. ShareNL. [goo.gl/zFrZ1I](https://www.sharenl.nl/).
3. Se fx Nikolai Steensgaard (2015): Deleøkonomien Boomer: Danske virksomheder skal tage det alvorligt. Berlingske Business. [goo.gl/cMZVSY](https://www.berlingske.dk/business/deleekonomien-boomer).
4. Frank Jensen (2015): København skal gå forrest og udnytte deleøkonomiens store potentiale. Politiken. [goo.gl/JtYIBn](https://www.politiken.dk/nyheder/region/kobenhavn/2015/08/11/kobenhavn-skal-gaa-forrest-og-udnytte-deleekonomiens-store-potentiale/).
5. 6 måneder senere har Center For Klager om Arbejdsløshedsforsikring dog omstødt beslutningen. Se fx her: [goo.gl/TYzZYJ](https://www.cfk.dk/nyheder/2016/06/21/center-for-klager-om-arbejdsløshedsforsikring-omstodt-beslutningen/).
6. Se fx her: Astrid Louise Rasmussen (2016): SF vil se AirBnB efter i sømmene. Politiken. [goo.gl/LtpQG9](https://www.politiken.dk/nyheder/region/kobenhavn/2016/06/21/sf-vil-se-airbnb-efter-i-sømmene/).





Artikel

# Deleøkonomi og velfærdsstat





Bent Greve er uddannet cand. Polit, har en ph.d. og doktorgrad fra Roskilde Universitet i offentlig administration. Bent har deltaget i en lang række internationale forskningsprojekter, og har publiceret mere end 300 artikler, bøger m.v.

**D**eleøkonomi kan principielt bidrage til at ressourcer, herunder knappe ressourcer, udnyttes bedre, end de gør i dag. Det gælder især, når der er tale om større anskaffelser/ investeringer så vil en deling heraf formentligt kunne bidrage til bedre ressourceudnyttelse. Der har de seneste år været en markant vækst indenfor området, og forventningen er også, at dette vil fortsætte. De fleste, der anvender forskellige former for deling, som eksempelvis at blive transporteret eller leje en eller flere overnatninger, gør det i høj grad fordi det er billigere, end ved brug af andre udbydere af samme varer eller tjenester. Så selvom der kan være et bæredygtighedsargument i relation til deleøkonomi, så er det næppe det, der især får folk til at anvende dette.

Det at kunne dele kapitalapparat betyder, at også i en decentral velfærdsstat som den danske vil investeringer i eksempelvis bygninger, maskiner med videre med fordel kunne deles. Det er der ikke nødvendigvis noget nyt i forstået på den måde, at kommuner i lang tid har haft en interesse i at udnytte sin bygningsmasse optimalt. Men det nye kunne være, at kommunerne understøttede lokale områders udnyttelse af bygninger, maskiner, viden m.v. på en bedre og mere omfattende måde end det gør i dag. Det kan også være en mulighed for, at flere mennesker kan være aktive i naturen. Forskellen er naturligvis på alle områder ikke nødvendigvis stor i forhold til det, vi kender i dag – og som tidligere andelsbevægelsen og boligbevægelsen i Danmark gjorde. Men det nye kan være, at teknologien gør det nemmere og mere enkelt, og måske uden store anlægsinvesteringer, at sikre, at der kan deles alt fra store maskiner til mindre husholdningsapparater og eksempelvis bøger m.v. Kommunerne kan facilitere denne udvikling fx gennem udvikling af lokale apps.

Centralt for, at det kan betegnes som deleøkonomi vil være, at det er en deling, hvor der ikke tjenes penge på delingen – hverken direkte eller indirekte. I det omfang, at der kan tjenes penge (eller andre ydelser), så bevæger det sig mere i retning af, at være svarende til salg af varer og tjenester på det private marked eller en moderne form for bytteøkonomi. Det er det, der kendetegner en række af de platforme, der anvendes i dag. De er i virkeligheden ikke deleøkonomi men platforme, hvor der

# ”Grundlæggende er det afgørende, at der er lige vilkår for de forskellige aktører.”

er skabt en ny og ofte mere direkte måde at sælge varer og tjenester på. Denne form for anvendelse af platforme er velfærdsstatens problem, dels at dem, der udbyder service på disse medier, ikke nødvendigvis er sikret rimelige løn- og arbejdsvilkår for dem der, udfører aktivitet via platformene, dels at der også herfra kan sikres en indtægt og en beskatning af den aktivitet, der foregår.

Den indirekte indtægt kan ligge i, at der byttes varer og tjenester. Det svarer til gammeldags bytteøkonomi, og kan endda også ses som en form for undergrundsøkonomi, idet aktiviteten ikke kommer offentligt frem og herunder ikke, som andre økonomiske aktiviteter, undergives beskatning.

Dermed er et af velfærdsstatens store problemer med den nuværende måde, mange former for platforme anvendes på, at der ikke, som ved eksempelvis løn, kommer automatiske indberetninger ind til den offentlige sektor om de samlede indtægter ved aktiviteten, og dermed er risikoen, at det bliver vanskeligere at finansiere velfærdsstaten i de kommende år, da der så ikke betales skat. Det gælder også hvis udbyderne af platforme, som bidrager til at aktiver kan deles, ikke betaler skat med den begrundelse, at de formelt ingenting ejer eller ingenting har tjent på aktiviteterne i det land, hvor tjenesten udføres. Der er derfor brug for, at platforme har samme pligt til at indberette indtægter, som andre arbejdsgivere har eller som

banker, realkreditinstitutioner, fagforeninger m.v. har. Herudover er der behov for, at der afregnes moms som for andre aktiviteter i samfundsøkonomien. Grundlæggende er det afgørende, at der er lige vilkår for de forskellige aktører. Byrettens dom i forhold til Uber-chauffører viste, at der kan være andre typer af lovgivning end skat og afgifter, som det er vigtigt at være opmærksom på.

Det gælder også hvis kommunerne går ind og understøtter forskellige platforme, som brugerne kan anvende. Det kan være en vigtig måde at understøtte lokale initiativer på, herunder eksempelvis også at personer bedre kan hjælpe hinanden i lokalmiljøet. Naturligvis skal kommunerne her være opmærksomme på, om de kommer til at lave unfair konkurrence i forhold til private aktører. Men som udgangspunkt vil kommuner godt kunne (og forventes også at gøre det) tage ny teknologi i anvendelse for at sikre bedre decentrale miljøer. Hvis anvendelsen af forskellige måder at dele aktiviteter på samtidig gør et lokalområde stærkere, kan det formentligt også bidrage til bedre lokal-samfund.

Deleøkonomien er kommet for at blive – og antageligt indenfor en lang række forskellige brancher og aktiviteter. Det afgørende bliver at have rammevilkår og regler, der sikrer fair konkurrence, men også at dem der udfører aktiviteter har fornuftige vilkår, og at der fortsat er finansiering til at opretholde en velfærdsstat som den danske. ■



## Cph Volunteers

cphvolunteers.kk.dk

### Hvad er Cph Volunteers?

Cph Volunteers er Københavns Kommunes frivilligkorps, der forbinder frivillige med frivilligopgaver. Cph Volunteers gør det nemt for borgeren at deltage som frivillig til events, hvor de frivilliges indsats er en væsentlig forudsætning for eventets gennemførelse. Desuden tager Cph Volunteers hånd om de frivillige og deres vilkår.

Forbindelsen mellem frivillige og arrangementer foregår gennem en digital platform, app og hjemmeside. Her kan man oprette sig som frivillig og melde sig til arrangementerne, når noget relevant byder sig. De frivillige i korpset er i alle aldre og både danske og internationale. Fælles for dem er, at de har en interesse i og lyst til at være frivillige.

Cph Volunteers arbejder på at udbrede denne model og gøre det nemt at samarbejde med frivillige for andre – kulturhuse, byer og meget mere. Dette sker gennem en digital platform iVolunteer,

som på en gang er et vagtplanlægningsredskab til en afgrænset frivilliggruppe og samtidig muliggøre et samarbejde på tværs mellem frivilligrupper. Dvs. et kulturhus kan bruge platformen til at planlægge arbejdet for egne frivillige til hverdag, og når der så holdes en stor festival med behov for flere frivillige, åbnes opgaven op, så andre også kan deltage.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Cph Volunteers platform?

Platformen sænker barriererne for borgerne i at deltage som frivillig og gør det nemmere for flere aktører at samarbejde med frivillige. Borgeren kan lettere blive del af spændende opgaver og oplevelser og nemmere dele ud af sin tid og kompetencer som frivillig. Arbejdstid til rekruttering, vagtplanlægning og administration mindskes, så der bliver mere tid til at lave events og andre aktiviteter. ■



MINLANDSBY

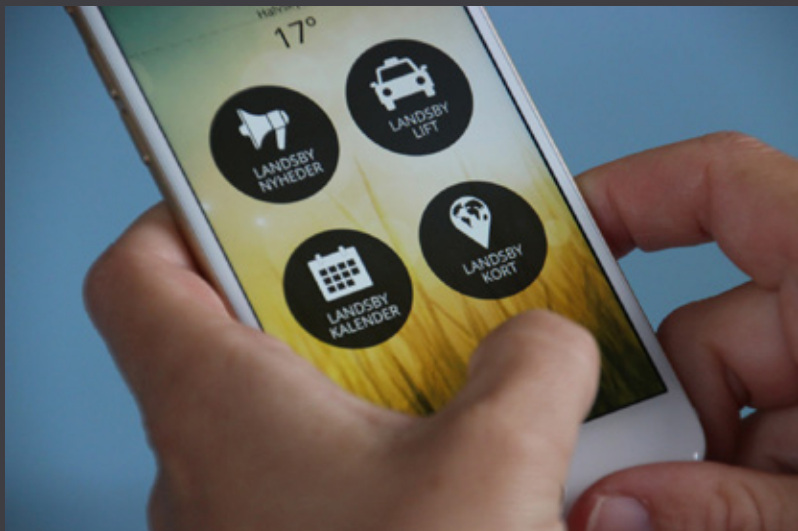
## Min Landsby

minlandsby.dk

### Hvad er Min Landsby?

Min Landsby er en nystartet virksomhed, der arbejder for at re-designe vor tids opfattelse af landsbyerne, fortælle deres historier og markedsføre deres værdier. Min Landsby har opbygget en digital platform i form af "Min Landsby App", som udfolder de services, de tilbyder. Platformens primære brugere er landbyernes og landdistrikternes beboere, turister, gæster i landsbyerne og potentielle tilflyttere. Landbyerne anskaffer sig denne platform ved at indgå i dialog med Min Landsby, som derefter opretter landsbyen og sætter dem i gang. App'en indeholder en række services, såsom en fælles kalender for landsbyen, et nyhedssegment for landsbyen, en platform hvor landsbyboerne kan koordinere samkørsel og et kort over landbyerne.

Platformen skal styrke det digitale fællesskab i landsbyen og på tværs af landsbyer i hele landet.



Landsbyens "fællesskabs-DNA" har en fanta-stisk styrke, som Min Landsby ønsker at sætte på en digital formel. Denne formel udarbejdes i forskellige trin, med en platform, som i første omgang kan skabe en lokal identitet. Konceptet er tiltænkt landsbyer, landdistrikter, landsbyklynger og mindre byer, der efterhånden minder om en landsby. Min Landsby er startet som et forsøgsprojekt i nogle af Lemvig Kommunes landsbyer, men har i dag landsbyer og landsbyklynger i flere kommuner bredt fordelt i Danmark.

Det er afgørende for produktet, at landsbyens beboere er aktive på platformen. Derudover er det afgørende, at virksomheder i landdistrikterne vil være med til at bakke op om, at landsbyerne får mulighed for at få adgang til netop denne platform. Det sker på den måde, at virksomheder køber sig en sponsornål i landsbykortet. På den måde er lokale virksomheder

med til at styrke fortællingen om livet i landdistrikterne – og få vist sin konkrete information for lokale og turister. Pengene bliver kanaliseret tilbage til landsbyen, idet Min Landsby betaler 10% af sponsornålen tilbage til landsbyen.

Formålet med Min Landsby er at skabe et synligt fællesskab og ikke mindst en seriøs kommunikationsplatform for landsbyerne og landdistrikterne samt at være med til at skabe en ny historie for denne del af Danmark.

#### **Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Min Landsby?**

Kernen i deleøkonomi er landsbyens "fællesskabs-DNA" og ønsket om at have indflydelse på det sted, man bor. Det er måden landsbyerne dyrker fællesskabet og den stærke tillid til hinanden, der gør land-byboerne til frontløbere inden for deleøkonomi. Min Landsby mener, at det er den høje "sociale kapital", der giver en høj "dele-kapital" altså selve værdien i

det at dele. Hvis vi kan være med til at højne den "sociale kapital" i byer, landsbyer og på tværs af kommunerne, tror vi på, at det kan være med til at højne potentialet for "dele-kapitalen".

Min Landsby arbejder med at skabe fællesskaber i de danske landsbyer og derved skabe en endnu større sammenhængskraft i landsbyen og ikke mindst mellem landsbyerne. Det handler derfor ikke om kun om at dele ting, men derimod også om at dele fysiske omgivelser ved eksempelvis at kortlægge særlige og lokale steder der ikke repræsenteres andre steder, såsom kartoffelboder ved vejen eller dele sociale oplevelser gennem kalenderen. Desuden anvender Min Landsby pp samkørselsportalen GoMore for at undersøge fundamentet for landsbyernes fælles samkørselsvæner, hvilket skal danne grundlag for en konkret landsbysamkørselsfunktion. ■





Analyse

# Må jeg være med? — Fællesskab og samskabelse med deleøkonomi

Emmy Laura Perez Fjalland, Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center

**Det har været en fortælling, at deleøkonomi fremmer fællesskaber, skaber nye sociale relationer via digitale platforme og ved at skabe noget sammen. Fællesskaber er ikke nyt, men det lader til, at deleøkonomi har givet anledning til at tale om, og deltage i fællesskaber på nye måder i en tid, som ellers defineres som individualistisk.**

### Det store fællesskab

”Det smukkeste og største eksempel på deleøkonomi vi har er kommunerne. Kommunen er det hele – vi arbejder for borgerne, og fællesskaberne definerer kommunen”, udtalte Tina Tving Stauning, formand for det tekniske udvalg i Frederikssund Kommune. Kommunen kan institutionelt og forvaltningsmæssigt betragtes som deleøkonomisk, og de forvalter vores *fællede* – det vi alle deles om – men vi behøver ikke etikettere kommunen som deleøkonomi. Det relevante her er, at fænomenet deleøkonomi har givet anledning til et fornyet fokus på indsatser og handlinger, kommunen allerede foretager – netop varetagelsen af det fælles bedste, de offentlige rum og ressourcer. Der er dog også aspekter, der kan gøres bedre, anderledes eller smartere. Flere ønsker, at modernisere borgerdeltagelsen og har især for øje, hvordan dette kunne gøres mere samskabende, så borgerne får større ejerskab. Ikke for at udlicitere, men for at gøre det endnu bedre. Dét, som borgerne bidrager med, er ’cremen på kagen, ikke kagen’, som Nyborg Kommune udtalte det.

Især Sønderborg og Lejre Kommune har gennem Deleby formuleret, at de i deres kommuner kender til deleøkonomi som bæredygtige forretningsmodeller, som stærke naboskaber og skabende fællesskaber. Det er en del af deres DNA. Fra en tendens til at se deleøkonomi som et storby- og særligt kommercielt fænomen vender billedet og viser, at kommuner, og måske især landdistrikts- og oplandskommuner, er frontløbere på, hvordan deleøkonomi kan skabe social og miljømæssig værdi.

### Kræfterne til at deltage

Deleøkonomi har givet anledning til at tale om vitaliseringen af de enorme menneskelige, naturlige og fysiske underudnyttede ressourcer, som gennemsyrrer vores samfund. Det digitale, teknologiske aspekt af deleøkonomi har vist, hvordan ressourcerne kan forløses og distribueres effektivt i veldesignede netværk på platforme mellem ligemænd. Men ”ressourcer bliver til ressourcer, når mennesker og omgivelser magter at række ud efter hinanden.” (Vacher 2008: 36), og her kan både fysiske, lokale fællesskaber og digitale interessefællesskaber være initierende. Så hvad skal til for at vi magter at tage ressourcer i brug? Det kræver mod, overskud, og ja, ressourcer – personlige og fysiske – at involvere sig i fællesskaber og *at dele*.

Det handler om *at kunne tage i brug* – bygningsmasse og udearealer – kan stå til rådighed for og appellere til udfoldelser, som kan vitalisere *kollektive* ressourcer. Det handler om at skabe bomiljøer – skabe byer – hvor man kan deltage aktivt i udformingen og som henvender sig til menneskelige gøremål.



**“As a species we have certain conditions of learning. A kid walking down the road and around the house: What does he see? He sees small trees growing, insects and small butterflies. If you see life. If you see how it grows. Then, when you grow up, you will take care of the lives of others. It is not school. It is not a book. It is the timeframe of your life, you learn.”**

Khondker Neaz Rahman i *The Human Scale* (Andreas Dalsgaard 2012).

#### **Muligheden for at skabe i fællesskab**

Om behovet og muligheden for at kunne bidrage og være med til at skabe de steder vi bor, beskriver Susanne Abildgaard Rud (pioner i Vinge, Frederikssund), at ”*de folk der har købt grund i Vinge køber en grund, hvor man stort set kun har den grund ens hus står på. Til gengæld har den en masse fællesarealer, som man sammen skal passe og udnytte. Man får ikke unge københavnere familier til at flytte ud i parcelhuse med høje hække. De vil noget andet.*”

Flere af Deleby-innovatørerne arbejder med at styrke fællesskaber ved at gøre noget sammen – fx *Kompostbudene*, hvor der opstår inte-



# ”Ressourcer bliver til ressourcer, når mennesker og omgivelser magter at række ud efter hinanden.”

Mark Vacher i *Arkitektur der forandrer* (2008:36)

ressefællesskaber om at kompostere, men det bliver også et praktisk fællesskab, og det skaber nye sociale relationer i boligforeninger og byområder. *Del Dit Landskab* kan også fremhæves, hvor deltagere kan udbyde grønne arealer, som andre sammen kan få lov til at dyrke, og *Naboskab*, der eksplicit arbejder med at styrke sociale relationer i specielt boligforeninger og lejlighedskomplekser med skabe, hvorfra man kan dele fx værktøj. Også den digitale applikation *Min Landsby* er med til at fremme landsbyidentitete, og skaber gennemsigthed og tilgængelighed til lokale fritidsaktiviteter og -steder.

## Tillid og fremmedgørelsen

Mange er optaget af deleøkonomiens fællesskabspotentiale – især for at fremme tryghed og robuste lokalsamfund. De digitale platforme initierer nye møder mellem mennesker, men påstanden om at de digitale deleøkonomiske platforme styrker sociale relationer, har især været kritiseret med argumentet om dybden af relationen og tilliden. Dertil kommer, at deleøkonomi blot kapitaliserer vennetjenester og sociale relationer, og derved fremmedgør fremfor tætner.

Tillid til *den fremmede* er et kendt bysociologisk opmærksomhedspunkt, og der skal tillid til at skabe fællesskaber. Tillid kræver erfaring, og her argumenterer Rachel Botsman for, at deleøkonomiske digitale platforme kan være berigende; man starter med at have tillid til ideen, så til platformen eller netværket og sluttelig til den anden person. Deleøkonomiske platforme tilbyder dette, og ja tilliden kan brydes. Ubers og Airbnbs succes (tænkt i antallet af brugere) eller fx franske BlaBlaCar (samkørsel over lange distancer – gennemsnitsturen er 320 km.), hvor der gennemføres 40 millioner rejser om måneden, viser at tillid primært vokser fremfor brydes. Når man oplever, at ens hjem er blevet efterladt fint, at bilen kom

trygt hjem og boremaskinen ikke gik i stykker – at man faktisk ikke blev snydt – så øges i hvertfald *tiltroen* til den anden, og det er med til at skabe tryghed.

Vores undersøgelse med kommunerne og med Deleby-innovatører viser, at steder og relationer også har en betydning; de digitale platforme kan åbne op for relation til mennesker, man ikke allerede kender, men når personer allerede kender hinanden, kan det virke fremgørende. Det er måske forskellen på et socialt fragmenteret bomiljø og de små landsbyer, og derfor er de lokale, stedsbundne kvaliteter fortsat vigtige i et ellers mere digitaliseret hverdagsliv. De digitale platforme, med regler og forsikringer for hvorledes man deler eller sætter egne ressourcer i spil, kan være tillidsskabende i områder og miljøer, hvor der opleves utryghed og uro ved at deles. Der fungerer det digitale som en nøgle.

Mennesket er socialt, og byer og samfund er baseret på store og små fællesskaber. Et så omsiggribende begreb indgår følgelig mange flere steder i dette magasin. Vigtigheden af fællesskaber beskrives også i artiklerne *'Bæredygtighed og grøn omstilling'* og *'De nye forretningsmodeller'*. Selvom der tales om en tidsånd præget af individualisme, er behovet for fællesskaber – fællesskaber baseret på lyst og skabertrang men også af nød – med til at gennemsyre de deleøkonomiske initiativer. De deleøkonomiske virksomheder og organisationer synes næsten nogle steder at fungere som de gamle landbysfællesskaber. De førnævnte virksomheder som Kompostbudende, Vigma og Cykelbiblioteket, der er båret af interesse og skabertrang, tilbyder et sted at holde til og nok også et sted at finde identitet.

Malene Freudendal-Pedersen, Annika Agger og Jesper Kofoed-Melson uddyber deres særlige vinkel på fællesskaber og samskabelse, og hvorfor disse elementer er væsentlige for udviklingen af vores byer og hvilke mekanismer, der skal til for at det lykkedes. ■

#### Videre læsning

**Bollier, D. & Helfrich (ed.):** *The Wealth of the Commons – A World Beyond Market and State*. The Commons Strategy Group.

**Botsman, Rachel (2016):** *We've stopped trusting institutions and started trusting strangers*. TED Talks Summit, June 2016.

**Chase, Robin (2015):** *Peer Inc – How People and Platforms Are Reinventing the Collaborative Economy and Reinventing Capitalism*. Public Affairs New York.

**Gambetta, D. (ed.) (1988):** *Trust: Making and breaking cooperative relations*. Basil Blackwell. New York.

**Gibson-Graham, J. K. (2013):** *Take Back the Economy – An Ethical Guide for Transforming Our Communities*. University Minnesota Press

**McLaren, D. & Agyenan, J. (2015):** *Sharing Cities – A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. The MIT Press.

**Ostrom, E. (1990):** *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press. Cambridge.

**Sachs, Wolfgang (ed.) (2010):** *The Development Dictionary – a guide to the knowledge of power*. Zed Books.

# Del Dit Landskab

## Hvad er Del Dit Landskab?

Del Dit Landskab arbejder med at skabe en platform, hvor brugere kan dele grønne landskaber med hinanden. Hovedsageligt ønsker Del Dit Landskab at arbejde i land-distrikterne for at skabe nyt liv og sociale mødesteder til bysamfundene, idet beboerne her ofte har mistet deres sociale mødesteder. Del Dit Landskab vil derfor arbejde på at skabe flere grønne steder med sjæl, fællesskaber og bedre atmosfærer, hvor der ikke længere er naturlige sociale mødesteder og hvor områderne er præget af tomme, triste grønne arealer.

Del Dit Landskab vil gerne have tre typer af brugere: Brugere og dyrkere af de grønne landskaber, som hovedsageligt vil være borgere eller forskellige institutioner, ejere af de grønne landskaber, som kan være landmænd, kommuner, institutioner, boligforeninger etc. og endelig, kan det være kommuner, som kan få hjælp til at oprette et lokalt delelandskab. Del Dit Landskab er i øjeblikket i dialog med Lejre og Frederikssund Kommune samt andre mulige samarbejdspartnere.

For at skabe forbindelser mellem brugerne opstiller Del Dit Landskab en digital platform, hvis ramme og udformning ikke

er fastlagt endnu. Platformen skal dog inkludere Del Dit Landskabs fire kerneydelser:

1. At skabe forbindelser mellem brugere og ejere af grønne landskaber.
2. Sikre at der sker en vidensdeling om mulighederne i de ubenyttede grønne arealer, og hvordan sådanne landskaber kan dyrkes i fællesskab.
3. Tilbyde værktøjer og skabeloner til deling af arealer og landskaber ved eksempelvis at tilbyde en skabelon for en formel samarbejdskontrakt mellem ejer og driftsgruppe, lave et lokalt dyrkningslaug, hjælpe med at søge de nødvendige tilladelser fra offentlige myndigheder etc.
4. Danne rammen om en bæredygtig lokal fødevarerproduktion ved at give inspiration og forbinde brugere og udnyttede grønne landskaber.

## Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Del Dit Landskab?

Del Dit Landskab handler primært om at dele og dyrke fysiske

grønne arealer og derved se disse landskaber som en ressource. På baggrund af de forskellige kerneydelser, som Del Dit Landskab udvikler, bliver forskellige deleøkonomiske aspekter bragt i spil. Ved at dele et landskab gennem fx et dyrkningslaug vil ejeren opleve driftsbesparelser via cirkulær økonomi og bedre udnyttelse af lokale ressourcer, idet åbne grønne arealer ofte er dyre at vedligeholde. Gennem brugernes – og de forbigående naboers – nærhed til den lokale fødevarerproduktion vil dyrkningen af lokale delelandskaber og Del Dit Landskab bidrage til en styrket og erfaringsbaseret lokal viden om bæredygtig fødevarerproduktion, herunder hvilke ressourcer og tid der skal investeres ved produktion af fx lammekød, uld, honning eller æbler.

Gennem dannelse af delelandskaber og dyrkningslaug arbejder Del Dit Landskab med at styrke lokale fællesskaber og skabe attraktive bymiljøer i landdistrikterne. Del Dit Landskab vil åbne grønne landskaber, styrke det lokale fællesskab i bysamfundet på tværs af alder og brugergruppe og derigennem gøre bysamfundet mere attraktivt for både eksisterende og nye borgere. ■

# BRAIN SHARE

## BrainShare

brainshare.sharetribe.com

### Hvad er BrainShare?

Brainshare er et videnskolektiv, hvor man kan bytte sin egen viden for andres viden og købe andres viden i afgrænsede tidsforløb. Forretningsmodellen er endnu ikke på plads endnu, men BrainShare arbejder indenfor en transaktionsbaseret indtjening: Hver gang at en bruger skaffer et foredrag eller en ydelse gennem BrainShare, opkræves 10–15 % af beløbet. I store træk den samme forretningsmodel som GoMore. Brainshares brugere kan inddeles i to grupperinger: Dem der har særlig viden eller en vidensbaseret ydelse, fx et foredrag, som de ønsker at udbyde og dem der ønsker at købe disse ydelser.

BrainShare arbejder på forskellige platforme. Primært foregår forbindelsen mellem brugerne på den allerede eksisterende digitale platform Sharetribe, hvor brugere kan oprette en profil i BrainShares såkaldte hjerne-katalog med hvilken ydelse/foredrag, de tilbyder. Desuden arbejder BrainShare aktivt på Facebook, hvor de har næsten 1900 følgere. Derudover arbejder BrainShare med fysiske arrangementer, såkaldte BrainShare Live arrangementer, hvor brugerne gennem ”hjerne-speed-dating” og små foredrag opbygger

en menneskelig kontakt og et fællesskab over videndelingen.

I øjeblikket samarbejder BrainShare med SDU Erhverv, som er et karrierecenter på Syddansk Universitet. Derudover er de blevet hyret til at facilitere en stor konference om iværksættere næste år. Fremadrettet, vil Brainshare gerne udvide partnerskaberne til andre karrierecentre som udbydere af kurser, jobcentre, HR-afdelinger og arbejdsgivere. BrainShare opererer hovedsageligt i København og Odense, hvor de også gerne vil udbyde deres live-arrangementer – på sigt en gang om måneden.

Det største problem, BrainShare har mødt, er, at de har haft svært ved at få nok folk til både at udbyde og efterspørge viden. Hjerne-kataloget er ikke så stort, som de gerne ville have det. For at komme videre i udviklingen mangler Brainshare tid og ressourcer i og med, at tager tid at opbygge et netværk og en platform. De ønsker derfor fremadrettet, at få mulighed for at have fastansatte til at kunne få styr på de problematikker.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved BrainShare?

BrainShares forståelse af deleøkonomi handler om, at man

skal give noget for at få noget. BrainShare arbejder derfor med deleøkonomi på den måde, at man kan opnå en øget viden ved at udbyde sin egen viden og få en andens viden igen. Eksempelvis kan man bytte en tale for et logo, hvis der er tale om en retoriker og en grafiker. Eller man kan gennemgå et regnskab men til gengæld få et foredrag om stress, hvis den ene part er revisor og den anden stresscoach. BrainShare gør det gratis eller billigt at få adgang til viden, som ellers er en dyr ressource fx i den form den bliver udbudt af dyre konsulenthuse. Folkene bag tænker BrainShare som demokratisering af viden.

Dette gøres ud fra en forståelse af, at når folk mødes med viden i centrum, kan nye frugtbare fællesskaber og relationer opstå. ■



Artikel

# **Om at dele dit – mit og vores: Borger- inddragelse som katalysator for deleøkonomiske aktiviteter**

## Nyt syn på borgerollen

*Hvordan kan vi fremme en mere effektiv udnyttelse af vores egne og vores fælles ressourcer i vores kommune? Og kan og vil borgerne egentlig gerne låne, leje og dele deres egne og andres ressourcer?* Sådanne spørgsmål blev drøftet på et møde med borgere, politikere og forvaltere, som jeg observerede i Gentofte kommune i sommeren 2016.

De forskellige deltagende parter delte deres tid en tirsdag eftermiddag for sammen at finde nye veje for, hvorledes kommune, borgere, virksomheder, foreninger kunne samarbejde om at fremme bedre og mere ressourcevenlige måder at handle på.

Er det nu noget nyt, kan man spørge? Vi har, som det også bliver nævnt mange andre steder i dette tidsskrift, en lang tradition i Danmark for samarbejde og fællesskaber på tværs af private og offentlige aktører. Som sådan er det ikke nyt. Men det nye er, at vi i disse år ser en stigende tendens hos offentlige aktører til at betragte borgerne som vigtige ressourcer. I stedet for at udøve offentlige services for borgerne bliver fokus i højere grad rettet mod at gøre noget *med* borgerne (Mandag Morgen 2015; Boyle et al. 2010). Dette kalder på en ny rolle for det offentliges virke.

Det er i dette perspektiv, at deleøkonomien kommer ind som et inspirerende perspektiv, der kan anvendes til at tænke i nye baner for, hvorledes der kan skabes synergi mellem de forskellige parter på lokale steder.

Kommunen kan nemlig her spille en vigtig rolle (som vi også ser det beskrevet i Ida Bigum Nielsens artikel s. 69) ved at tage initiativ og facilitere rammer for, at det bliver let at deltage i lokale fællesskaber og aktiviteter. Men også andre gange ved at give plads og ikke stå i vejen for borgere og lokale interessenters deleøkonomiske initiativer.

## Fælles forvaltning af fælledskaber

Deleøkonomiens potentialer for byen er et forskningsområde i vækst, og hvor der er mange tværfaglige tilgange til forståelser i spil (Rambøll Management Consulting & Dansk Arkitektur Center, 2016). Vi kan derfor trække på forskellige forskningsfelter i forståelsen af, hvad der motiverer folk til at dele, samarbejde, og til at vurdere, hvad sådan en deling kan bibringe.

Jeg vil i den forbindelse fremhæve Elinor Ostrom, der som den første amerikanske kvindelige politolog vandt Nobelprisen i økonomi i 2009. Ostrom var interesseret i at belyse, hvordan folkeslag over hele jorden forvaltede fælles ressourcer (*common resources*), som vi på dansk kalder *fælleder* (*the commons*) (Hermansen & Nørretranders, 2011). En fælled henviser oprindeligt til de græsningsarealer, som bønderne i fællesskab delte og lod deres dyr græsse på. Alle har glæde af den fælles gode, og det går godt, så længe bestandene ikke er større, end at jorden ikke bliver overgræsset. Men såfremt enkelte sætter flere kvæg ud, ud fra devisen ”en ekstra ko gør ingen forskel” ender det i det, man kalder *’fælledens tragedie’*. Det betyder i praksis, at den fælles ressource går til grunde ved i dette tilfælde at blive overgræsset, så vegetationen ikke kan nå at regenerere.

Det interessante ved Ostroms forskning var, at hun identificerede en række tilfælde, hvor fælleder blev forvaltet bæredygtigt, og ikke blev udpint. Om end de blev forvaltet bæredygtigt på forskellig vis, så viste hendes forskning, at de såkaldte *fælleder* kun kan fungere, såfremt at de deltagende har en vis råderet over deres fælled (Hermansen & Nørretranders, 2011, s. 88). Det betyder i praksis, at de parter, der er berørte, inddrages i, hvordan den fælles fælled skal forvaltes.

Og her kommer vi tilbage til, hvordan borgerdeltagelse kan være en katalysator for dele-øko-



# ”Deleøkonomiens potentiale er, at den lægger op til fællesskaber og møder”

nomiske aktiviteter. For der er mange ting, vi kan dele – mine ting – min sofa – mit værktøj – min bil – min tid og vice versa. Men der er også mange ting, vi er fælles om, – fælleder, som vi skal finde ud af at dele på måder, som vi alle kan acceptere og leve med.

Et eksempel på en ny måde, hvorpå kommunen skabte rammerne for et *fælled + fællesskab* = *fælledskab* er projekt 'Sammen om Sofievej' i Gentofte kommune. Med inspiration fra New York ville kommunen lave en lommepark. Så man oprettede en Facebook-gruppe til at debattere, hvad man skulle bruge det område til. Derudover annoncerede kommunen projektet i lokalavisen og gennem husstandsomdelte postkort. Facebook fungerede som det primære borgermøde, men blev suppleret af fysiske workshops, hvor ideer blev udviklet og efterfølgende lagt op til kommentarer på Facebook. Det var en ny rolle for kommunen at skulle afgive styringen, for 'der kan jo ske alt mulig', som en af forvalterne berettede. Men der var stor transparens, eftersom alle kunne melde sig ind i gruppen, hvilket 100 borgere valgte at gøre.

Historien om Sofievej rummer to vigtige pointer, hvis man vil fremme fællesskaber, hvor vi sammen skal finde ud af – at forvalte og dele – de fællesressourcer vi har. For det første skal der stilles nogle 'rammer for deltagelse' til rådighed. I dette tilfælde var det via Facebook og workshops, i andre

tilfælde kan det være via at stille lokaler/arealer til rådighed. Men pointen er, at det skal gøres let at deltage, hvilket kan ske på både formelle såvel som uformelle mere ad-hoc prægede måder. For det andet skal ildsjælene og andre frivillige støttes, roses og anerkendes for at de ikke brænder ud.

Deleøkonomiens potentiale er, at den lægger op til fællesskaber og møder, nogle flygtige andre længelevende. Men hverdagens møder og deltagelse i fællesskaber medvirker potentielt til, at der opstår naboskab, stedsidentitet og sammenhængskraft. Skal vi forvalte – og dele vores ressourcer på bæredygtige og kvalitative måder, starter det i det små, – nemlig om at være villige til og se det meningsfulde i – at dele dit – mit og vores på nye måder. Vi er allerede godt i gang, og der er mere inspiration at læse i bogens øvrige kapitler. ■



**Annika Agger** er uddannet miljøplanlægger (Cand.tech.soc) og har skrevet Ph.D. på forvaltning om borgerinddragelse i byplanlægningen. Hun underviser, forsker og formidler indenfor følgende områder: borgerinddragelse, konflikt håndtering, samskabelse, offentlig værdiskabelse, demokrati – og hvorledes det måles. Hun har publiceret i danske såvel som internationale videnskabelige tidsskrifter som: *Byplan, Politica, Planning Theory, European Planning Studies, Local Environment, Public Administration Review*. Derudover har hun siddet i det svenske forskningsråd FORMAS i tema gruppen for Urban & Regional Planning og Sustainable Development.

#### Kilder

**NESTA Boyle, D., Slay, J., & Stephens, L. (2010):** *Public services inside out – Putting co-production into practice.*

**Hermansen, S., & Nørretranders, T. (2011):** *Fælledskab = fælled + fællesskab.* Samsø Energiakademi.

**Morgen, M. & Aarhus Kommune (2015):** *Kommune forfra – Aarhus gentænker velfærden.* Aarhus Kommune.

**Rambøll Management Consulting & Dansk Arkitektur Center (2016):** *Byens deleøkonomi. En forundersøgelse af deleøkonomiske potentialer for byudvikling.*



Artikel

# **Alt det som ingen ser! — Værdien af samskabelse i byudvikling**

**I** byer deles vi om pladsen, luften og energien. Også selvom vi ikke altid interagerer med hinanden, så deles vi hele tiden. Byen er et fælles anliggende med et væld af uforløste menneskelige, stedslige og tingslige ressourcer. Alt for meget bliver stadig privatiseret, og i vid udstrækning er udviklingen af byer og landskaber forbeholdt de økonomiske ressourcestærke. Det vil være helt oplagt, at forestille sig en mere deleøkonomisk indretning af byen – i måden vi processuelt udvikler på og i måden byer bygges på og leves i. Med mine erfaringer om samskabelse vil jeg her beskrive, hvordan vi kan øge værdien og øge kvaliteten af vores byområder ved at forløse de uudnyttede ressourcer.

### **Sælger du ikke bare den gode udsigt?**

For nyligt deltog jeg i et seminar hos Freja Ejendomme A/S for 100 fremmødte developere, der belyste værdiskabelse i byudvikling fra forskellige perspektiver. Den aarhusianske jurist og byudvikler Rune Kilden var en af oplægsholderne, og han fortalte om sin tilgang til byudvikling, særligt i forbindelse med den omfattende omdannelse af Aarhus Havn, hvor han står for store dele af byggeriet.

Muligvis grundet lokalpatriotisme eller belært af erfaringer fra ensidigt fokus på profit i byudvikling fortalte Rune Kilden indlevende om de mange tiltag, han har søsat for at gøre den nye bydel i Aarhus til en levende og kulturel bydel. Han har inviteret og involveret et hav af forskellige kulturaktører til at bidrage til at skabe en attraktiv bydel at opholde sig og leve i. Efterfølgende var der tid til spørgsmål, hvor den manglende spørgelyst illustrerede, at developerne i salen havde svært ved at stille kvalificerede spørgsmål til Rune Kildens kulturelle og sociale tilgang til byudviklingen. Efter noget stilhed var der en, der rakte hånden op og stillede spørgsmålet: ”Sælger du egentlig ikke bare den gode udsigt?”

Det spørgsmål viser med al tydelighed, hvilken logik der præger de store byudviklingsprojekter. Her udebliver ofte de mange komplekse faktorer, der faktisk skaber rammerne om et godt liv, og kommer desværre snævert set til at handle om *udsigten* – eller sagt med andre ord; udsigten retter sig primært mod maksimeringen af kvadratmeter-

prisen. Spørgsmålet fra salen, fremstiller manglerne i den almene tænkning, som ofte fører til, at områder tit står med et stort oprydningsarbejde, når bygninger står færdige, og borgernes ønsker om en levende og kulturel by skal imødekommes. Det er alt dette mange ikke ser.

### **At forløse ressourcer i omdannelsesprocessen**

Hvis vi på den lange bane skal skabe gode byer, der er attraktive, bæredygtige og levedygtige, er andre værdimæssige parametre såsom byliv, rekreation og muligheden for ’bidrage og skabe’ endnu vigtigere. Det essentielle er at få frembragt og stimuleret disse værdier allerede i omdannelses- og/eller udviklingsprocessen. Uheldigvis foregår byudviklings- og byomdannelsesprocesser generelt i et tempo, der ikke tillader en ambitiøs involvering af de borgere og interessenter, der skal leve på stederne og med de løsninger, der skabes. Men netop her findes en række uforløste ressourcer, som kan løfte de stedsbundne kvaliteter og udviklinger, der kan være med til at skabe attraktive områder nu og på sigt.

Rune Kilden har vist vejen for, hvordan ambitionsniveauet for developere kan hæves, så udsigten i byomdannelser også kan omfatte et perspektiv på *det gode liv*. Udviklingen af vores byer bør være et fælles anliggende, da vi alle skal leve med de løsninger, der skabes i byen. I sin artikel til dette

# ”Det er først, når flere får ejerskab over byens rum, at vi vil se mulighederne i byen udfoldes”

tidskrift (s. 89) fremhæver Annika Agger med Ellinor Ostroms ord, at erfaringen viser, at områder oftest er bæredygtige hvis ”de parter, der er berørte, inddrages i, hvordan den fælles fælled skal forvaltes.” Det handler ikke alene om at ’involvare’ mennesker i ens eget arbejde, men at få mennesker, borgere, til at deltage og tage ejerskab herfor. Det er først, når flere får ejerskab over byens rum, at vi vil se mulighederne i byen udfoldes og se flere blive motiveret til at bidrage til en udvikling af byens mangfoldige rum og liv.

## Samskabelse

Med involvering og samskabelsesprocesser bevæger man sig potentielt ud på ukendt og farefuldt farvand. Disse processer handler om, at flere bliver inviteret til at deltage i at skabe løsningerne sammen og for at sikre dette outcome, er det vigtigt, at man gør sig klart, hvad man gerne vil have ud af involveringen. Det er nemlig ikke en gratis omgang at involvere mennesker i byudvikling. Det kræver en omhyggelig tilrettelagt proces, hvis der skal skabes den fortrolighed, forpligtigelse og fremdrift, der er en nødvendighed i byens rivende udvikling. Og hvis det skal lykkes, skal man holde det, man lover.

Mine erfaringer fra de processer GivRum har orkestreret og deltaget i, er, at der ofte er en forestilling om, at det er kommunerne, der skal gå forrest i disse processer. Men hvis vi skal have nogen

forhåbning om at udfolde en mere inkluderende byudvikling og dermed samfundsudvikling, skal der ske en kulturændring i både den civile, private og offentlige sektor.

Der skal skabes en kultur, hvor man i fællesskab understøtter hinanden og anerkender, at forskellige interessenter bidrager med forskellige værdifulde kompetencer og indsigt.

## Københavns Sydhavn: en splittet bydel

I Sydhavnen i København, hvor GivRum det sidste år har arbejdet med samskabelse og kulturudvikling, er der i de senere år sket en massiv byudvikling, hvor Teglhølm og Sluseholmen har koblet sig på det gamle Sydhavnen. De oprindelige sydhavnsbeboere kan iagttage en horde af nytillkomne på den anden side af Sydhavnsgade, der, som en af de mest befærdede veje i København, adskiller det nye og gamle Sydhavnen.

Det er dog ikke kun Sydhavnsvej, der adskiller de to områder i Sydhavnen, men også to vidt forskellige historier og identiteter. Sluseholmen og Teglsøen bebos af en ny, økonomisk stærk gruppe, og det "gamle" Sydhavnen bebos af en gruppe med dybe rødder i arbejderklassen. Det har skabt en række konflikter i området, og defineres som et problem af såvel beboere og politikere. For at skabe et sammenhængende Sydhavn er bred involvering i udviklingen af bydelen en absolut nødvendighed.

GivRum arbejder med målsætningen om en social og kulturel bæredygtig udvikling af Sydhavnen, hvor vi tager udgangspunkt i det, der forener beboerne i henholdsvis det nye og gamle Sydhavnen og ikke den gode udsigt, der kun er nogle få forundt. Det, der forener Sydhavnen, er et udtalt ønske om at forbinde bydelene og opnå et fælles tilhørsforhold. Brobygning er blevet et omdrejningspunkt i byudviklingen, og Københavns Kommune har endda haft en fysisk bro over Sydhavnsvej oppe at vende flere gange, men en bro alene kan ikke forene bydelen, hvilket kan være årsagen til, at den ikke er bygget endnu.

Løsningen er i stedet at koble brobygningen på en konkret og borgernær proces, og vi har i den forbindelse forhandlet en aftale på plads om midlertidig anvendelse af nogle gamle industribygninger, der har stået tomme siden 2008, og placerer sig centralt i området. Bygningerne har vi efterfølgende overdraget til foreningen *SydhavnsGade*, som er en lokalt forankret kulturforening bestående af unge fra Sydhavnen. Sammen med dem og andre kulturaktører i Sydhavnen kommer vi nu til at præge udviklingen af Sydhavnen med udgangspunkt i lokalt forankrede ønsker og behov.

## Bygninger som inkubator for byens egentlige værdiskabelse

Bygningerne vil indtil udgangen af 2017 fungere som en platform for involvering af Sydhavnens interessenter på tværs af Sydhavnsvej. Målet er, at bygningerne skal danne ramme om og forankre kommunens vidtløftige strategier om Sydhavnen som et innovationsdistrikt i en proces, der er forankret i lokalområdets interessenter, så der kan ske en mangfoldig og omfangsrig mobilisering af de mange interessenter, der har ambitioner for bydelens udvikling.

Når mange skal involveres i en udvikling af byen, kræver det en anerkendelse af, at det ikke er alle, der har interesse, viden eller ressourcer til i at indgå i et bureaukratisk og administrativt tungt arbejde, der pålægges deltagere i strategisk byudviklingsarbejde. Hvis man skal forløse det borger-nære, det kulturelle, det der giver liv, fællesskab og tryghed i beboelsesområder, skal man have for øje, at den værdi, der skabes i en samskabelsesproces giver lige så meget værdi til bydelens udvikling som developerne tunge punge.

## At forløse ressourcerne og skabe vedblivende værdi

I tilfældet med udviklingen af Sydhavnen er der designet en proces, der imødekommer de forskellige kompetencer, som i fællesskab giver en helhedsorienteret og bæredygtig udvikling. Udviklingen er fordelt på tre niveauer:

1. Kulturelle aktiviteter i bygningerne.
2. En kultur- og byudviklingsfestival der åbner området op og debatterer bydelens udvikling.
3. En strategi der har til formål at gøre midlertidige og samskabte aktiviteter permanente.

Denne tilgang har åbnet op for en mobilisering af lokalområdets beboeres ressourcer og evner og stedsspecifikke kvaliteter i løsningen, og målsætningen er nu, at det vil give en større politisk legitimitet til at prioritere midler til at etablere broen. Nogle gange skal livet skabes, før broer kan bygges og krydses!

Dette øger ikke i første omgang kvadratmeterpriserne, men der ligger et uforløst potentiale i

# ”Nogle gange skal livet skabes, før broer kan bygges og krydses!”



Jesper Koefoed-Melson er uddannet kandidat i pædagogik og performance design fra RUC og har arbejdet i og med byen siden starten af 00'erne, hvor kulturlivet og byens stedspecifikke kvaliteter blev taget under kærlig behandling. Her mødte Jesper og Christian Fumz hinanden, og i 2010 stiftede de GivRum, der siden har arbejdet med samskabende løsninger i tomme bygninger med fokus på alt fra kunst og kultur, iværksætteri og kreativ erhverv, almene boligområder til husning af flygtning. Særligt for GivRums arbejde er, at de altid skaber bæredygtige organiseringer, der viderefører det arbejde, GivRum initierer i partnerskaber med både den offentlige og private sektor.

at få developere til medregne den værdiskabelse, som disse kulturelle, borgernære og midlertidige processer kan bibringe. Følgelig er det vigtigt, at disse forbliver en del af planen, en del af løsningen – i byggeriet og menneskeligt – og ikke blot bruges som byggemodning og forvises når gravemaskinerne kommer.

Det er utopi at forestille sig, at vi kan tjene en masse penge på kort sigt. Det kræver en radikal anderledes praksis i den måde, vi udvikler vores byer på, og det er forbundet med store tidslige, menneskelige og finansielle omkostninger at skabe forandring *sammen*. Sættes der gang i en kulturændring i de forskellige sektorer og involveres flere i byudviklingen, vil det betyde, at der på sigt vil kunne ske en forskydning af ansvar og ejerskab. Dette vil kunne skabe attraktive, levedygtige og bæredygtige boligområder. Det handler om at skabe løsninger med dem, der skal leve med dem efterfølgende, og det beriger alle parter på den lange bane. ■



# GoParkMe

## GoParkMe

goparkme.com

### Hvad er GoParkMe?

GoParkMe er en internetbaseret parkeringsservice, der fungerer som en online markedsplads for lejere og udlejere af private parkeringspladser til køretøjer. GoParkMe forbinder bilister med behov for parkering med personer, der har ekstra plads til rådighed, hvad enten dette er i form af en privat parkeringsplads, indkørsel, garage eller lignende. GoParkMe's brugere kan deles op i to overordnede segmenter hhv. lejere og udlejere af parkeringspladser, hvoraf lejere skal være billrådgige og udlejere besidde en parkeringsplads. Personer indenfor de to segmenter skal desuden begge være mindst 18 år og i stand til at håndtere teknologi, internet og mobil. GoParkMe operer kun i København.

Forbindelsen af de to brugersegmenter sker gennem GoParkMe's digital service i form af en gratis mobil- og webapplikation. Selve platformen er endnu ikke færdigudviklet, men den skal være brugervenlig, simpel og inkludere en funktion, hvori udlejerne kan opsætte en annonce for parkeringspladsen, og den potentielle lejer nemt kan søge og booke pladsen. GoParkMe faciliterer derved både kontakten og betalingen

mellem de to. For denne service vil GoParkMe opkræve et mindre servicegebyr fra lejer og udlejer, når en succesfuld booking har fundet sted.

Ved at anvende GoParkMe vil både udlejere og lejer tjene/spare penge, samt lejerne vil spare tid, idet de ikke skal ligge og kører rundt efter en p-plads.

I øjeblikket indgår der ingen partnere i GoParkMe's virksomhed, men der vil fremadrettet være behov for følgende typer: Distributionspartnere, teknologipartnere, partnere med juridiske kompetencer samt Netværkspartnere. GoParkMe samarbejder med bl.a. boligforeninger, daginstitutioner, hospitaler, hoteller, tankstationer m.fl.. Der er dog flere lovgivningsmæssige aspekter som kan stå til hinder for udlejning og administration af boligforeningernes parkeringsarealer. Desuden har GoParkMe oplevet interessekonflikter mht. kommunernes målsætninger vedrørende transport, idet der blandt disse er kommet et øget fokus på at nedbringe biltransport til fordel for en øget benyttelse af offentlig transport blandt privatpersoner. Fremadrettet håber GoParkMe på at skabe et større finansielt grundlag for at kunne udvikle et større

ressourcegrundlag herunder også menneskelige ressourcer.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved GoParkMe?

GoParkMe kan anses som et deleøkonomisk koncept, idet grunden bag virksomheden er at udnytte de ekstra parkeringspladser og -arealer som på nuværende tidspunkt ikke benyttes effektivt. GoParkMe ser kernen i deleøkonomi, som muligheden for at udnytte allerede eksisterende ressourcer mere kreativt og effektivt. GoParkMe er optaget af deleøkonomi, fordi det er en nutidig og samfundsgavnlig trend, der besidder et stort potentiale ift. forbedring af velfærden i samfundet.

Deleøkonomi er, i denne forbindelse, et fænomen, der kan implementeres indenfor stort set alle brancher, og parkeringsbranchen er her en blandt mange, der endnu ikke har formået at udnytte deleøkonomien fuldt ud. Der er ligeledes et miljøaspekt i GoParkMe's forretningsmodel, idet platformen gør det muligt for bilister at pre-booke p-pladser og på den måde mere effektivt udnytte parkeringsarealer og derved være med til at reducere trafik og CO<sub>2</sub>-udslip i tætbefolkede områder og storbyer. ■



## Cook with a Local

cookwithalocal.net

### Hvad er Cook with a Local?

Cook with a Local er en digital platform, der forbinder brugere, som herigennem kan mødes og lave mad sammen eller lære hinanden at lave mad. Dette giver mulighed for, at mennesker fra forskellige steder i verden, fra forskellige kulturer og med forskellige baggrunde, kan mødes omkring et fællesskab.

Målet for Cook with a Local er at forbinde folk over mad, idet man ved at mødes over mad ender med at være sammen på en anden måde, dele historier og oplevelser og skabe nye relationer. Brugerne kan opdeles i to grupper: Værter og gæster. Brugerne kan være alle både professionelle og amatørkøke. Cook With a Local er startet i Storkøbenhavn, men har i stigende grad fået brugere fra hele verden og hele Danmark.

Platformen for at forbinde mennesker foregår over Cook with a Locals hjemmeside eller snarlige app. Her kan en vært oprette en event, som kan være en middag, et kursus eller lignende. Eventet skal specificeres i pris, hvor mange gæster der er plads til etc. Potentielle gæster kan herfra gå ind på platformen og finde det event, der passer til gæstens behov og derefter booke sig ind på eventet. Cook with a Local faciliterer kontakten

og betaling mellem værten og gæsten, sådan at gæsten skal betale ved booking og værten modtager betalingen to dage efter eventets afholdelse. Cook with a Local har en lang række samarbejdspartnere: Kommuner, fødevarevirksomheder, officielle turist-aktører, gårde, madkulturhus, mad- og rejsebloggere samt diverse organisationer og uddannelsesinstitutioner.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Cook with a Local?

De deleøkonomiske perspektiver ved Cook with a Local er, at de fokuserer på at fremme en delkultur, hvor det ikke kun drejer sig om fysiske ting, men derimod har en mere social tilgang. Cook with a Local handler derfor om at dele relationer og viden udover at dele mad for at undgå madspild. For at udnytte madressourcer bedst muligt, kan man hvis fx en kylling er for meget for en gennem Cook with a Local finde en anden at dele den med. ■



Artikel

# Forbrugerbriller på deleøkonomi

**Ann Lehmann-Erichsen**, Forbrugerøkonom, Nordea Bank  
**Emmy Laura Perez Fjalland**, Roskilde Universitet og Dansk Arkitektur Center

### Findes den deleøkonomiske forbruger?

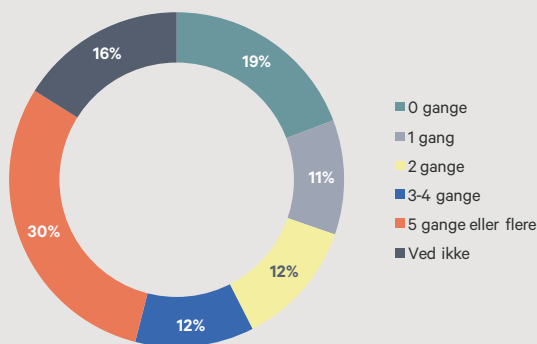
Nogle vil nok finde det ganske provokerende at sætte spørgsmålstegn ved, om der overhovedet findes deleøkonomiske forbrugere. Men det gør vi, fordi målingen i Danmark viser, at kun ca. ½ pct. af befolkningen er dobbeltbrugere, dvs. de stiller egne ting og ydelser til rådighed og bruger også andres ting og ydelser. I Sverige og Norge er det 1 pct. og i Finland 5 pct. Det indikerer, at kun ganske få har regelmæssige deleøkonomiske forbrugsvaner.

Dertil kommer at hyppigheden af forbruget af de deleøkonomiske løsninger, blandt de få bruge-

re, er meget lav. I deleøkonomien er problemet, at næsten halvdelen af brugerne kun har 'gjort det' en gang i løbet af det seneste halve år, og hver fjerde har prøvet det to gange i samme periode. Med andre ord er der ganske få erfarne brugere, der har deltaget tre eller flere gange i løbet af et halvt år. Reelt er der kun omkring 2-3 pct. af danskerne som med nogen ret kan siges at være erfarne delebrugere.

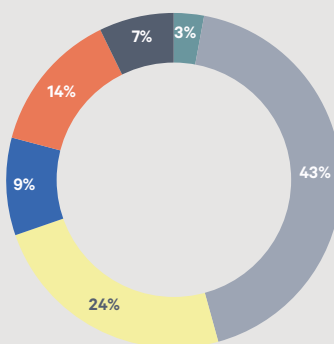
## Hvor mange gange har du inden for de seneste seks måneder...

...udlejet, delt eller byttet dine ting med andre inden for deleøkonomiens rammer? (yder)



Base: Har lejet ud, delt eller byttet ting med andre, NOTE: LILLE BASE (29)  
Kilde: TNS for Nordea 2016

...lejet eller benyttet andres ting inden for deleøkonomiens rammer? (nyder)



Base: Har lejet eller benyttet andres ting, NOTE: LILLE BASE (103)  
Kilde: TNS for Nordea 2016



### Begrænset potentiale for vækst af den nuværende deleøkonomi

Når man måler på, hvad vi kunne kalde den mere kommercielle deleøkonomi i Danmark, så er det i 2016 i høj grad et hovedstads-, lavtløns- og ungdomsfænomen i Danmark, Norge og Sverige, mens Finland skiller sig ud fra resten af skandinaverne i deres tilgang til deleøkonomi. Det fremgår af en september-2016-måling, som TNS Gallup har gennemført for Nordea med i alt 4.148 deltagere i Skandinavien. Nordea Danmark har siden 2014 fået foretaget målinger på danskernes deltagelse

i deleøkonomi. Der er spurgt til danskernes deltagelse i deleøkonomi nærmere beskrevet som det, at mange, som følge af internettets udbredelse, er begyndt at leje og/eller udleje/dele/bytte deres ting og tjenester til andre forbrugere for eksempel via apps og deleøkonomiske platforme på nettet og på de sociale medier.

Helt overordnet har 11,5 pct. af danskerne deltaget i deleøkonomi i løbet af det seneste halve år, i Sverige er tallet 13 pct., i Norge 16 pct. (i løbet af de seneste 12 måneder) og i Finland ligger niveauet noget højere med 24 pct.

## Har du deltaget i deleøkonomien indenfor de seneste 6 måneder?

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



Base: 1100

Kilde: TNS for Nordea 2016, Ann Lehmann-Erichsen

## Deleøkonomi er en ungdomsfest

Ifølge denne undersøgelse er deleøkonomi mest udbredt i befolkningen under 40 år. Det gælder i alle de fire lande. Der ses et tydeligt og markant fald i andelen af brugere over 40 år.

Tuner vi ind på resultaterne, ses, at det især er unge under 26 år, der er de flittigste delebrugere i alle fire lande. I Danmark er det 29 pct. af de helt unge, der har deltaget, i Sverige 24 pct., i Norge 27 pct. og i Finland er tallet 58 pct.

Ser vi på de over 40-årige, så ligger brugerandelen i Danmark på 6 pct. og 8 pct. i Sverige. I Norge er niveauet for de 40–54 årige 13 pct. og 9 pct. for de 55-plusårige. I Finland ligger det på hhv. 20 og 16 pct.

For alle lande gælder altså, at deltagelsen i deleøkonomi falder, når alderen stiger. Det kan skyldes, at yngre mennesker ofte er 'first movers', der tester nye muligheder med større nysgerrighed og er mere fleksible. Måske vil de unge tage deres nye adfærd med sig, når de bliver ældre, men det er usikkert. Tallene fra undersøgelsen peger på, at hovedmotivet til at vælge de deleøkonomiske løsninger i dag er penge – at spare eller tjene lidt ekstra – og dem får man som regel flere af, jo ældre man bliver, og derfor er det uvis, om denne form for deleøkonomiske løsninger vil sætte rødder i takt med at den yngre generation bliver ældre. Finland har flere brugere i alle aldersgrupper. Det skyldes især to forhold. Dels er finner særdeles økonomisk bevidste, og ser deleløsningerne som en mulighed for at få mest mulig ud af det, de har, dels er finner meget optagede af at anvende nye teknologiske apps og platformsløsninger til at spare penge og passe på ressourcerne.

## Hvad siger forbrugerne om deleøkonomiens fremtid?

Målingen viser, at 14 pct. af befolkningen i Danmark og Sverige tror, at de kommer til at bruge deleøkonomiske tjenester det næste halve år tid. I Norge er tallet 18 pct. og i Finland 19 pct. Og blandt denne lille gruppe gælder, at halvdelen (i Danmark og Sverige) vil fastholde deres deleøkonomiske aktiviteter på det samme meget lave niveau i den kommende tid, mens fire ud af ti vil øge brugen af deletjenesterne.

Læg dertil, at andelen af danskere, som slet ikke kunne drømme om at deltage i deleøkonomien, har været stabil tre år i træk. En ud af fire danskere

takker nej til deleøkonomiske løsninger. Når så mange slet ikke vil deltage, og de få deltagere deltager på så lavt niveau, bidrager det til at cementere det faktum, at vi skal vente endog meget længe på, at Danmark bliver et mekka for deleøkonomi.

Ser vi på nabolandene ligger danskerne på plads nr. ét mht. skepsis over for deleøkonomien. 24 pct. har nej-hatten på i Danmark, i Finland er det 15 pct., 12 pct. i Sverige og 9 pct. i Norge.

## Større skepsis overfor deleøkonomi uden for de store byer

Undersøgelsen indikerer at skepsis og modstand mod deleøkonomi ses større i landdistrikter og oplandsdistrikter frem for i de større byer. Det gælder i alle de skandinaviske lande undtagen Finland. Flere på landet siger, at det aldrig kunne falde dem ind at deltage i deleøkonomiske aktiviteter. Den modstand kan hænge sammen med, at der bor flere 40-plusårige på landet end i de større byer, hvor der omvendt oftest bor flere unge. Dertil kan det også være en begrænsning, at udbuddet af de kommercielle deleøkonomiske løsninger er mindre uden for de største byer. Deleøkonomiske initiativer er følgelig mest udbredt i hovedstadsområ-



# ”Der er ikke belæg for de vanvittige vækstfremskrivninger af deleøkonomi, som mange spår – i alle tilfælde ikke med de deleløsninger vi kender i dagens skandinaviske velfærdssamfund.”

derne og i de store byer i Skandinavien og mindst udbredt i opland og landdistrikter. Undtagen i Finland hvor udbredelsen er jævn over hele landet.

Ser man på betalingsstrukturen, peger data på, at det er de aktive i hovedstadsområderne, der tjener mest på at stille deres egne ting til rådighed. Men billedet er slet ikke entydigt. Data peger også på, at det er mere almindeligt at bruge og bidrage med 'gratis' deleøkonomi uden for hovedstadsområderne. Data er ikke fyldig nok til at konkludere endeligt på dette mønster, da så få endnu deltager i deleøkonomi.

## **Snyder danskerne sig selv?**

Lige nu ser vi flere problembehæftede forretningsmodeller i form af platformsbaserede deleløsninger faciliteret af professionelle, der tjener på at formidle kontakt mellem ikke-professionelle 'sælgere' og 'købere'. Det er modeller, som giver udfordringer med skattebetaling, risiko for undergrundsøkonomi m.m.

Der er lang vej til, at brug af deløkonomi, som den ser ud i dag, bliver en integreret del af danskernes hverdag og deres forbrug. Men snyder de fleste danskere egentlig ikke sig selv for gode

billige deleøkonomiske løsninger ved at holde sig uden for?

Det kan man ikke sige noget entydigt om.

Man kan blot konstatere, at når man måler på den subjektive tilfredshed med deleløsningerne, som vi har gjort i Danmark og Finland, angiver ca. 80–90 pct. af brugerne, at det var problemfrit for dem. Få oplevede småproblemer, og kun 1–2 pct. har oplevet større problemer. At det er en særdeles høj tilfredshedsandel ses, når vi sammenligner med tilfredsheden inden for et parallelt forbrugsområde – nemlig e-handlen i Danmark. FDIHs e-handelsanalyse for det første halvår af 2016 viser eksempelvis, at 48 pct. af forbrugerne, der har e-handlet, vil anbefale deres seneste køb til andre, og mellem 5–8 ud af 10 forbrugere vender tilbage til samme e-butikker, som de tidligere har handlet med. Begge dele betyder, at man er særdeles tilfreds med forløbet.

Noget tyder på, at deleøkonomi er selvregulerende i en vis grad. Det er godt, primært fordi det er vanskeligt at klage over deleøkonomiske varer og ydelser, hvis det går galt, da de falder uden for de normale offentlige og private godkendte forbrugerklagenævn, der kun behandler klager over aftaler mellem forbrugere og erhvervsdrivende og altså ikke mellem to forbrugere, der lejer og deler indbyrdes.

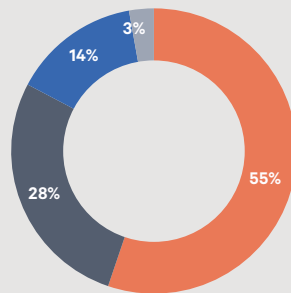
Hvis man kan navigere inden for deleøkonomiens rammer, er der alternative forbrugsmuligheder forude, men vanens magt er stor, og status quo trækker i os alle sammen, ved vi fra adfærdsøkonomien.

Bedre og mere relevante fremtidige deleløsninger kombineret med klokkeklar lovgivning vil sandsynligvis få flere forbrugere til at forlade status quo og bruge deleøkonomiske løsninger. Men vi skal nok fem til ti år ud i fremtiden, før vi får en stabil mængde af forbrugere, der 'automatisk' hælder deleøkonomiske løsninger 'ned i indkøbskurven.

### **Vi vælger deleøkonomiske løsninger for pengenes skyld**

Allerede med tallene fra 2014 kunne man se, at penge er en motivation i deleøkonomien. Økonomi spiller en klar hovedrolle for såvel tilvalg som fravalg af deleøkonomiske løsninger, for når vi beder brugerne i deleøkonomien forklare, hvad der

2015



Base: Deltager i deleøkonomien, 106  
Kilde: TNS for Nordea 2015, Ann Lehmann-Erichsen

motiverer dem, er det for det store flertal i alle fire lande muligheden for at spare eller tjene penge, der tæller mest. Det gælder alle undersøgelser siden 2014. Kun et mindretal er motivet af klima- og miljøhensyn, og det er endda faldet sammenlignet med de danske tal fra 2015 og 2014. Det kan hænge sammen med, at deleøkonomi i vid udstrækning associeres med sortøkonomi og underbetalt arbejdskraft, og de politiske diskussioner, der er fulgt i kølvandet heraf. Det er også tydeligt, at brug af deleøkonomiske løsninger også falder med stigende indkomst, undtagen i Finland, hvor det ikke er tilfældet.

Den stabile privatøkonomi, der som regel karakteriserer de ældre i højere grad end de yng-

re, betyder, at behovet for at kaste sig ud i nye forbrugsmønstre og eksperimenter er meget mere begrænset for disse grupper. Der er reelt intet pres eller incitament for mange mennesker til at ændre adfærd hverken for dem med god økonomi eller for de over 40-årige. Man kan også sige, at en stor del af befolkningen i Velfærdsnorden er 'for rige' til at gide bøvlle med nye deleøkonomiske løsninger, som jo alt andet lige kæver mere tid og forberedelse, end man behøver, hvis man bare gør, som man plejer. De fleste har råd til den boremaskine, så hvorfor ulejlige sig med at dele den med andre? Det skal altså være andre behov, der skal mødes end besparelser, og dertil kan man spørge, om der er brug for at købe en ny boremaskine eller et hul i væggen?

## Hvad er din vigtigste motivation for at deltage i deleøkonomien?

2016



Base: Har deltaget i deleøkonomien, 126  
Kilde: TNS for Nordea 2016

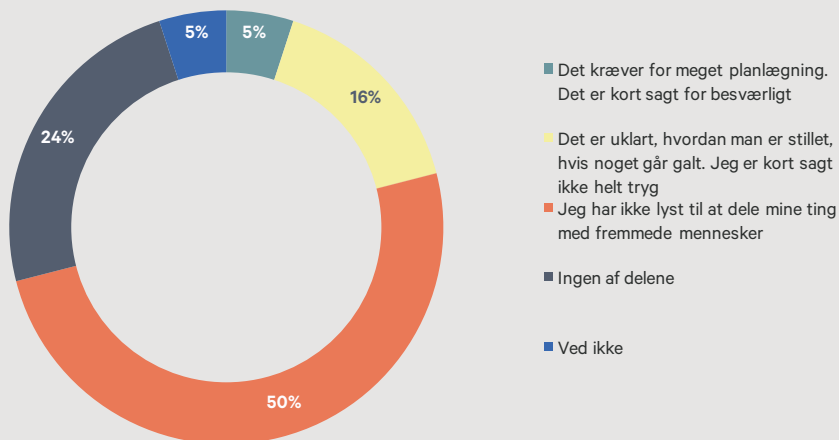
### Besværlig deleøkonomi

Komfortzonen, vanerne og trygheden spiller en vigtig rolle for alle dem, der ikke har prøvet deleøkonomien. 88,5 pct. af danskerne står uden for deleøkonomi, i Sverige 87 pct., i Norge 84 pct. og i Finland 76 pct. Mange af dem, peger på, at det enten er for besværligt, eller at det er for utrygt og uklart at bruge deleøkonomiske løsninger. I Danmark gælder det for i alt 21 pct. af ikke-brugerne, i Sverige for 23 pct., i Norge for 18 pct. og i Finland for 36 pct. For alle lande gælder overraskende nok, at det er blandt de under 40 årige, at disse indvendinger fylder mest. Af FDIH's undersøgelse fremgår det endda, at 75% af nethandlerne i februar 2016 havde kendskab til deletjenester, men at kun 20% havde benyttet disse.

Et valg af andre forbrugsløsninger end de sædvanlige, kræver en indsats, som igen kræver, at de

alternative valg er attraktive, og at man har tillid til dem. Skal vi tro undersøgelsen på sit ord, kan vi i teorien gøre Skandinavien til det deleøkonomiske mekka, som skatteministeren drømmer om. Vi kan nemlig mere end fordoble antallet af brugere i deleøkonomien, hvis vi rydder bøvl og utryghed af vejen. Godt nok har 24 pct. i den danske undersøgelse svaret, at de aldrig vil deltage – og vi skal finde ud af hvorfor – men for 63 pct. har det bare ikke været relevant endnu. De er altså ikke afvisende. Det kunne pege på, at hvis man skaber systemer og organiseringer, som er meningsfulde i en kompleks hverdag, hvor mange ender skal mødes logistisk og tidsmæssigt, kan deleøkonomi få større vækstpotentiale. Kommer der deleøkonomiske løsninger, som er mindre besværlige og bøvlede, end de løsninger der bruges i dag, og hvis der kommer fuld juridisk klarhed og tryghed for

### Hvad er den vigtigste grund til, at du ikke deltager i deleøkonomien?



Base: Har ikke deltaget i deleøkonomien, 961

Kilde: TNS for Nordea 2016

forbrugerne i deleøkonomien, ja, så må man tro, at gruppen med disse betænkeligheder kommer ud af busken og ind i deleøkonomien.

Interessant er det dog også, at målingen indikerer (dog på en lille base), at der er ganske få klager både fra personer, der har stillet egne ting og ydelser til rådighed, og dem som har brugt andres ting. Dog pukler deleøkonomiske initiativer også med at sikre, at udbuddet er stort nok – at der er leverancesikkerhed – og at varer og ydelser findes inden for en afstand, som opleves som mulig i hverdagen.

### **Hvilke løsninger venter vi på?**

I hele Skandinavien gælder det brugsmønster i deleøkonomi, at det er ganske få, der sætter egne ting i spil og udlåner eller udlejer deres ledige kapacitet. Det ligger på 3–4 pct., undtagen i Finland hvor tallet er 16 pct. Brugerne vil meget hellere bruge og dele de ting og ydelser, som andre stiller til rådighed. Det viser FDIH's e-handelsundersøgelse også. Vores undersøgelse viser dertil, at størstedelen af dem, der ikke bruger deleøkonomi, holder sig ude, fordi de ikke vil dele deres egne ting med fremmede mennesker. Det gælder 50 pct. af danskerne, 40 pct. svenskere, 37 pct. nordmænd og 30 pct. finner. Når så få er villige til at sætte egne ting i spil, er det en betydelig hæmmende faktor for udviklingen af deleøkonomien. Potentialet med 'private ting' bliver for lille, men der er klart et potentiale for andre typer deleløsninger, da tallene viser, at det bare ikke har været relevant endnu for størstedelen af befolkningen at deltage i deleøkonomien.

Når uviljen er grundlæggende stor i hele befolkningen ved at dele egne ting, og når man ikke er tvunget til det, må man finde på andre løsninger, hvis deleøkonomien skal blive et realistisk alternativ til selv at eje.

Vil man have god vækst i deleøkonomi, tyder det på, at man skal satse på løsninger, hvor folk kan beholde deres ting private men måske deles om 'nyerhvervelser' i en moderne form for 'fælles-eje' eller andelstanke. Desuden er der behov for at deleløsningerne nytænkes og professionaliseres. Det betyder ikke, at folk ikke vil 'dele', men at man skal se på i hvilke rammer og under hvilke forhold, der deles.

Deleøkonomiske løsninger skal altså drives effektivt og professionelt, så forbrugerne får adgang til forbrugsgoder og ydelser, der egner sig til at mange bruger dem. Det skal være løsninger, man får lyst til at vælge frem for at anskaffe sig sine egne ting. Incitamentet skal være, at de nye deleløsninger er både bedre, billigere og frem for alt nemme at bruge frem for de konventionelle løsninger. De må ikke kræve for meget transaktionstidsforbrug, eftersom tid også er en omkostning. En transportløsning må eksempelvis ikke kræve, at man bevæger sig hen et sted, hvor man ikke har lyst til at være og ender et andet sted, hvor man heller ikke har lyst til at være. Det er for tidskrævende.

Områder, der egner sig til at erstatte personligt ejerskab med 'brugerlicens' og 'adgang til', er måske transportmidler på to og fire hjul, ferieboliger i by og på landet, forbrugerprodukter man ikke bruger så tit eller kun bruger intenst i en begrænset periode fx værktøj, småbørnsmøbler og – produkter o.lign.

Et nyt eksempel på en kommende adgangsmode er under udvikling hos Volkswagen. De udvikler nu på et mobilitetsmærke med en elektrisk selvkørende bil med tilhørende it-fordelingsplatforme og dertil knyttede bilflåder. Fra 2025 skal flåde, drift og kørsel give forbrugeren fire hjul efter behov. Driften er 100 pct. professionel, og formodentlig bliver det et både attraktivt og konkurrencedygtigt alternativ til selv at eje en bil. For det danske marked kunne denne slags, mere professionaliserede og samlede 'on-demand'-løsninger med et abonnementsmedlemskab, måske være fremtiden for deleøkonomi. ■



**Ann Lehman-Erichsen** er cand. jur., forbrugerøkonom og afdelingsdirektør i Nordea. Gennem de seneste ti år har hun undersøgt og analyseret danskernes privatekonomiske og forbrugerrelaterede adfærd bl.a. gennem uafhængige målinger. Siden 2014 har hun fulgt udviklingen i deleøkonomien nøje. Ann har tidligere været ansat i Forbrugerstyrelsen som jurist hos Forbrugerombudsmanden og forbrugerklagenævnet. Ann er forfatter til bogen „Plus på kontoen, syv smutveje til en bedre økonomi“ Gyldendal Business 2015.



**Emmy Laura Perez Fjalland** er Ph.D.-studerende på Roskilde Universitet (Institut for Mennesker og Teknologi) og Dansk Arkitektur Center. Emmy undersøger, hvordan deleøkonomiske organiseringer tager form i en dansk bymæssig kontekst, og er særligt optaget af begreber som samskabelse, commons, urban governance, urban design, mobiliteter og fødevarerbevægelser. Derudover har Emmy blandt andet været medredaktør på antologien "Networked Urban Mobilities: Flows, Practices, Flows" (udkommer 2017), ekstern rådgiver på DBAs Genbrugsindex, og bestyrelsesmedlem i forskningsnetværket Cosmopolitanities.

#### Referencer

TNS Gallup september 2014  
deleøkonomi i Danmark

TNS Gallup september 2015  
deleøkonomi i Danmark, Norge  
og Sverige

TNS Gallup september 2016  
deleøkonomi i Danmark, Finland  
Norge og Sverige

Læs mere om Volkswagen  
projektet her: "TOGETHER –  
Strategie 2025", [goo.gl/qCvqjZ](https://goo.gl/qCvqjZ).

FDIH e-handelsanalyse 1. halvår  
2016 (premium), samt FDIHs  
måling fra februar 2016.



# Grønt Hus i Frederikssund

## Hvad er Grønt Hus i Frederikssund?

Grønt Hus i Frederikssund er et nystartet projekt, som gerne vil oprette et foreningshus for de grønne foreninger i Frederikssund. Grønt Hus er et ikke-kommercielt projekt, hvilket betyder, at der ikke er en forretningsmodel involveret. Som det fremgår af navnet, opererer Grønt Hus på Frederikssund-niveau. De primære brugere er tiltænkt at være foreningers medlemmer og kommunens borgere. Som ydelser forestiller Grønt Hus at skulle tilbyde større aktivitet for medlemmerne af grønne foreninger, større viden/bevidsthed om miljø- og klima-

spørgsmål for almindelige borgere, engagement i fælles arrangementer og fællesskab for kommunen om fremtidige grønne idéer og løsninger.

På nuværende tidspunkt er det primært frivillige aktører i grønne foreninger fx Frederikssund Økologiske Fødevarerfællesskab, som er Grønt Hus' samarbejdspartnere, men på lidt længere sigt håber kræfterne bag på et samarbejde med kommunen og evt. forretningsindehavere. Derudover ønsker de at udvide deres platform til et tomt butikslokale centralt i Frederikssund, sådan at de får fysisk forankring i Frederikssund.

Projektets vigtigste ressource er ildsjælene, som har tid og overskud til at drive projektet videre.

## Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Grønt Hus i Frederikssund?

Grønt Hus i Frederikssund er ikke et økonomisk drevet projekt, men bygger derimod på frivillig aktivitet og fællesskab i kommunen. Det handler derfor om mere om at dele fællesskabet, viden og forståelsen for en grøn omstilling og bedre miljø. Dette skal gøres gennem en række fælles aktiviteter: Fælles spisninger, fællesarrangementer, fælles udflugter etc. ■



Analyse

# De nye forretnings- modeller — Eksempler på dansk deleøkonomi

**S**kaber deleøkonomi vækst, velstand og arbejdspladser? Hvori består vækstpotentialer? En række konsulenthuse verden over har fremskrevet værdien af deleøkonomi til milliarder af kroner, og en væsentlig del af den opmærksomhed, deleøkonomi har tiltrukket sig, skyldes de højt profilerede milliardomsættende virksomheder baseret på deleøkonomiske forretningsmodeller så som BlaBlaCar, WeWork og Airbnb. Det er tydeligt, at start-ups forsøger at kopiere og raffinere de succesfulde forretningsmodeller, samtidig med at virksomheder og myndigheder undersøger, hvordan elementer af modellerne kan blive relevant i etablerede produktions- og servicebrancher.

Vi kan ikke ved at studere de eksisterende deleøkonomiske virksomheder give et svar på hvilke deleøkonomiske forretningsmodeller, der vil blive succesfulde i fremtiden. Nutidens deleøkonomiske virksomheder er for få og for nye, og den teknologiske og politiske udvikling går for hurtigt til, at vi kan konkludere noget om deres fremtidige konkurrenceevne. Men vi kan sige noget om det generelle vækstpotentiale i deleøkonomi ved at studere det essentielle i de eksisterende virksomheders forretningsmodeller.

I Danmark har vi (endnu) ingen milliardomsættende deleøkonomiske virksomheder. Til gengæld har vi, igennem Deleby, mødt forskellige små og mellemstore virksomheder, som arbejder deleøkonomisk og med deleøkonomi. I det følgende vil vi præsentere et par eksempler på disse virksomheder og uddrage et par generelle observationer om det vækstpotentiale, vi kan se på tværs af forskellige virksomheder. Vores analyse af de små og mellemstore danske deleøkonomiske virksomheder viser generelt, at forretningsmodeller, hvor deleøkonomi er indarbejdet:

- kan bidrage til sund bundlinje for små og mellemstore virksomheder
- kan bidrage til produkter og services af højere kvalitet
- har en spillover-effekt i form af sin netværkseffekt og -kapital
- kan synliggøre, aktualisere og effektivisere lokale ressourcer.

### **Høns, chokolade og eddike**

I det følgende præsenterer vi tre eksempler på danske deleøkonomiske virksomheder. For bedre at kunne sammenligne deres forretningsmodeller har vi udvalgt tre virksomheder fra samme branche: Fødevarer. Vi vil især fokusere på, hvordan de tre fødevarereproducere har innoveret deres forretningsmodel ved hjælp af deleøkonomiske elementer.

#### → *Deling af inputs og outputs: Hegnsholt Hønseri*

Hegnsholt Hønseri, som har deltaget i Deleby-projektets acceleratorforløb, har en helt særegen forretningsmodel og -filosofi. Hegnsholt Hønseri er et mindre økologisk landbrug på 11,5 ha. Johanne Schimming, ejer og drifter af hønseriet, producerer æg og

høns (og lam) af høj kvalitet. Det innovative ved hønseriets forretningsmodel er, at den i vid udstrækning baserer sig på udvekslingsaftaler, crowdfunding og andelsbeviser.

Udvekslingsaftalerne mindsker spild ved at udnytte affald som foder og minimerer derved indkøb og produktion af færdigproduceret hønsefoder, samtidig med at det øger produktionsværdien af høns og æg. Hønseriet har aftaler med restauranter som den Michelinstjernede Relæ, Manfreds, Bæst og Amass (alle lokaliseret i København). Hønseriet leverer æg og kyllinger til dem, og en del af deres betaling er grøntsags- og brødrester fra deres køkkener. Disse anvendes som foder, der er så nærende og afvekslende, at kvaliteten af høns og æg højnes. Hønseriet har også aftaler med mølleriet på Østeragergård, hvorfra Johanne aftager affald i form af kornskaller og korn, der ligeledes bruges som hønsefoder. Johanne sælger mølleriets brød og korn i sin crowdfundede gårdbutik. Dertil har Hønseriet en udvekslingsaftale med grøntsagsproducenterne på Kiselgården og gården Jørgenssæde. Fra disse modtager hønseriet overskydende grøntsager og leverer til gengæld hønsemøg, der bruges som gødning på markerne.

Ydermere er et element i Hegnsholt Hønseris forretningsmodel at tilbyde forbrugere at blive andelshavere i produktionen. Man kan købe en andel i hønseriets slagtekyllingeproduktion, en andel på et halvt eller helt lam og en andel af gårdens æglæggende høns. Hønseriet får betaling på forhånd, og Johanne arbejder med gennemsigtige regnskaber over for sine andelshavere.

Endelig har Hønseriet gennem crowdfunding etableret en gårdbutik. Ved etableringen kunne forbrugere enten donere mod at få et gavekort til butikken, madopskrifter eller et besøg på gården. 75% af udgifterne til etableringen af butikken blev rejst gennem crowdfunding.

# ”Deleøkonomi indtænkt i forretningsmodellen kan optimere udnyttelsen af ressourcer med højnet produktkvalitet som resultat, samt styrke erhvervsudviklingen i lokalmiljøet.”

## → *Deling af ejerskab og overskud: Friis-Holm Chokolade*

Friis-Holm Chokolade er en chokoladeproducent med et ud-talt fokus på et markedssegment der værdsætter på høj kvalitet og tilsvarende pris. Virksomheden har flere gange vundet guld-, sølv- og bronzemedaljer i branchens ledende konkurrencer.

Friis-Holm har en virksomheds- og produktionsfilosofi baseret på en høj grad af direkte inddragelse af aktionærer såvel som leverandører. Ved etableringen af virksomhedens chokoladeproduktion i et tidligere produktionskøkken i Hvalsø i Lejre Kommune modtog Friis-Holm et lån fra vækstoffonden på to mio. kr., men involverede også en række private investorer i en bevidst afstandtagen fra store kapitalfonde og investeringsvirksomheder. Målet ved etableringen var at indhente kapital på en måde, hvor Mikkel Friis-Holm fortsat har den fulde bestemmelsesret. Virksomheden inddrog 29 investorer i Friis-Holms private og professionelle netværk, som købte aktier for 2,4 millioner. Investorerne skrev alle under på et prospekt med titlen *'Bedst i verden, Bedst for verden'*.

Denne titel referer til Friis-Holms socialt ansvarlige sigte i produktionen. Virksomheden arbejder med *direct trade*, hvor man ved direkte forhandling mellem chokoladebønder og chokolademager søger at sikre bønderne en højere betaling sammenlignet med ordinær han-



delsmodel baseret på mellemmand. Friis-Holm er således involveret i hele chokoladens værdikæde *fra bønne til bar* – de varetager hele processen fra kakaobønne til det færdige stykke chokolade i egen indpakning. Denne proces begynder ved valget af avlere af råfrugten, dvs. kakaobønnerne, og indbefatter sortsudvælgelse, høst, fermentering, tørring, transport, ristning, afskalning, valsning, conchering, temperering, støbning og indpakning.

Det er lykkedes for Friis-Holm at gøre virksomheden økonomisk rentabel i så stort et omfang, at den kan give aktionæerne et tilfredsstillende udbytte, investere i forretningsudvikling og produktudvikling og sende et afkast retur til bønderne i form af høj betaling.

→ *Deling af viden og affald: Herslev-Grønvirke*

Herslev-Grønvirke er et deleøkonomisk samarbejde mellem to mindre virksomheder opstået i et miljø af grønne iværksættere i Lejre kommune. I dette miljø deles ideer og viden mellem lokale iværksættere med det udgangspunkt, at man godt kan samarbejde om visse aktiviteter samtidig med, at man konkurrerer om andre. På fyraftensmøder diskuterer lokale små virksomheder således, på tværs af brancher og konkurrenceforhold, muligheder for netværk og forretningssamarbejder.

På et sådant møde mødtes Tore Jørgensen fra Herslev Bryghus med Kristian Isbrand og Karen Hertz fra Grønvirke, der er en lille virksomhed, som arbejder med kommunikation og projektudvikling for andre virksomheder. Gennem lokal vidensdeling opdagede de, at deres kompetencer – Herlev Bryghus inden for ølproduktion, logistik, og distribution, og Grønvirke inden for mad, kommunikation, design og branding – er komplementære.

I fællesskab udviklede de en forretningsmodel baseret på deling af et affaldsprodukt fra Herslev Bryghus' ølproduktion: øl-eddike. Tore Jørgensen, Kristian Isbrand og Karen Hertz aftalte, at denne eddike skulle forædles til brug for madlavning. Herslev Bryghus leverer således eddiken, og Grønvirke står for forædlingen og markedsføringen. Forædlingen sker i den bygning, hvor Grønvirke hidtil havde kontor. Den deleøkonomiske udnyttelse af et tidligere affaldsprodukt til produktion af en ny fødevarer er så lovende, at man har etableret et fælles selskab Herslev-Grønvirke, baseret på 50/50 overskudsdeling.

### **Styrken ved mange små**

De tre eksempler viser, hvordan deleøkonomi indtænkt i forretningsmodellen kan optimere udnyttelsen af ressourcer med højnet produktkvalitet som resultat. Eksemplerne viser også, hvordan lokalmiljøet kan spille en aktiv rolle i både udviklingen af forretningsmodellen og etableringen af virksomheden. Til gengæld kan de deleøkonomiske virksomheder styrke erhvervsudviklingen i lokalmiljøet.

De tre eksempler deler adskillige elementer med den række projekter på idéstadiet eller det meget tidlige forretningsstadium, vi har stiftet bekendtskab med gennem Deleby-projektet, og som præsenteres i dette Deleby magasin. De tre eksempler viser også, at ikke alle

projekter nødvendigvis kan eller skal skaleres op i superligaen. Den deleøkonomiske grundtanke handler sjældent om skalafordele, centralisering eller markedsmonopol. Det økonomiske potentiale ved deleøkonomiske forretningsmodeller beror ofte på decentralisering og distribution gennem nye kanaler: At man tager eksisterende ressourcer i brug på nye måder, puljer dem eller på anden måde optimerer deres udnyttelse.

Selvom få af de nye deleøkonomiske virksomheder nødvendigvis bliver vækstgazeller, kan deleøkonomi stadig bidrage med vækst, velstand og arbejdspladser. Mens store virksomheder er mere produktive og profitable, er det stadig summen af små og mellemstore virksomheder, der repræsenterer langt den største del af dansk erhvervsliv. De seneste års udvikling viser, at innovation danner udgangspunkt for stadig flere små og mellemstore danske virksomheder, og det skaber ikke alene nye virksomheder, det forbedrer også de eksisterende små virksomheders indtjening og eksport. Den innovation, deleøkonomi repræsenterer, er et godt eksempel: Små og mellemstore virksomheder mangler ofte ressourcer – tid, kapital og kompetencer – men ved at deles om at udnytte eksisterende ressourcer, eller i fællesskab udvikle nye, øges de små og mellemstore virksomheders bidrag til den danske samfundsøkonomi.

### **Synliggørelse og aktualisering af ressourcer**

Hvordan gør de det så? Hvad er grundlaget for de deleøkonomiske elemeter i de små og mellemstore danske virksomheders forretningsmodeller? Hidtil har diskussionen om deleøkonomi overvejende fokuseret på de største virksomheder. De fleste af disse har opnået skala ved at udnytte digitale applikationer, hvorfor man ofte taler om deleøkonomi som en "digital" eller "platformsøkonomi". Vores tre eksempler, og de projekter, vi er stødt på i Deleby-projektet, antyder, at de digitale applikationer langt fra er hele historien. Det er ikke teknologi alene, der skaber et kundegrundlag og værditilførsel. "Offline"-aktiviteter er væsentlige i de nye forretningsmodeller, vi har mødt. Det centrale, der har gjort de deleøkonomiske forretningsmodeller mulige i de små danske virksomheder og projekter, er, at materielle og menneskelige ressourcer er blevet synliggjort, diskuteret, og forhandlet.

Det er heller ikke teknologier alene, der skaber synliggørelse, diskussion og forhandling. I vores eksempler er disse processer sket gennem en tæt synergi mellem digitale og fysiske relationer og netværk. Det er i netværk, information flyder, og viden kan deles. Det er også i netværk, man kan se hinanden og opbygge den tillid, der er så vigtig for at dele. De netværk, der danner grundlag for vidensdeling, diskussion og forhandling, og som kan lede til nye forretningsmodeller, skabes på møder, konferencer, workshops, på steder som Underbroen, (se Deleby innovatører) og via digitale platforme (fx Deleby innovatørerne Cph Volunteers, BrainShare, FarmBackup og Min Landsby). De digitale platforme kan sjældent stå alene. I nogle tilfælde kan de anvendes som en nøgle, der kan åbne op for og skabe nye relationer – de kan skabe synlighed og overblik over ressourcer, der

**“Mens netværk er nødvendige for deling og udviklingen af nye forretningsmodeller, skaber deling nye netværk og styrker eksisterende netværk. Deling skaber altså fundamentet for mere deling.”**

ligger uden for ens nærmiljø (geografisk og socialt). Omvendt kan det digitale andre steder (ofte i eksisterende fællesskaber, naboskaber og netværk) opleves som en hindring – en fremmedgørelse. Det er ikke en ny erkendelse, men som vore eksempler og projekter illustrerer, er det en meget vigtig pointe at understrege i dansk sammenhæng, at digitale platforme ofte afhænger af *offline*-netværk.

Mens netværk er nødvendige for deling og udviklingen af nye forretningsmodeller, skaber deling nye netværk og styrker eksisterende netværk. Deling skaber altså fundamentet for mere deling. Mens deleøkonomi og deleøkonomiske forretningsmodeller kræver netværk og tillid, og derfor kan være langsommelige i sammenligning med mere konkurrenceprægede markedsrelationer, rummer deleøkonomien altså potentialet for en selvforstærkende effekt af både økonomisk og social karakter.

### Vækst, velstand og arbejdspladser

I denne artikel har vi undersøgt deleøkonomiske elementer i forretningsmodellerne blandt små og mellemstore danske virksomheder. Vi har også diskuteret den potentielle samfundsøkonomiske betydning af sådanne virksomheder.

Kritikere vil fremhæve, at fordi eksisterende danske deleøkonomiske virksomheder er små, vil deres forretningsmodeller være ineffektive og deres samfundsøkonomiske effekt beskedent. Som vores eksempler viser, er det korrekt, at deleøkonomiske forretningsmodeller ikke bør analyseres på samme måde som typiske, skalerbare forretningsmodeller. Det er ikke bare deres indtjeningsmodel, men ofte også deres mål der er baseret på deling og kollektivism. Men som vores eksempler viser, gør disse mere langsigtede mål ikke nødvendigvis vejen til en sund bundlinje længere.

I et samfundsøkonomisk perspektiv er den samlede effekt af små og mellemstore deleøkonomiske virksomheder potentielt stor. Deleøkonomiske elementer af forretningsmodeller er innovative og skaber grundlag for nye indtjeningsområder og besparelser. For nogle af de små og mellemstore deleøkonomiske virksomheder begrænses skalerbarheden af deres indlejring i deres lokalmiljø: Deres ejere, målgruppe og marked vil vedblive at være lokale. For andre er det lokale blot et nødvendigt afsæt for udviklingen af en model med nationalt eller internationalt forretningspotentiale.

- 
- Samlet set må både fremkomsten af nye deleøkonomiske virksomheder og indarbejdelsen af deleøkonomiske elementer i forretningsmodellen hos eksisterende små og mellemstore virksomheder ses som et betydeligt potentiale for vækst, velstand og arbejdspladser i Danmark. At mange af de små og mellemstore deleøkonomiske virksomheder er så tæt sammenknyttet med den sociale sammenhængskraft i deres lokalmiljø, må ses som en flot ekstragevinst. ■

# KOMPOST BUDENE

## Kompostbudene

kompostbudene.dk

### Hvad er kompostbudene?

Kompostbudene udbyder en række services omkring det grønne kredsløb fra grønt affald til kompostering til brug af komposten til dyrkning og begrønning. Det gør de igennem etablering af lokale kompostsystemer, information og vejledning til beboere om alt fra sortering i køkken, vejledning omkring vedligeholdelse og brug af kompost lokalt. Desuden laver Kompostbudene undervisning og workshops for børnehaver og skoler for at skabe forståelse for processen fra affald til jord til bord til affald. Kompostbudene opererer i København. For Kompostbudene er det en nødvendighed, at disse services leveres ude ved brugerne, og dermed har Kompostbudene en stærk fysisk dimension i deres virke.

Kompostbudenes brugere kan deles ind i flere grupper: Boligforeninger, virksomheder som inkluderer både virksomheder med meget organisk affald (cafeer og restauranter) og dem med en grøn ansvarlig profil, institutioner (fx kulturinstitutioner), skoler og børnehaver og private. Centralt for alle brugerne er, at de gerne vil gøre en forskel i hverdagen, bidrage til grøn omstilling og indgå i et lokalt, grønt netværk. Kompostbudene lægger yderligere vægt på,

at der er en økonomisk besparelse ved at genanvende grønt affald i en cirkulær model.

Kompostbudene arbejder ligeledes med stærke sociale dimensioner ved at sætte socialt udsatte i arbejde som kompostbude. Deres vigtigste partnere er derfor forskellige beskæftigelsesinstitutioner såsom Aktivitetscenter Sundholm, Mændenes hjem og Settlementet.

Kompostbudene er stødt på udfordringer i forhold til lovgivning på området. Lovgivningen er national, men fortolkes forskelligt fra kommune til kommune. Københavns Kommune har eksempelvis valgt en strammere fortolkning end eksempelvis Odense Kommune på området. Kompostbudene har dog haft dialog med Københavns Kommune siden opstarten om forskellige løsninger og test på området.

Kompostbudene har oplevet interesse fra en række andre kommuner, men har haft vanskeligheder fordi Kompostbudenes services spænder over flere forskellige forvaltninger fra socialt udsatte til affald. Sidstnævnte er desuden et eksempel på et område, hvor mindre aktører med alternative løsningsmodeller ikke tidligere har budt ind.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Kompostbudene?

Kompostbudene arbejder med deling af grønne ressourcer som affald og kompost i byen. Delingen kan foregå i en gård, hvor beboere deler deres grønne affald til kompost med hinanden for at lave højbede, grønne altaner m.m. Desuden arbejder Kompostbudene også med deling på en større skala ved eksempelvis, at en række stadeholdere i torvehallerne deler deres grønne affald (som kompost) ud til byens borgere som vækstmuld til deres altaner.

Kompostbudene ser deleøkonomiens kerne som noget, hvor man kan skabe nogle bedre produkter, services, strategier, der gør godt for planeten, og dem der bor her. Verden bevæger sig væk fra en forbrugskultur til noget helt andet som at dele, som skal fungere på markedsvilkår i samfundet. Mange er optaget af, også på et privat niveau, at minimere vores aftryk på planeten og gerne ved brug af nogle af disse deleservices. Med kompostbudene vil folkene bag vise et eksempel på, hvordan man faktisk kan gøre det. Kompostbudene vil også gerne aktivt give folk en øget forståelse for, at kredsløb og genanvendelse kan påvirke andre typer affald og generelt medvirke til et andet livssyn. ■



## e-loue

dk.e-loue.com

### Hvad er e-loue?

e-loue er en digital markedsplads, der faciliterer udlejningen af diverse udstyr og maskiner mellem private og professionelle udlejere. Formålet med e-loue er at ændre den måde, man forbruger på ved at få folk til at leje og dele i stedet for at købe og samtidigt skabe indtjeningsmuligheder for enkeltpersoner og virksomheder.

Denne facilitering foregår på en digital platform i form af deres hjemmeside, hvor udlejere kan lægge deres udstyr op, bestemme pris etc., og potentielle lejere nemt kan søge og leje de ting, de har brug for. Brugere kan derved opdeles i to grupper: Udlejere og lejere, der henholdsvis er både private personer og virksomheder. e-Loue er derved også afhængig af at brugerne, både private og virksomhederne, er villige til både at dele og udleje deres udstyr, maskiner, varer eller andre tjenesteydelser. e-loue arbejder på et

pilotprojekt for at involvere flere virksomheder sådan at disse ikke overses i den deleøkonomiske udvikling. I øjeblikket opererer e-loue kun i Danmark, men de ønsker fremadrettet at udvide til resten af Nordeuropa.

e-loue samarbejder med forskellige partnere bl.a. et PR-bureau, et digitalt marketingbureau og et salgspartnerselskab. Det har dog været en udfordring for e-loue at finde samarbejdspartnere og i særdeleshed salgspartnere og forsikringspartnere til privat udlejning. e-loue arbejder aktuelt desuden på at tilbyde deres brugere en smartphone-baseret løsning, integreret i platformen, med henblik på at accelerere brugerens transaktioner.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved e-loue?

e-loue er deleøkonomisk i og med deres service skaber delingsmuligheder mellem individer, der

fokuserer på betaling-per-forbrug i stedet for at købe. Desuden understreger e-loue, at de er med til at reducere antallet af ubrugte varer ved at give bedre adgang til dyrt udstyr og maskiner, som mange i befolkningen ellers ikke havde mulighed for at købe. Desuden giver det en indtjeningsmulighed for de private personer og virksomheder, der har købt og investeret i det dyre udstyr.

e-loue mener dog også, at den deleøkonomiske udvikling skal tage hensyn til de professionelle, hvilket de prøver at undersøge gennem deres pilotprojekt. De ser det professionelle segment som ryggraden af den deleøkonomisk udvikling og derfor ser det vigtige i at inddrage disse i de deleøkonomiske projekter. ■

# deemly

## deemly

deemly.co

### Hvad er deemly?

deemly har lavet en digital platform, der har til formål at skabe tillid blandt brugerne af deleøkonomiske platforme. For de private brugere fungerer platformen ved, at de opretter en troværdighedsprofil på deemly's hjemmeside, hvor de kan aggregere alle deres eksisterende ratings og reviews fra eksempelvis GoMore, Airbnb o. lign. til en samlet score. Denne samlede score kan andre gå ind og kigge på og derved anlægge et større tillidsgrundlag i de deleøkonomiske aktiviteter. På den måde vil brugerne føle sig mere sikre, når de indgår i en deleøkonomisk transaktion, fordi de har en bedre ide om, hvem der er i den anden ende. Det er gratis for private brugere at oprette og bruge deres deemly-profil.

deemly's forretningsmodel ligger hos de deleøkonomiske forretninger og tiltag, da deemly tilbyder et rating- og review-system som de deleøkonomiske platforme,

der endnu ikke har udviklet deres eget, kan købe. Derudover tilbyder deemly en API-løsning, som giver platformene eksempelvis Airbnb mulighed for at lade deres brugere inkludere deemly-scoren på deres Airbnb profil. deemly's kunder er ikke begrænset til Danmark, da de allerede har kunder i USA og Holland.

Du vil komme til at se deemly på alle kunders platforme, men du kan også se mere på deemly.co. Derudover er folkene bag deemly aktive på de sociale medier og har udarbejdet en blog, som de ligeledes er meget aktive på.

deemly fik deres første investering i foråret fra SDI, som er blevet brugt til at få produktet ud over rampen. Teamet lancerede deres beta i juni og har netop lanceret deres version 1.0, hvor der er blevet tilføjet nye features, opdateret processer og optimeret ift. bruger- og kundefeedback.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved deemly?

I og med deemly leverer en service, der gør det lettere for deleøkonomiske sites at skabe tillid mellem deres brugere, underbygger de et tillidsfundament for de deleøkonomiske platforme, der skal sikre en bedre deleøkonomisk kultur. Dette gøres på baggrund af, at deemly mener, at deleøkonomi er god for miljøet, kulturen og økonomien, og ved at sikre at folk stoler på hinanden bruges deleøkonomien bedre. ■





Artikel

# Juraen i deleøkonomi — Udfordringer som deleøkonomi- miske projekter løber ind i

**D**e juridiske udfordringer kan være mangfoldige, og vil altid bero på den konkrete situation, men typisk må man helt indledningsvis skulle tage stilling til 1) *hvordan* den deleøkonomiske aktivitet er organiseret, 2) *hvem* der har ansvaret for denne aktivitet og 3) *om* aktiviteten er profitsøgende eller ikke-kommerciel.

I det følgende vil der ud fra nogle praktiske cases blive fremhævet nogle juridiske områder, der har været relevante for nogle af innovatørerne i Deleby-projektet. Følgende tekst vil både være relevant for personer med generel interesse for det deleøkonomiske område men særligt for delelystne iværksættere, der selv overvejer at starte eget initiativ op. Endvidere vil der blive fremhævet juridiske aspekter, som sidstenævnte gruppe med fordel kan være opmærksom på for på både lang og kort sigt at undgå ubehagelige overraskelser.

### Persondata

Mange innovatører benytter sig af en digital platform, der skal fungere som bindeled mellem initiativet (det deleøkonomiske) og brugerne. Det vil typisk omfatte online-platforme, hvor brugerne opretter egen profil for derigennem at kunne dele ydelsen, der er omdrejningspunktet for den pågældende ide. Det er i den forbindelse sandsynligt, at der vil blive behandlet information om en identificeret eller identificerbar fysisk person,<sup>1</sup> hvorfor persondataloven<sup>2</sup> finder anvendelse. Særligt de innovatører, der på den lange bane satser på salg eller deling af data som primær forretningsmodel, bør holde sig de persondataretlige regler for øje.

I den forbindelse er der flere aspekter, som bør inddrages i overvejelserne, da det kan være afgørende for, om man overholder den gældende lovgivning – der i øvrigt intensiverer forpligtelsen for databehandleren, m.a.o. innovatøren, når den nye persondataforordning træder i kraft i 2018. Aspekter såsom behandling af *personfølsomme* oplysninger bør spille en nøglerolle, da beskyttelsen af disse oplysninger er mere vidtrækkende. I den forbindelse er det vigtigt at se på anonymisering og helt generelt tænke det ind i den platform, som man ønsker at skabe.

Genbrug af personoplysninger til et andet formål end det oprindeligt tiltænkte er også i strid

med reglerne, og kan være en ofte forekommende fejltagelse, da mange innovatører ikke vil være klar over reglens tilstedeværelse. Som det dog så smukt hedder i et gammelt ordsprog *diskulperer ukendskab* (til loven) ikke, hvorfor bordet fanger uanset, om man var i god eller ond tro om manglende overholdelse af reglerne eller ej. Konsekvensen heraf kan være anseelige bøder, der i øvrigt også stiger, når persondataforordningen træder i kraft.

### Ansættelsesret og incitamentsprogrammer

Nogle af deltagerinnovatørerne har som element i deres fremtidsplaner indlagt et ønske om at udvide med fastansættelse af medarbejdere. Det bringer naturligvis de ansættelsesretlige regelsæt i spil, da disse tager sigte på at beskytte medarbejdere, hvorfor de som udgangspunkt ikke kan ændres til ugunst for lønmodtageren. Med andre ord er de beskyttelsespræceptive. Hertil kommer kollektive overenskomster, der dog som udgangspunkt kun er relevante at overveje, såfremt man som arbejdsgiver aktivt tiltræder en overenskomst eller melder sig ind i en arbejdsgiverorganisation.

1 Som begrebet personoplysninger er defineret i persondataloven

2 Lov 2000-05-31 nr. 429 om behandling af personoplysninger, § 3, nr. 1

# ”De juridiske udfordringer kan være mangfoldige.”

Et særlig relevant punkt for innovatører er incitamentsprogrammer. Udbredelsen af incitamentsordninger, der typisk vil være aktiebaserede, har siden midten af 1990'erne været stigende, og aflønning i form af anparter eller aktier er efterhånden en gængs betalingsform. Det sås eksempelvis ved motionsapplikationen Endomondo, hvor bestyrelsen inden salget til Under Armour i 2015 hastede et aktieprogram igennem, der sikrede adskillige af medarbejderne en stor fortjeneste ved salget. Dog afholder nogle iværksættere sig fortsat fra at benytte aflønning i form af aktier herunder særligt de såkaldte warrantprogrammer, hvor medarbejdere modtager en option på at tegne aktier i selskabet til en på forhånd aftalt kurs. Årsagen til at warrantsprogrammer ikke udnyttes i så stor stil i Danmark, som umiddelbart kunne forventes – hvilket også er stik modsat tendensen hos blandt andet vores samarbejdspartnere på den anden side af Atlanterhavet – skyldes paradoksal nok den danske yderst vidtrækkende lovgivning på det ansættelsesretlige område, der i en vis udstrækning også beskytter ”good leavers”. Altså tilfældet, hvor en medarbejder opsiges af virksomheden og dette ikke skyldes medarbejderens egen misligholdelse af ansættelsesforholdet.

Der er dog måder, hvorpå innovatører fortsat vil kunne nyde godt af de mange fordele, der kan ligge i warrant- og incitamentsprogrammer generelt. Det kræver dog et kendskab til udarbejdelsen af programmerne, der ikke blot skal aftales mellem ledelsen og medarbejderen men også indføres i

selskabets vedtægter og besluttes på en generalforsamling.

Programmer, hvor der tildeles anparter eller aktier i et selskab, er naturligvis ikke kun relevant inden for det ansættelsesretlige område. Såfremt man drømmer om en deleøkonomisk aktivitet, hvor der gives incitamentsprogrammer, således at brugerne af en bestemt tjeneste eksempelvis tilbydes andele i selskabet, eksempelvis såfremt de er elitebrugere, vil der også være tale om en art incitamentsprogram. Det vil dog ikke være omfattet af de ansættelsesretlige regler, men berøres dog fortsat af de selskabs- og aftaleretlige regler, hvorfor aftalerne skal konciperes med dette in mende.

Selve området *incitamentsaflønning* er dog bestemt et parameter, som alle innovatører bør overveje – dog vel og mærket nok *veloverveje* – således at der sikres vandtætte aftaler, der kommer alle parter til gode. Juridisk rådgivning om netop dette emne er derfor anbefalelsesværdigt.

## Skat

Flere af innovatørerne har valgt en transaktionsbaseret indtjening. Fænomenet er velkendt og benyttes i stor stil af mange store aktører, herunder bl.a. GoMore, der tager 10 % af bilistens indtægt ved online-betalte bookinger i et såkaldt servicegebyr. Dog bør man som innovatør være opmærksom på eventuelle momsretlige aspekter. Der er også innovatører, der har en abonnementsbaseret model, der involverer en gratis første annonce med efterfølgende betaling såfremt flere annoncer ønskes.

## Generel regulatorisk lovgivning samt overvejelser

Som nævnt indledningsvis er regulatoriske fartbump et hyppig problem blandt innovatørers iværksætterdrømme. Jura er ikke en eksakt disciplin hvorfor lovgivning typisk fortolkes inden den benyttes på et bestemt faktum. Således er det altså også muligt at fortolke lovgivning på en anden måde end tidligere. Herigennem vil en aktivitet, der før ikke var mulig, blive accepteret hvis der anlægges en anden fortolkning (og derved forståelse) af reglerne end tidligere. En anden fortolkning kan blandt andet komme grundet en generel udvikling i samfundet. Med andre ord vil udfordringer kunne imødekommes, hvis man som innovatør indleder en dialog med de offentlige

myndigheder og får italesat de udfordringer, der er forbundet med den pågældende regulering, hvorfor den offentlige myndighed kan inddrage dette i sine fortolkning af de konkrete bestemmelser. Heroverfor står de reelle, lovgivningsmæssige barrierer, hvor det simpelthen ikke er muligt at realisere en deleøkonomisk ide – uanset om reglen fortolkes anderledes eller ej – uden en ændring af de gældende regler. Dette kan fx omfatte den fødevareremæssige lovgivning, såfremt man ønsker at aftage fødevarer fra restauranter eller andre, der kan tænkes at have madrester til overs.

Arbejder man med opbevaring af en fysisk genstand eksempelvis ved at facilitere kommunikationen mellem en person, der ønsker opbevaring og en person, der *har* opbevaringsplads, vil særligt forsikringsmæssige aspekter være i centrum, da det er altafgørende for samtlige involverede parter (dvs. innovatøren, pladsgiveren og –tageren), at man ikke står med håret i postkassen, og skal erstatte den anden parts tab grundet eksempelvis hændelig undergang. Det vil i denne forbindelse også være af stor betydning at få udarbejdet nogle udførlige forretningsbetingelser, der tager højde for de forskellige risici, således at tvivlsituationer og ubehagelige episoder generelt kan sænkes til en minimum. ■



**Martin von Haller Grønbæk** er partner hos Bird & Bird Advokatpartnerselskab, Danmarks eneste internationale advokatkontor, hvor han arbejder med it-ret i bred og snæver forstand både for store multinationale selskaber, offentlige virksomheder og tech startups. Martin har en særlig interesse for alt vedrørende open source, Creative Commons og andre former for åbne licensformer samt nye teknologier som blockchain.



**Morten Bernhardt** er stud.jur. hos Bird & Bird Advokatpartnerselskab og beskæftiger sig med erhvervsretlige forhold, herunder selskabsret, ansættelsesret og udbudsret. Morten er kandidatstuderende ved jurastudiet på Københavns Universitet, og arbejder i øjeblikket på sit speciale inden for udbudsretten.



## Spaceflex

spaceflex.dk

### Hvad er Spaceflex?

Spaceflex forbinder private, som leder efter opbevaring, med andre private i ens nabolag, som har overskydende og uudnyttede plads. Gennem trykke og sikre rammer har Spaceflex skabt et nemmere, billigere og mere nærliggende opbevaringsalternativ til forbrugeren, som har pladsmangel samt givet andre private muligheden for at tjene en passiv indtægt på plads, man alligevel ikke bruger. Brugerne er hovedsageligt private samt små erhvervsdrivende, og kan inddeles i to grupper: Lejere og udlejere.

Spaceflex faciliterer denne kontakt mellem udlejere og lejere gennem en digital platform via en hjemmeside og i øjeblikket arbejdes på at udvide platformen til at inkludere en mobil applikation. På denne platform skal brugerne ind og oprette sig i systemet. For at sikre trykke og sikre rammer for platformen skal brugerprofilerne verificeres. Platformen fungerer ved at brugerne kan gå ind på et kort og se hvilke udlejere, der findes i nabolaget. Derefter kan de vælge at kontakte udlejere for at få svar på yderligere spørgsmål

og booke pladsen direkte gennem platformen. I processen faciliterer Spaceflex betaling, lejekontrakt og forsikring af de opbevarede genstande.

Spaceflex er startet i København og har haft deres primære arbejdsflade i omegnen af København, men har påbegyndt en proces for at blive et landsdækkende fænomen.

Spaceflex samarbejder med betalingssystemet ePay, forsikringsselskabet Alka og forskellige investorer. Desuden er Spaceflex i gang med at opsætte partnerskaber, som skaber en bedre brugeroplevelse. Dette er fx flyttefirmaer, online boligmarkedsplasser og andre relevante partnere.

Idet Spaceflex har erfaret, at boligselskaber og andelsforeninger kan være nogle tunge partnere at komme igennem til og har de derfor valgt at fokusere på bottom-up approachen og adresseret konceptet til den private forbruger fremfor etablerede organisationer.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Spaceflex?

Ifølge Spaceflex er kernen af deleøkonomien at gøre bedre

brug af uudnyttede ressourcer. Dette arbejder Spaceflex med, idet de gør det muligt at deles om ressourcer, som står uudnyttede på en smart og sikker måde.

I stedet for at bygge nye lagerhoteller ønsker vi at udnytte de ressourcer, som ligger og samler støv – herunder plads. Spaceflex påpeger, at selvom deleøkonomien måske ikke redder verden, så skaber den opmærksomhed i befolkningen om, at vi skal finde nye måder at gøre bedre brug af jordens ressourcer på for at kunne skabe en bæredygtig fremtid for os, understreger Spaceflex, og påpeger, at en hver deleøkonomisk platform i bund og grund sælger tillid og sikkerhed.

Spaceflex skaber derved nye relationer mellem private, ved at begge parter får skabt værdi gennem platformen samt lærer hinanden at kende. Derudover gøres der bedre brug af de mange ubrugte kældre, loftrum, ekstra værelser og garager så man ikke behøver at bygge nye lagerhoteller, som ikke ligefrem pynter i byen. ■







Analyse

# Bæredygtighed og grøn omstilling

**D**ogmet omkring ressourceoptimering ved deleøkonomiske initiativer har været et særligt anliggende for diskussioner omkring grøn omstilling og bæredygtighed. Det har handlet om at gøre op med 'brug-og-smid-ud'-kulturen og komme overforbrug til livs. Effekterne er fortsat tvivlsomme, da forudsætningen for at ressourceoptimering skal medføre positiv effekt på klimaregnskabet er, at det, der spares eller tjenes, ikke bruges til merforbrug på forskellig vis. Dertil kan deleøkonomiske initiativer få betydelige positive effekter, hvis anvendelsen kommer op i en skala, som kan være med til at drive en transformativ proces mod mere bæredygtige forbrugsmønstre.

### **Menneskelige handlinger og klimaangst**

Det er atter relevant at tale om fællesskaber, nu i forbindelse med grøn omstilling, da psykologer i Norge og Sverige, i takt med at klimatruslen rykker nærmere, har taget begrebet 'klimaangst' til sig. Klimaangst er væsentlig, fordi klimatruslen er virkelig. Vi befinder os i en tid defineret af forskellige og konvergerende kritiske tilstande (kriser) – klimaforandringer, økologisk krise, øget social ulighed, krige og finansielle omvæltninger – der simultant og gensidigt afhængigt udfolder sig lokalt og globalt og skaber geopolitiske, sociale, økonomiske og kulturelle konflikter om fordelingen jordens svindende ressourcer.

At placere en stor del af ansvaret for forandringerne hos os i form af de samfundsmæssige strukturer som vi har skabt synes både at være mulighedsskabende og paralyserende; når vi nu har skabt dem, kan de vel også ændres? Men hvorfor har vi ikke gjort noget ved dem endnu? Hvad venter vi på? En lille ordleg med de engelske 'sustain-ability' og 'respose-ability' beskriver meget godt, at vi må spørge, hvordan vi kan blive 'able' to 'sustain' og 'able' to 'respond'.

### **Fællesskaber som en del af løsningen**

Filosof og økonom Per Espen Stoknes beskriver nødvendigheden af at give den overvældende klimafrygt en social form og lade dem finde et udtryk gennem fællesskab – "*det kan være i form af kunst, et ritual, en bog, en demonstration, debatindlæg eller breve til politikerne – så længe det er en aktiv og kollektiv reaktion på følelserne.*" Et studie af brugere af Cykelbiblioteket i København og LetsGo viser at nogle deleøkonomiske virksomheder og organisationer betragtes som fællesskaber af deres brugere.

Deleøkonomiske virksomheder og organisationer eksisterer på baggrund af en fælles praktisk nødvendighed, der bliver til et praktisk fællesskab om en konkret funktion (bilen, cyklen, maden), der får hverdagslivet til at hænge sammen. Men disse kan også være interessefællesskaber, hvor medlemmer ofte deler en vision om at øge bæredygtig mobilitet eller mindske trængsel i byen (Magelund og Bennetsen 2015). "*Disse organisationer ansues af interviewpersonerne som bevægelser, der tager ansvar for bæredygtighed*" (Magelund og Bennetsen 2015: 126).



# ”At bo vil sige at efterlade sig spor.”

Walter Benjamin

Forandringens kraft ligger således i fællesskaberne og netværkene – de nære og de mere fjerne – hvor man deles om ressourcer fx ting og steder, og det giver anledning til, at vi også passer bedre på selv samme, fordi man er bevidst om, at andre skal overtage dem efter en selv. Dette kan understøttes af, at antallet af vandalisering og krænkning af de delte ressourcer via deleøkonomiske platforme som GoMore og Airbnb er meget lavt. Hvis denne havde været høj, var de aldrig blevet så store som de er.

## Deleøkonomiske muligheder for bæredygtig omstilling

Hele bevidstheden om og udvidelsen af hvad ressourcer er, hvor de er, og hvordan de kan fordeles anderledes, kan være med til at ændre vores forbrugs-, produktions- og destruktionsmønstre. De forskellige deleøkonomiske tiltag giver muligheder for at deles om fx biler, cykler og værktøjer, og kan hjælpe til at vise individer, at der findes andre måder at forbruge på end at eje (CONCITO 2015:6). Deleby innovatørerne Kompostbudene, Naboskab, SnappCar og Hegnsholt Hønseri viser, hvordan deltagerne/kunderne, gennem deres praktiske involvering og omstrukturering af hverdagslige aktiviteter som transport, husholdningsaffald og redskaber, oparbejder ny viden om deres forbrug, og det giver muligheder for at handle anderledes. På den måde opstår en form for transformativt fællesskab. På denne måde kan de deleøkonomiske fællesskaber fungere som en øjenåbner for den enkelt, og skabe opmærksomhed om bæredygtige alternativer, der er mulige i et intenst hverdagsliv med mange gøremål.

Deleøkonomiske initiativer som deletransport (fx SnappCar, LetsGo og GoMore), fødevarerhåndtering (fx Hegnsholt Hønseri, Kompostbudene, Cook with a Local), deling af tøj, udstyr og plads (fx Naboskab, Local Sharing Middelfart, Spaceflex og e-loue), mere samskabende aktiviteter som byhaver (fx Del Dit Landskab), værksteder og kontorer (Underbroen og FriRUM Lab) og deling af kompetencer (fx Multikant, GoJoin og BrainShare) tilbyder alle forskellige former for fællesskaber, der har services og produkter, der giver en mulighed for at handle mere bæredygtigt og innovativt i fællesskaber og netværk. I artiklen *'De nye forretningsmodeller'* gennemgås også nye former for virksomheder, der arbejder med en særlig bæredygtig og deleøkonomisk filosofi, produktion og værdiskabelse. ■

### Til videre læsning

**CONCITO (2015):** *Deleøkonomiens klimapotentiale*

**Davis, M. (2010):** *Who will build the ark?* *New Left Review*, (61), 29–46.

**Gjerris, M. (2014):** *Willed Blindness: A Discussion of Our Moral Shortcomings in Relation to Animals.* *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, 16.

**Kieffer, Geert (2016):** *Bange for moder jord.* P Psykologernes Fagamasin. Vol. 8 2016.

**Magelund, Julie Overgaard og Bennetsen, Nina Moesby (2015):** *Hverdagshåndteringer – En undersøgelse af bæredygtighed og mobilitet i hverdagslivet.* Kandidatspeciale fra Roskilde Universitet.

**Swyngedouw, E. (2010):** *Apocalypse Forever?: Post-political Populism and the Spectre of Climate Change.* *Theory, Culture & Society*.

**Virilio, P. (2012):** *The Administration of Fear.* Los Angeles: Semiotext(e) Intervention Series (The MIT Press).



# Middelfart

## KOMMUNE

## Local Sharing

### Middelfart

#### Hvad er Local Sharing?

Projektet Local Sharing arbejder med at etablere et netværk mellem virksomheder til facilitering af deling af medarbejdere samt en platform til deling af fysiske ressourcer. Local Sharing arbejder ud fra en forståelse af, at der er et meget stort potentiale for effektivisering og vækst i mindre virksomheder, hvis de, gennem lokale delecentre, får let adgang til at dele værktøj/maskiner og specialistkompetencer i støttefunktioner. Brugere af Local Sharing's deleplatform er små virksomheder, kommuner, erhvervs- og videnscentre. Teamet bag platformen er fra Middelfart Kommune og Middelfart Erhvervscenter. Derudover har Local Sharing i opstartsfasen samarbejdet med Syddansk Universitet og forskellige udvalgte virksomheder.

Local Sharing består af to elementer, der hænger tæt sammen og er indbyrdes afhængige: Etableringen af en fælles online-plattform, hvor virksomhederne kan dele deres værktøj, maskiner og andet fx restprodukter og ressourcer samt etableringen af et fysisk netværk, hvor der skabes relationer mellem virksomhedsledere/-medarbejdere med henblik på at dele vidensmedarbejdere. Viljen til at dele redskaber og medarbejdere forudsætter et

tillidsforhold og nærhed mellem parterne, og det opnås gennem det fysiske netværk.

Den endelige udformning af sådan en digital platform er endnu ikke blevet fastlagt. Local Sharing forventer at kunne anvende og tilpasse eksisterende platforme til at kunne anvendes til Local Sharing's målsætning. Det fysiske netværk mellem virksomhederne faciliteres af Middelfart Erhvervscenter. Gennem disse elementer finder de små virksomheder nye måder at samarbejde på, bliver mere konkurrencedygtige ved at få adgang til noget, der enten letter deres hverdag eller skaber udvikling af nye produkter. I øjeblikket arbejder Local Sharing med udgangspunkt i brugere i Middelfart Kommune, men der arbejdes med potentialet for at udvide brugerne til at være alle små virksomheder og erhvervscentre i Danmark.

#### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Local Sharing?

Local Sharing handler om at dele maskiner, redskaber, ressourcer og vidensmedarbejdere mellem virksomheder. Dette giver bæredygtige vækstmuligheder, og det muliggør nye services for små virksomheder i og med virksomhederne får en adgang til vidensmedarbejdere til eksempelvis HR, kommunikation og

marketing. Gennem netværket, hvor der skabes relationer mellem virksomhedsledere/-medarbejdere og der deles vidensmedarbejdere, højnes niveauet indenfor fx markedsføring, online tilstedeværelse, HR og effektiv administration. Via en online-plattform får virksomhederne adgang til værktøj, maskiner (fx 3D printere) og ressourcer og skal derfor investere mindre. Det vil give virksomhederne mere fokus, styring og positiv effekt på bundlinjen.

Local Sharing ønsker dermed, gennem dele-løsninger, at fjerne eller minimere barriererne for effektivisering og vækst i mindre virksomheder. Foruden denne øgede vækst arbejder Local Sharing også med ressourceoptimering gennem deling af værktøj, maskiner og andre ressourcer, idet disse vil blive anvendt mere effektivt. Dette er en nyttiggørelse af ressourcer og sikrer mindre affald, samfundsmæssig vækst og jobskabelse gennem deling af vidensmedarbejdere. ■



**DONKEY**  
REPUBLIC

## Donkey Republic

donkey.bike

### Hvad er Donkey Republic?

Donkey Republic er en self-service cykeludlejningsplatform, der skal sikre en nem cykeludlejning, som foregår på brugerens præmisser. Helt konkret udbyder Donkey Republic en digital platform og service, som andre kan udleje cykler igennem. Selve forretningsmodellen består i, at Donkey Republic sælger denne platform billigt til cykeludlejere, og tager et 20 % cut af alt omsætning lavet via platformen.

Donkey Republic arbejder med en todelt brugerflade: Bike Owners og Riders. Bike Owners er cykeludlejere og er, som udgangspunkt, større partnere såsom cykeludlejningsbutikker og hoteller. Donkey Republic oplever dog også, at private personer er Bike Owners. Riders er cykellejere, som i høj grad er turister men også familier, venner og forretningsrejsende.

Donkey Republic's digitale platform er henholdsvis en app og en hjemmeside. Her kan Bike Owners liste deres cykler og gøre dem tilgængelige for Riders. Gennem app'en får Riders adgang til alle cyklerne og kan derfra altid finde og booke cykler i de byer, de kommer til. Cyklerne er låst med såkaldte "smartlåse", hvor Riderne skal bruge app'en som nøgle ved start og afslutning på udlejningen. Donkey Republic samarbejder og

har partnerskaber med forskellige Bike Owners: Cykelbutikker, cykeludlejningsbutikker, hoteller og hostels. Desuden har de også mange marketing-partnerskaber med turistcentre, rejseorganisationer, cafeer, lokale kiosker, bilparkeringer, tankstationer, kommuner og turguides. Hvem de har samarbejdet med, og successen med samarbejde har varieret meget fra by til by.

Donkey Republic er et københavnerbaseret firma, men operer i en lang række byer i Europa og USA: København, Helsingør, Aalborg, Malmø, Göteborg, London, Oxford, Plymouth, Ohio, Barcelona, Malaga og Amsterdam.

Fremadrettet har Donkey Republic brug for finansielle ressourcer for at udvide og sprede modellen. Desuden er de udfordret af at skulle finde kompetente tekniske programmør-ressourcer, idet der er meget konkurrence omkring cykeludlejning i Danmark. Målsætningen for de kommende fem år er en stigning i omsætningen og have en mio. cykler til rådighed på platformen i 2020.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved Donkey Republic?

Donkey Republic ser kernen i deleøkonomi som en måde at gøre mere effektiv brug af ressourcer.

Netop denne tanke er central i Donkey Republics platform, idet den sikrer, at man kan deles om ressourcer (cykler) og derved få mere effektiv og økonomisk anvendelse. Det betyder ligeledes mindre "rod" i byerne, idet man kan slippe for mange cykler, som fylder i byens begrænsede plads og på den måde også sikre en bedre anvendelse af byens rum. Abonnementsordningen til at bruge delecykler gør også folks liv nemmere, fordi de ikke behøver at skulle eje og varetage lige så mange ting.

Gennem denne deleøkonomiske platform mener Donkey Republic, at de kan være med til at sprede cyklisme i byer over hele verden. Det kommer både de som cykler og de som ikke cykler til gode, at mere transport i byer sker på cykler, idet det giver sundere mennesker, mindre luftforurening, mindre lydforurening, mindre trafik og mindre spildplads i byrummet. Det skaber mere trykthed, at det er mennesker som cykler forbi en og ikke biler. ■



Artikel

# Deleøkonomien — Fra grøn joker til grøn trumf



**D**eleøkonomi giver ekstra håb for miljø og klima. Som inspiration for os alle til et mere nænsomt og klogere forbrug af klodens sparsomme ressourcer. Men deleøkonomien er også en grøn joker. For vi ved i dag kun ganske lidt om dens indvirkning på miljø og klima. Vi ved så meget, at deleøkonomiens grønne gevinster foreløbig er små og ej heller nogen naturlov.

Skal deleøkonomien blive en trumf for miljøet, vil det kræve noget af os alle. Af politikerne, der skal have fat i styrpinden og skabe de rigtige rammer og incitamenter. Af virksomhederne, der skal insistere på at bruge deleøkonomien i miljøets tjeneste. Og af borgerne, der skal være parate til at ændre adfærd i praksis og ikke brænde grønne gevinster høstet på fx samkørsel af på en ekstra flyrejse sydpå.

I en analyse fra 2015 vurderer CONCITO, at deleøkonomien har et utvivlsomt klimapotentiale, fordi den giver os mulighed for at forbruge mindre og udnytte vores ting mere effektivt i længere tid. Men konklusionen er også, at deleøkonomien ikke i sig selv vil være nok til at få hver danskers CO<sub>2</sub>-udledning ned på et bæredygtigt niveau på 2–3 ton. Dens rolle er som vigtigt supplement.

Lige nu er deleøkonomien groft sagt mest fugle på taget, når vi taler klima og miljø. For deleøkonomien – fraset Uber og AirBnB – mangler i dag skala. Kun 0,3 pct. af danskerne mellem 18 g 84 år var ifølge DTU medlem af en delebilordning i 2015. En Ritzau Fokus-undersøgelse fra januar viste, at ni ud af ti danskere aldrig har benyttet en delebilordning i stil med fx Car2go, Gomore eller DriveNow. Forventningen er dog, at delebilordningerne vil vokse. Hvor meget er der mange meninger om.

På et område som tøj vejer deleøkonomien endnu mindre til – trods stigende genbrug. Nye deleøkonomiske platforme er der foreløbig kun få af. Af CONCITOs analyse fremgår, at over 70.000 ton kasseret tøj har 70 pct. tilbage af levetiden. Brugte danskerne deres tøj fuldt ud, ville vi kunne spare 1.200 tons CO<sub>2</sub> årligt. Med andre ord: Det grønne potentiale er enormt, hvis vi i højere grad deler det tøj, vi har.

Deleøkonomien har hidtil gået sin sejrsgang dér,

hvor aktiverne er dyre og bruges for lidt. Derfor er biler og boliger kommet hurtigst fra start. Hvor stort miljø- og klimapotential er på disse områder gives der mange regnestykker på. Nogle er rene partsindlæg.

Airbnb har fx hyret Cleantech Group til at regne på sagen (Airbnb og Cleantech Group 2016). Ikke overraskende var konklusionen klimapositiv: At Airbnb's gæster i Nordamerika på et år sparede, hvad der svarer til 270 olympiske svømmebassiner af vand og emissionerne fra 33.000 biler. Men AirBnB har aldrig villet udlevere data. Formentligt har de bekvemt undladt at regne ind, hvor mange ekstra flyrejser deres gæster foranlediger.

Danske GoMores samkørselsplatform frembyder et grønt perspektiv. Men hvor stort? De har tidligere regnet sig frem til at spare 8 ton CO<sub>2</sub> om dagen. Regnestykket forudsætter bare, at alle deres brugere i stedet ville være kørt i egen bil. Men en CONCITO-rundspørge blandt GoMores brugere viste, at en tur med GoMore snarere erstatter offentligt transport eller en udeladelse af turen. Det giver naturligvis et andet klimaregnskab.

GoMore kan måske læne sig op af et nyt løfterigt studie fra UC Berkeley's Transportation Sustainability Research Center (TSRC). Det viser, at for hvert køretøj, der bruges til envejs-delekørsel, fjernes 11 køretøjer fra vejene og 13 tons drivhusgasser om året. Årsag? At nogle af brugerne vælger at sælge deres bil og andre helt at droppe at købe bil. Berkeley undersøger netop nu data fra Uber og Lyft for at vurdere, om deres tjenester er gode eller dårlige for klimaet. Hvis platformene fx stimulerer brugerne til at kombinere med kollektiv transport, går det grønne i plus. Men får de derimod brugerne til at køre af sted, hvor de ellers var blevet hjemme, går det i minus. I 2014 fandt Berkeley-forskere ud af, at 8 pct. af 380 passagerer, der brugte deleøkonomiske transportplatforme i San Francisco, ellers ikke ville have taget turen. Det skader selvsagt klimaet.

Menneskers adfærd er en joker i enhver økonomi også deleøkonomien. Miljøøkonom Inge Røbke har skåret det ud i pap: "Hvis bytte- og deleaktiviteter stimulerer os til at sige, at vi kan klare os med mindre, er det rigtigt godt. Hvis de omvendt stimulerer

# ”Deleøkonomi- en bliver kun en grøn trumf, hvis vi sætter os det for.”



**Charlotte Fischer** er chef for CONCITO Bæredygtigt Erhverv, der er tænketankens nyetablerede erhvervsplatform for store og mindre virksomheder, der ønsker at fremme grøn omstilling. Hun var før ansættelsen i CONCITO direktør for erhvervsnetværket Bæredygtigt Erhverv, der i 2009 blev oprettet på foranledning af Grundfos-formanden Niels Due. Charlotte har tidligere erfaring fra Christiansborg som pressechef/politisk redaktør og siden MF. Hun trækker på en erfaring som kommunikationsdirektør i brancheforeningen Forsikring & Pension, hvor hun bl.a. arbejdede med ansvarlige investeringer i sektoren. Hendes felter er navnlig cirkulær økonomi og herunder deleøkonomien samt offentlige indkøb og bæredygtigt forbrug.

## Kilder

**Airbnb og Cleantech Group (2014):** [goo.gl/QqCCaG](http://goo.gl/QqCCaG).

**CONCITO (2015):** Deleøkonomiens klimapotentiale.

**IEA (2005)**

**Sorrell, Steve (2007):** The Rebound Effect: An assessment of the evidence for economy-wide energy savings from improved energy efficiency, UK Energy Research Centre, 2007.

**UC Berkeley's Transportation Sustainability Research Center (TSRC)**

til at udvide forbrugsmulighederne, så er det ikke godt.” (CONCITO 2015).

Økonomer taler om reboundeffekten. Dvs. at en lavere pris på et energiforbrugende produkt kan få forbruget af produktet til at stige eller få folk til at forbruge mere af noget andet. Fx risikerer de medlemmer af delebilordningen LetsGo, der dropper at købe egen bil og dermed sparer 3.000 kr. om måneden, at skabe en indirekte reboundeffekt med en totalværdi på 230 kg CO<sub>2</sub>/måned (CONCITO 2015). Det udhuler selvsagt klimaeffekten af delebilordningen Rebound er potentielt en stor joker. Studier har beregnet den direkte reboundeffekt til at være 10–30 pct. i forbindelse med tiltag, der effektiviserer bilers brændstofforbrug og opvarmning af huse (Sorrell 2007). Det Europæiske Energiagentur har vurderet reboundeffekten til at være betydelig når hårde hvidevarer energieffektiviseres, fordi den får forbrugerne til at købe flere hårde hvidevarer. Rebound-usikkerheden er kun et ekstra argument for handling. Opgaven er at forløse deleøkonomiens grønne potentiale langt mere konsekvent. Det kræver en offentlig sektor, der offensivt bringer deleøkonomiske platforme i spil og udnytter deres underforbrugte aktiver – fra elbiler til kontorudstyr. Det kræver flere virksomheder – også i den etablerede del af erhvervslivet – der tester nye forretningsmodeller lagt an på et dele- og leasingkoncept. Disse modellers store styrke er, at de fremmer kvalitet frem for skrammel. Det kan bakkes op af nye incitamentsmodeller med udvidet produktansvar, hvor producenten betaler mindre for afskaffelse, desto længere produktets levetid er.

CONCITO har peget på andre områder, hvor politikerne kan søge at styrke deleøkonomiens grønne potentiale. Det gælder fx ved at satse på en højere belægningsgrad i bilerne i myldretiden ved at fremme samkørsel eller eksperimentere med infrastruktur målrettede delebiler fx reserverede kørselsbaner eller P-pladser. Pointen er: Deleøkonomien bliver kun en grøn trumf, hvis vi sætter os det for. ■



Artikel

# Det teknologiske fix er ikke et fix!

**B**yer og regioner er sammensat af sociale, teknologiske, geografiske, kulturelle og digitale mobilitetsnetværk, og de er en vigtig del af det globale 'netværkssamfund'. Mobiliteterne (både de virtuelle og de fysiske) har skabt nye former for sociale og kulturelle sammenhænge, og de er fundamentale for det moderne hverdagsliv. De uløselige bånd mellem byer/regioner og mobilitet har udviklet sig over tid. Gennem en række store teknologiske udviklinger i transport og kommunikation har byerne ændret rytme, hastighed og rækkevidde. Men disse ændringer handler ikke kun om individuelle valg, teknologiske forandringer eller økonomiske kræfter.



**Malene Freudendal-Pedersen** er Lektor på Institut for Mennesker og Teknologi på Roskilde Universitet. Hendes forskning retter sig mod mobilitet (både fysisk og virtuelt) som en omfattende del af det moderne liv, planlægning og politikformulering, og ikke kun som en personlig praksis styret af rationelle valg. Hendes udgangspunkt er på at forstå og analysere designet af byen, dens byrum, bygninger og infrastruktur ud fra et mobilitetsperspektiv og de selvfølgheder, vi planlægger byen ud fra. Forskningen er teoretisk baseret i det senmoderne hverdagsliv med fokus på centrale begreber såsom, tid, sted, fællesskab, frihed, risiko og ambivalenser primært ud fra sociologiske og geografiske perspektiver.

### **Teknologiske brydninger**

Vi har en tendens til at tro på, at en teknologi alene kan skabe forandringer, men den skal følges ad med ændringer i mobilitetskulturer. Når vi hver dag får vores liv til at hænge samme på specifikke måder med specifikke teknologier, er det fundamentet for, at vi kan skabe mening og sammenhæng, og det er for de færreste nemt lige at ændre på. Alligevel er der noget, der tyder på, at der ligger en massiv forandring ude i fremtiden, ikke mindst på grund af den fremgang der er i deleøkonomiske initiativer. Jeremy Rifkin så allerede dette klart i 2000, hvor han skrev bestselleren '*The Age of Access*'. Her argumenterer han for, at fremtiden for moderne samfund ikke bliver organiseret omkring individuelt ejerskab. I stedet vil nye kollektive former for forbrug og deling spille en central rolle i organiseringen af hverdagen, erhvervslivet og økonomien.

### **Deleøkonomi giver os mulighed for at handle**

Dette magasin er et godt billede på, hvordan disse nye kulturer af deling og deltagelse allerede er opstået: folk deler biler, cykler, huse, ting og ekspertise. Det, der tidligere var en radikal vision (se bl.a. Wolfgang Sachs arbejde), er blevet en del af langsomt spirende men støt transformation af normer, rutiner og kapitalistiske principper. Det kan også aflæses som en spirende politisk bevidsthed eller måske mulighed for at handle, som er tæt forbundet til den globale klimakrise. De konsekvenser, som vores forbrug har for tilstanden af den klode, som vores børn og børnebørn skal bebo, fylder meget i medierne og derfor også hverdagslivet. Den bliver dog ofte ignoreret, da det er alt for uoverskueligt at handle på den bekymring. Deleøkonomien tilbyder en mulighed for at handle i fællesskab med andre.

### **Mobilitetens løfter om et bedre liv**

Historisk set har mobilitet indeholdt ideen og løftet om en friktionsfri og hurtig bevægelse som det, der ville føre til bedre liv. Vi er dog i dag nødt til at erkende, at den stigende mobilitet også har produceret overbelastning, støj og miljømæssige problemer. Med denne viden i baghovedet skal mennesker hver dag beslutte den bedst mulige måde at navigere i hverdagslivet og alle dets mange elementer for at skabe et godt liv for sig selv og deres familier.

# ”Hverdagen og dens følelsesmæssige reaktioner er ikke et hermetisk lukket system.”

Der er en tendens til at se på hverdagen, dens etik, moral, ønsker og drømme, som noget, der kan studeres udefra, noget med klare grænser, der ikke påvirker planlægning, politik eller forskning. Ud fra dette perspektiv er ideen, at vi kan regulere eller tilskynde folk til at ændre praksis. Men hverdagen og dens følelsesmæssige reaktioner er ikke et hermetisk lukket system. Det, der foregår i hverdagslivet, er også en del af fx arbejdslivet. Når ideen om den automatiserede bil skal virkeliggøres, vil en person med et hverdagsliv organiseret af individuel biltransport også se den automatiserede bil ud fra dette perspektiv.

## Hvilke problemer løser automatiseret privatbilisme?

Jeg har adskillige gange hørt visioner om den automatiserede bil, der handlede om at 'kravle ned i bilen med sin dyne og sin kaffe, og så lige få to timer mere på øjet, mens man blev transporteret på arbejde'. Her bliver den automatiserede bil en teknologi, der fungerer på nøjagtig samme måde som en almindelig bil bortset fra, at brugeren får mere tid til rådighed. Ud fra et snævert økonomisk perspektiv ville dette helt sikkert kunne give mening i form af mere produceret arbejde, mere betalt skat (og produktion i virksomheden) og dermed en bedre samfundsøkonomi. Denne tilgang løser dog på ingen måde de mange udfordringer, vi har ud fra et miljø- og pladsmæssigt perspektiv,

som også har en betydning for økonomien. Det er derimod en forestilling, som viderefører den historiske forestilling om den individuelle bil som det, der skaber et friktionsfrit og fleksibelt flow uden nogen utilsigtede konsekvenser.

På den ene side understøtter denne individualiserede mobilitet moderne idealer som rigiditet, fleksibilitet og frihed, men på den anden side indebærer den en lang række destruktive elementer for byerne. Når vi skal reservere store arealer i byen til automatiserede biler, der skal glide friktionsløst fra sted til sted, betyder det også, at vi skal tømme disse arealer for alle andre typer af liv. Endnu mere end vi allerede gør i dag.

## Fællede og fællesskaber

Det moderne hverdagsliv er proppet med valg. Den virtuelle mobilitet, smartphones og computere skaber en hidtil uset bevidsthed om muligheder. Disse muligheder øger den fysiske mobilitet, vi skal ud og se, mærke, smage, lugte eller deltage i nogle af de muligheder vi har opdaget på nettet. At denne øgede mobilitet har en betydning for vores overbelastning af vores fællede (fælles goder) som Annika Agger beskriver i sin artikel, er de fleste mennesker bevidste om. Men evnen til at reagere på et fælles gode i en verden, hvor individualiseringen er hovedaktør, er udfordret.

Dette bør ikke forveksles med egoisme eller mangel på etik eller fælles ansvar. Det handler i højere grad om en handlingslammelse i en verden, hvor øget information præger hverdagslivet ikke mindst informationer om miljøkriser. På mange måder kan man se deleøkonomien som en mulighed for den enkelte til at reagere på disse udfordringer. Deleøkonomien har dermed en mulighed og også et ansvar for at etablere nye typer af fællesskaber, der kan håndtere det lokale/globale ansvar og omdanne det til positiv fremtidige ideer om byer og regioner. ■



# GREENDRIVETHINKING

## GreenDriveThinking greendrivethinking.com

### Hvad er GreenDriveThinking

GreenDriveThinking/Coofle har til formål at skabe opfattelse af, at ethvert køretøj med et ledigt sæde og en tryk chauffør er en bus, så det giver indtryk af, at der er mange busafgange også i landdistrikterne. Denne opfattelse nås gennem Ung Landsbylift workshops, der engagerer de unge i at løse deres problem med at have vanskeligt ved at komme rundt. Det gør de ved at få de voksne til at tilbyde sig som chauffører for skoleklasser og andre trygge grupper i lokalsamfundene. Engagering af både unge og voksne er understøttet af en cirkulær crowdfunding økonomimodel, der også engagerer lokale virksomheder, således at de penge, som ellers ville gå ud af lokalsamfundet, går til lomme penge til unge og til lokale formål. Den intelligente Coofle App frigives ikke i et område, før der er opnået et stort antal voksne chauffører. Hvis det ikke var tilfældet, ville de unge søge forgæves efter lift og forkaste App'en fra start.

Coofle forventer, at denne model kan medføre så stor lokal opbakning, at der kan opnås et lift-udbud, der kan reducere beho-

vet for forældre kørsel til fritid med 75%. Dermed kan Coofle medvirke til at genskabe den frihed, som mange unge føler, de har mistet i takt med at busruterne bliver nedlagt og at kunne give forældre den frihed tilbage, som de føler de har mistet, fordi de skal køre deres børn i skole og fritidsaktiviteter.

Brugerne af Coofle er til start de unge, og chaufførerne er hovedsageligt forældre med bil. Når udbuddet af chauffører er opnået, bliver det nemmere for andre grupper end de unge at anvende app'en. Der kan arrangeres grupper til Ældre Lift, og når voksne finder ud af, at de ikke bliver afhængige af koordinere kørslen, er grundlaget også skabt for arbejdssamkørsel, uden at det koster frihed for de voksne.

Coofle-løsningen er en kombination af to Apps. Den første App er en social platform, hvor man tilmelder sig til kørsel og der skabes trygge grupper og etableres praktiske kørevenskaber. Det er på den App, at der opnås det fornødne udbud af ture.

Den anden App er den Intelligente Coofle, der har en tilsvarende real-time teknologi som Uber,

Lift og andre løsninger blot med den forskel, at taxakørsel ikke er muligt, idet det i Coofle kun er ture, som chauffører alligevel kører, som en passager kan forespørge.

Ved at dele projektet op i først Ung Landsbylift engageringsprojektet med Coofle Driving Friends App'en med organisering af de unge i grupper med trygge chauffører og derefter i brugtagningsprojektet med den Intelligente Coofle-chauffør og passager App, opnår man sikkerhed for et stort antal liftudbud fra den første dag løsningen tages i brug. Den cirkulære økonomimodel sikrer samtidigt en stor lokal forankring med økonomisk motiveret lokalt ønske om succes. Dette modvirker den triste "gode intentioner, men det blev ikke taget i brug" skæbne, som mange andre gode samarbejds projekter har lidt.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved GreenDriveThinking?

Modellen ses som en løsning på mobilitet i landdistrikters transport af unge i fritiden. På sigt vil løsningen også kunne løse



# OPI Grejbank for alle

de ældres transportbehov, og den vil kunne øge erhvervsmobiliteten for voksne. Løsningen præsenteres oftest under emnet "Mobilitet, Vækst og Trivsel i Landdistrikter". Dertil kommer en afledt effekt med meget betydelig CO<sub>2</sub>-reduktion.

I deleøkonomisk perspektiv er der fremkommet mange idéer til andre anvendelser af organiseringen i trygge og praktiske grupper. Ældre hjælp, deling af trailere og gådegupper hvor man kan dele alt fra grill til boremaskiner. Organiseringen af universitetsstuderende i udviklingsteamet som "Crowd Iværksætter", giver muligheder for mange tillægs Apps til at løse specifikke behov på den samme dataplatform. ■

## Sønderborg

### Hvad er OPI Grejbank for alle?

En grejbank, som giver borgerne i Sønderborg Kommune mulighed for at låne det friluftsfritids- og sportsgrej, som grejbanken indeholder. Kerneydelsen er at gøre grej tilgængeligt for alle. Det kan være grej til udendørs arrangementer, sportsaktiviteter, udflugter, fødselsdage, landsbyarrangementer etc. Borgerne vil derfor have mulighed for trygt og sikkert at kunne låne/leje udstyr og få instruktioner til udendørs aktiviteter, som enten ville have været meget bekosteligt for en eller som man slet ikke ville have haft mulighed for.

OPI er et offentligt-privat innovativt partnerskab. Landsbylaug, offentlige institutioner og private arbejder sammen om at oprette og drive grejbanken, hvor Landsbyforum og privatpersoner er partnere, og hvor House of Health og Naturskolerne i Sønderborg Kommune er potentielle partnere.

I første omgang vil OPI Grejbank have oprettet et digitalt bookingsystem, hvor alle kan lægge grej op, samt låne/leje grej. På længere sigt vil grejet (eller en del af grejet) blive samlet på

et fysisk sted centralt placeret i kommunen, hvor der vil blive ansat en grejpedel og en friluftsguide.

Friluftsguiden vil yderligere give skolerne mulighed for at komme ud i naturen på en sikker måde ved, at guiden kan vejlede og give instruktion til eleverne i brug af fx kajaker, GPS'er til geocaching etc. og samtidig være en ekstra voksen.

Fremover forventer folkene bag OPI Grejbank, at grejbanken vil give anledning til flere aktiviteter i det åbne land, skov og på havet og inspirere til et kendskab til naturen og en mere fysisk aktivitet i Sønderborg Kommune sådan, at folkesundheden i kommune vil stige i fremtiden, idet flere laver udendørs aktiviteter som en naturlig del af deres fritid.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved OPI Grejbank for alle?

OPI grejbank arbejder deleøkonomisk, idet der deles dyre ressourcer. Denne ressourceoptimering skal sikre, at flere borgere får mulighed for at komme tættere på naturen og få en større viden om naturen omkring dem. ■

Analyse

# Mobilitets- perspektiver på deleøkonomi

**P**å verdensplan anslås det af FN's World Urbanization Prospects, at 70 pct. af verdens befolkning i 2050 vil leve i byerne. Nogle kommuner vil opleve stigende bosætning, mens andre oplever affolkning. Nogle kommuner oplever også at befolkningen flytter internt i kommunen fra bebyggelser, landsbyer, oplandsbyer til hovedbyer.

Denne omstrukturering medfører yderligere mobilitet for befolkningen. I flere af de større byer skal der fx findes nye løsninger på trængselsproblematikker, mens der i landdistrikterne eksempelvis skal findes nye løsninger for at dække borgernes transportbehov.

Tidligere tiders blaffertradition er afløst af en samkørsels-app på smartphonen godt hjulpet på vej af sociale medier. Det nye er, at der er penge mellem bilist og blaffer. Afrejsested, destination og tidspunkt aftales på forhånd og takket være pålidelighedsratings af bilist og blaffer, er der indbygget en hel del tryghed. At tage med en fremmed person ud at køre var for 10 år siden et særsyn, i dag er der tusindvis af folk, der uge efter uge benytter sig af samkørsel med folk, de ikke kender.

---

→ Vi kender ikke fremtiden, men kan måske påvirke den. Hvis vi formår at forstå udviklingen og formår at tænke ovenpå den, er det muligt for os at lave smartere og billigere transport i fremtiden samtidigt med, at vi udvikler nye deleøkonomiske virksomheder. Måske er det også muligt for os at finde nye og effektive løsninger på trængselsproblematikkerne i de større byer samtidigt med, at vi får skabt stærkere sammenhænge mellem vores landsbyer, oplandsbyer og hovedbyer? ■



Artikel

# Fremtidens mobilitet

**D**et særlige ved fremtidens mobilitet er, at den endnu ikke kendes. Det lyder måske oplagt, og det er det også for nogen. For andre står billedet af fremtidens mobilitet klarere, da det fremtidige transportsystem – i deres optik – i høj grad vil være meget som i dag bare mere effektivt og strømlinet. Selvom dette måtte være sandsynligt, er det ikke sikkert, at det er sådan, det vil gå. For fremtiden kan jo heldigvis påvirkes, hvis vi beslutter os for, at vi ønsker at dreje udviklingen af transportsystemet i en anden retning. Med fokus på deleøkonomiens fremkomst og den teknologiske udvikling vil jeg her beskrive nogle af de overvejelser, vi som samfund med fordel kan gøre i relation til designe fremtidens effektive og bæredygtige mobilitet.



#### Søren Have

Siden Søren i 2000 forlod den matematiske forskningsverden har han som konsulent bistået en lang række af private virksomheder og offentlige organisationer. Sørens ekspertise er dels inden for generel it-strategiudvikling dels indenfor transportsektoren i bred forstand.

Søren brænder for at gøre transportsektorens ydelser attraktive, effektive og bæredygtige, hvilket er hans indgang til deleøkonomien.

Søren deler ofte sine erfaringer og indsigt i form af blogindlæg, artikler og konferenceindlæg. Et, i denne sammenhæng, godt eksempel er hans analyse tilbage i 2012 om deleøkonomiens økonomiske konsekvenser (Have, 2012).

Stigende udfordringer i transportsystemet Både på landet og i byerne er der i stigende grad udfordringer med at give borgere og virksomheder den ønskede mobilitet, som skaffer de basale livsfornødenheder (såsom mad, bolig, energi, og råvarer), indtægter (såsom arbejde, arbejdskraft, og eksport) og interaktion (såsom innovation, kultur og 'det gode liv'). Udfordringerne er i deres natur geografisk forskelligartede: I byerne er problemet i høj grad trængsel og forurening, hvor udfordringen i mere tyndt befolkede områder er, at der er for få om at betale for de fælles dele af transportsystemet eksempelvis busser. Dertil kommer, at transportsektoren samlet set står for en stor andel af Danmarks CO<sub>2</sub>-emissioner, og at vi forventeligt får et krav fra EU om at nedbringe disse med knap 40%.

Teknologien giver heldigvis masser af muligheder Heldigvis er der allerede kendte løsninger på de nævnte udfordringer. Elbilen er nu en moden teknologi, hvor der næsten ugentligt er nyheder om, at 'de gamle' bilproducenter nu vil lave modeller, som er billigere end Teslas Model S men med samme eller længere rækkevidde. Andre elektriske teknologier kommer også løbende: Elcykler (både almindelige og med kabine), elektriske skateboards, busser, lastbiler osv. Dette løser dog kun emissionsudfordringerne. Hvad med trængsel i byen og omkostningerne på landet? Her vil den hastigt fremstormende førerløse teknologi muligvis kunne hjælpe.

---

#### → ... Både på landet

Der er allerede en række forsøg rundt om i verden med (små) førerløse busser og i Himmerland og Aalborg forberedes også forsøg. Forventningen er, at busserne på sigt mere omkostningseffektivt kan servicere tyndt befolkede områder.

---

#### → ... Og i byen

Biler som kan køre selv, kan selvfølgelig også beregne en kørselsafgift, afhængigt af tid og sted. Det vil således være nemt – og måske endda nødvendigt for at undgå yderligere trængsel – at afkræve selvkørende biler en kørselsafgift. Også når de holder stille i visse områder. Byerne kan derved regulere trængsel og parkering og dermed sikre, at det knappe areal anvendes bedst muligt.

# ”Deleøkonomien forandrer allerede transportsystemet både på landet og i byerne.”

Hvordan kan deleøkonomiske forretningsmodeller så bidrage?

Deleøkonomien forandrer allerede transportsystemet både på landet og i byerne. I København er der flere delebilsordninger (fx DriveNow, LetsGo og nu snart GreenMobility). Bycyklen tager for alvor fart, og nu er der også Donkey Republic, og i hele landet bruges GoMores delebils- og samkørselsordninger. Delebilfirmaet Tadaa! har også lige åbnet den første delebilsordning i landsbyen Fynshav (Landdistrikternes fællesråd: 2016). Peer-to-peer taxi (Uber m.fl.) vinder også frem, på trods af domme for pirattaxi (DR 2016). Der er ingen tvivl om, at der er stort potentiale i P2P taxi – også på landet. Jeg tror (og anbefaler) derfor, at der sker en ændring af taxiloven, således at følgende situation bliver lovlig.

- 
- Efterløner Nielsen (som gerne må arbejde et vist antal timer om året) har ikke noget særligt for en lørdag, sætter sig med avisen og checker ind på en FlexTur+ app – ‘Jeg kan tage ture mellem 10 og 14’.

---

  - Pensionist Jensen uden bil/kørekort skal til købmanden i købstaden 10 km væk, og bestiller derfor en tur på samme app. FlexTrafik sender Nielsen ud for at køre Jensen til købmanden. (Det kan evt udvides med at Nielsen får lidt for at vente og hjælpe med varerne.)

---

  - Win-win for kommunekassen og borgere.

Samtidigt pågår en bevægelse mod at integrere deleøkonomiske løsninger med den kollektive transport. I Nordjylland vil delebil, taxi og samkørsel eksempelvis blive integreret med Rejseplanen (Ingeniøren 2016). I København kan DriveNow delebilerne åbnes med Rejsekortet. Og der arbejdes (Movia 2016) aktuelt på at skabe én sammenhængende løsning – en såkaldt *Mobility as a Service løsning* – således at man i Københavnsområdet kan tegne et samlet abonnement på offentlig transport, delebiler, taxa, bycykler og på hvad der kan komme i fremtiden.

Om end teknologierne nævnt ovenfor godt kan vinde frem uden deleøkonomiske forretningsmodeller, er der mange eksempler på, hvordan en deleøkonomisk tilgang dels kan fremme selve udbredelsen dels bidrage til, at det sker på en samfundsmæssig god måde. Man ser det allerede med elbiler, som i høj grad udbredes gennem delebiler og leje/leasingbiler. Når mange har prøvet en elektrisk delebil, får de et helt andet syn på det at køre elbil. Jeg forventer også, at mange af de unge, som i stigende grad bruger de københavnske el-bicykler, i højere grad vil overveje selv at anskaffe en el-cykel, hvis de skulle flytte længere væk fra byen.

Samtidig muliggør en deleøkonomisk/P2P tilgang en meget bedre ressourceudnyttelse. Det ser vi allerede nu, og dette vil være særligt vigtigt, når de selvkørende biler kommer. Beregninger viser, at der er alverden til forskel, om de selvkørende biler vil have samme antal passagerer (ca. 1,2 i gennemsnit pt), eller om de i højere grad vil være delte



– både når de er i brug og mht. ejerskab (OECD Insights 2015). Hvis de ikke er delte, vil trængslen i byerne bare vokse, hvorimod hvis de er delte (også som minibusser), kan bilparken reduceres med omkring 80%. Samtidig kan en flådestyret tilgang muliggøre hurtigere udskiftning af bilparken til løbende mere energi- og pladseffektive køretøjer.

Hvis jeg skulle give nogle afsluttende råd til beslutningstagere, ville det være:

1. Ja, gør klar til de selvkørende biler men start med at tænke over hvilke byer og landområder de skal være med til at muliggøre.
2. Kræv at selvkørende biler er elektriske (de kan jo selv køre hen og lade).
3. Gør selvkørende biler billige at købe og kræв i stedet at de afregner en kørselsafgift, der varierer efter tid og sted.
4. Understøt deleøkonomiske modeller så ressourceanvendelsen kan minimeres. ■

#### Kilder

**Have, Søren (2012):** *Adgang erstat- ter ejerskab*. Politiken. 7. april 2012. [goo.gl/iyWpGn](http://goo.gl/iyWpGn).

**Landdistrikternes fællesråd (2016):** *Delebiler lanceret i den første mindre by i Danmark*. [goo.gl/NYRcJU](http://goo.gl/NYRcJU).

**DR (2016):** *Fakta: Derfor blev Uber chauffører dømt*. [goo.gl/qmv4hX](http://goo.gl/qmv4hX).

**Ingeniøren (2016):** *Taxaer og delebi- ler med i nordjysk rejseplan*. [goo.gl/hu6Egl](http://goo.gl/hu6Egl).

**Movia (2016):** *RFI vedrørende Mobi- lity as a Service ydelser*. [goo.gl/RR6vWY](http://goo.gl/RR6vWY).

**OECD Insights (2016):** *The Sharing Economy: How shared self-dri- ving cars could change city traffic*. [goo.gl/CTf3b](http://goo.gl/CTf3b).



## SnappCar

[www.snappcar.dk](http://www.snappcar.dk)

### Hvad er SnappCar?

SnappCar er en gratis bruger-til-bruger biludlejningsservice, som kan anvendes af alle. SnappCar operer som en online-service, der formidler kontakten mellem bilejeren, og dem der ønsker at leje en bil.

Bilejeren opretter en annonce, hvori de kan vælge pris, beskrive bilen etc. Bilejeren og billejeren formidler kontakt ved at billejeren går ind og søger og finder den bil, der matcher dennes krav. For at holde SnappCar sikker, kræves det at både bilejer og billejer skal have en udførlig profil inklusiv billed-id og person-verificering udført af SnappCar. Desuden fungerer SnappCar som en administrativ mellemmand i udlejesituationer ved at facilitere betaling, forsikring etc.

Geografisk operer SnappCar både i Holland, Danmark og Sverige. Derudover samarbejder de med forskellige investorer, leasingbilselskab, forskellige kommuner og EU.

SnappCar er drevet af aktive og visionære medlemmer og af et ønske om at øge mobilitet, sikre bedre økonomi, et sundere miljø og styrke den social sammenhængskraft.

### Hvad er de deleøkonomiske perspektiver ved SnappCar?

Centralt for SnappCars deleøkonomiske perspektiver er, at de aktivt arbejder på at øge fællesforbrug i Europa. De har således en erklæret mission om at nedbringe antallet af biler i Europa med 1 % ved at lægge et øget fokus på at dele. Gennem fællesforbrug

tror SnappCar på, at de kan øge mobiliteten, mindske trafikken, skabe et sundere miljø, forbedre økonomien og styrke den sociale sammenhængskraft.

Dette betyder dog, at der skal ændres på 'eje'-mentaliteten og skifte til 'have adgang'-mentalitet, hvilket SnappCar har oplevet som værende svær at nedbryde. ■



Artikel

# Deleøkonomiske potentialer for en bedre mobilitet



Søren Riis er lektor i filosofi og videnskabsteori på Roskilde Universitet, og medstifter af GoMore. Dertil har Søren startet UrbanWineBox i 2015, og er associeret partner hos Institut for Fremtidsforskning. Søren er ydermere medlem af: Dansk Filosofisk Selskab, Society for Social Studies of Science, ISSP (SAINT) og DASTS.

**G**oMore har i dag over 500.000 medlemmer i Danmark fordelt over både små og store byer. En ganske pæn del af den danske befolkning bakker dermed nu op om den form for deleøkonomi, som GoMore tilbyder. At tage med en fremmed person ud at køre var for 10 år siden et særsyn, i dag er der tusindvis af folk, der uge efter uge benytter sig af samkørsel med folk, de ikke kender. Dette er både en kulturel og mobilitetsmæssig revolution. Hvis vi forstår denne udvikling, er det muligt at lave smartere og billigere transport i fremtiden såvel som at udvikle nye effektive deleøkonomiske virksomheder. Grundlæggende set består GoMores services i at optimere brugen af bilen for dermed at forvandle bilen til et grønnere, smartere og mere socialt transportmiddel. Bilen transporterer ofte kun en person, selvom den er designet til at transportere fire/fem personer – og desuden bruges bilen i gennemsnit blot en time ud af døgnet 24 timer. Forbinder man disse tal, så får man en udnyttelsesgrad af bilens kapacitet på 1–2%.

Det er med udgangspunkt i denne suboptimale transportkultur, at GoMore arbejder på at gøre det stadigt lettere at organisere samkørsel og at leje sin bil ud til andre uden bil, når man ikke selv bruger den. Hvis vi handler og tænker smart, så burde det ikke være noget problem at reducere antallet af biler betydeligt og dermed også spare rigtig mange penge.

I en storby som København er det teoretisk set ikke noget problem at reducere antallet af biler med 50%. Hvis vi blot bliver bedre til at deles om mange af de eksisterende biler, så bliver utroligt mange biler overflødige. Det ville give en rigtig stor økonomisk, miljø- og pladsmæssig gevinst. For at opnå den største gevinst, så kræver det dog, at en række forskellige interessenter kan arbejde sammen og lave en ambitiøs fælles målsætning. Helt konkret kan en række public-private tiltag i de større byer understøtte en sådan udvikling: Fx kunne parkeringsgebyret reduceres for de billister, der gerne ville dele deres bil med naboerne, Rejseplanen.dk kunne integreres med delebiler og –cykler og infrastrukturen kunne både fysisk og virtuelt understøtte de nye former for delemobilitet.

Med hensyn til mobiliteten i de små byer og mel-

# ”For at få det til at lykkes er det ligeså vigtigt at styrke den kulturelle og adfærdsmæssige dele-revolution, som det er at lave teknologiske kvantespring.”

lem landsbyerne og de større byer er der også store forbedringsmuligheder via samkørsel og nabo-biludlejning. Den traditionelle offentlige transport i form af busser og tog har det svært i landdistrikterne, hvor den ofte både er meget dyr og ikke særlige miljøvenlig. Samtidig er der mange små veje i landdistrikterne, hvor der kører personbiler hvert minut. Hvis vi anser bilerne som små minibusser, så kan personbilerne bidrage rigtig meget til bedre og billigere mobilitet i landdistrikterne, som samtidig har den positive sociale bivirkning, at naboerne bliver bragt tættere sammen. En ambitiøs målsætning om delemobilitet kunne yderligere omfatte, at Øresunds- og Storebæltsbroen reducerede priserne for biler, der transporterede flere personer. Et sådant initiativ eksisterer allerede på Golden Gate broen i Californien. I Danmark har man tidligere eksperimenteret med at åbne nødsporet på motorvejene for normale billister. Det ville være spændende, hvis politikerne ville lave et eksperiment, hvor nødsporet blev åbnet for samkørsel i stedet. Et sådant tiltag vil både skabe grønnere og mere effektiv mobilitet, men det kræver, at vi i det danske samfund er i stand til at tænke i alternative løsninger på transportområdet.

Kigger vi ud i fremtiden, så bliver bilens motorer grønnere og grønnere, men for at realisere bilens fulde potentiale bør den ikke blot transportere en enkelt person – og vi bør ikke alle købe egen bil men derimod finde stadig smarte måder at deles om bilerne. I øjeblikket hæfter mange politikere og borgere store forhåbninger til den selvkørende bil, som en måde at løse mange forskellige transportmæssige problemstillinger. I en række fremstillinger af den selvkørende bil tages det for givet, at disse biler bliver en form for delebiler. At de selvkørende biler bliver delebiler, som skaber samkørsel og har mange forskellige brugere, er bestemt ikke nogen naturlov. Hvis det er muligt, vil mange ud fra den logik, der dominerer i dag, stadigvæk vælge at købe deres egen selvkørende bil. Hvis den selvkørende bil for alvor skal indløse sit potentiale og ikke skabe yderligere trafikale problemer såsom trængsel, så bør den dog udvikle sig til at blive en form for delebil. For at få det til at lykkes er det ligeså vigtigt at styrke den kulturelle og adfærdsmæssige dele-revolution, som det er at lave teknologiske kvantespring. Kun ved at forene delekultur med teknologi kan den selvkørende bil blive en succes. ■







Analyse

# Fremtid — Hvilke forandringer skaber deleøkonomi?

**D**eleby-magasinet præsenterer et udsnit af underskov af deleøkonomiske initiativer og tiltag, der findes i Danmark. Hvad enten man betragter deleøkonomi som en ny markedsmodel, en vej til grøn omstilling eller til styrkelse af social sammenhængskraft, så udspiller deleøkonomi sig i byen – for og mellem mennesker – med og uden teknologien som hjælper. Byer skabes af bevægelser og udvekslinger af materialer, ressourcer, energier, data, kapital og forbrug *i og på* steder og bygninger *af og mellem* mennesker. Deleøkonomi tydeliggør disse bevægelser, og deling danner grundlag for, at der findes byer og samfund, men byer og samfund muliggør, at deleaktiviteter kan finde sted.

Især urbanisering, klimaforandringer og finanskrisen har skabt et momentum for at mennesket finder andre måder at bebo Jorden på. Det frembringer innovationer og nybrud i både den måde vi producerer, forbruger og organiserer os på. Fremkomsten af det deleøkonomiske fænomen kan siges at skabe sprækker i og skubbe til vores vante tænkning om ressourceforbrug og giver inspiration til at genoverveje, hvad ressourcer er, hvor de er, hvordan de kan bruges og fordeles anderledes og i hvilke organiseringer og systemer.

Deleøkonomisk tænkning har relevans for marked, stat og civilsamfund, og er i sin nye form (som digitale platforme) vokset ud af civilsamfundet og små nye startups. Disse har givet anledning til at forbrugere kan forbruge anderledes, og denne tænkning har spredt sig til øvrige dele af samfundet. Når hypen har lagt sig, og vi ikke længere taler om deleøkonomi som noget særligt, vil det være fordi, det har fundet en form, der er relevant og meningsfuld i en hverdag – blevet en selvfølge – i menneskers hverdagsliv, i virksomheder, organisationers og myndigheders virke – og dermed i bylivet. Til den tid hedder det med stor sandsynlighed noget andet.

### **De små forandringer**

Ovenstående kan give anledning til at tro, at en større forandring af markedet har fundet sted, men det er endnu ikke sket. Genkomsten af deleøkonomi som en digital innovation er blot del af en større bølge. Den nyeste store disruption kan ikke tilskrives én begivenhed, finanskrisen eller opfindelse, men er nærmere en akkumulation af mange gentagende handlinger, frembringelser og begivenheder over tid.

Deleøkonomi er ikke ubetydelig af den grund, men kan betragtes som en trædesten, der kan bringe os videre til det næste. Artiklerne *'Bæredygtighed og grøn omstilling'*, *'De nye forretningsmodeller'* og *'Kommune, fællesskab og samskabelse'* beskriver ud fra tre forskellige vinkler og motivationer, hvor og hvordan forandringspotentialet kan findes i deleøkonomiske virksomheder og organisationer.

På engelsk, spansk og fransk bruger man mange forskellige ord om de deleøkonomiske aktiviteter, men på dansk bruges fortsat



”... without a vision of utopia there is no way to define that port to which we might want to sail.”

David Harvey, *Spaces of Hope*, 2000

deleøkonomi som samlet betegnelse for de aktiviteter og tendenser, der ses. Deleøkonomi handler groft sagt om, at der er nogle privatpersoner, virksomheder, myndigheder og organisationer, som har nogle ressourcer som de via en digital platform, et samarbejde eller et netværk, deler med andre privatpersoner, virksomheder, organisationer og myndigheder. Ressourcerne vi deles om kan være naturlige, menneskelige, materielle og fysiske steder. Og selve delingen – eller udvekslingen – indbefatter både fælleseje, udlejning, leasing, bytning, samskabelse, og samfinansiering. Dette sker mod engangsbetalinger eller mod abonnementsbetalinger, hvor man betaler for at tilgå ressourcen, eller man bidrager med egne ting, kompetencer, data, kapital og/eller tid.

#### **Forandringer for hvad? Forandringer mod hvad?**

Globale udfordringer som klimaforandringer og urbanisering kalder på nye løsninger, og derfor skriver vi om forandring. Forandring skal have et mål og en retning, som vi skal bevæge os imod, og det er et mål, som byer og nationers politikere må sætte. Hvor skal vores bysamfund bevæge sig hen? Hvordan skal de udfolde sig? Og det er med afsæt i disse spørgsmål, at man må afsøge og vurdere, hvorvidt deleøkonomiske organiseringer og tiltag kan bidrage til den pågældende dagsorden.

Med de nye deleøkonomiske virksomheder – med den deleøkonomiske tanke – synes sondringen mellem kommercielt og socioøkonomisk og det konfliktfulde forhold mellem vækst og miljøvenlighed en smule uddateret. Flere af de virksomheder og organisationer, vi har mødt gennem Deleby, der enten arbejder med deleøkonomi (for andre) eller har indarbejdet deleøkonomi i deres forretningsmodel, kæmper for sunde bundlinjer og social ansvarlighed, bæredygtig dyrkning, produktion, logistik, forbrug og genbrug.

Når man ser på den aktive deltagelse i, hvad vi kunne kalde den kommercielle deleøkonomi (Airbnb og Uber), er deltagelsen begrænset. Det viser artiklerne fra Ann Lehmann Erichsens artikel og Geertsen, Mulalic & Håkonson i dette magasin. Når man ser på aktiviteterne inden for nye forretnings- og produktionslogikker, på civilsamfundet (som i forenings- og fritidslivet, og på flere af Deleby-innovatørerne synes aktiviteten helt anderledes og ikke medregnet i de tilgængelige statistiske opgørelser over deltagelsen.

Med Deleby-projektet har vi erfaret, at deleøkonomi er mere og andet end sorte penge og underbetalt arbejdskraft. Især når vi bevæger os ud af de territorier, hvor de store deleøkonomiske virksomheder flourerer – ofte i storbyerne. I landdistrikterne har vi set nye innovative måder at organisere erhvervsudviklingen deleøkonomisk. Vores analyse af de små og mellemstore danske deleøkonomiske virksomheder viser, at både fremkomsten af nye deleøkonomiske virksomheder og indarbejdelsen af deleøkonomiske elementer i forretningsmodellen hos eksisterende små og mellemstore virksomheder kan have et betydeligt potentiale for vækst, velstand og arbejdspladser i Danmark. At mange af de små og mellemstore deleøkonomiske virksomheder er så tæt knyttet sammen med den sociale sammenhængskraft i deres lokalmiljø, må ses som en flot ekstragevinst.

---

→ *Deleby – Et samskabt magasin om byens deleøkonomi – vidner samlet set om, at deleøkonomisk tænkning kan være beringende for såvel den sunde forretning, for innovation og skaberkraft, for en grøn omstilling og for større social sammenhængskraft. Alt sammen aspekter, der er med at berige et bæredygtigt samfund og skabe levedygtige byer. ■*

# Litteratur

## Udvalgt læsemateriale om deleøkonomi

**Botsman, R. and R. Rogers (2010):** *What's Mine is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York. Harper Business. New York.

**Bollier, D. & Helfrich (ed.):** *The Wealth of the Commons – A World Beyond Market and State*. The Commons Strategy Group.

**Chase, R. (2015):** *Peer Inc – How People and Platforms Are Reinventing the Collaborative Economy and Reinventing Capitalism*. Public Affairs New York.

**Gambetta, D. (ed.) (1988):** *Trust: Making and breaking cooperative relations*. Basil Blackwell. New York.

**Gansky, L. (2010):** *The Mesh. Why the Future of Business is Sharing*. Penguin. New York.

**Gibson-Graham, J. K. (2013):** *Take Back the Economy – An Ethical Guide for Transforming Our Communities*. University Minnesota Press.

**McLaren, D. & Agyenan, J. (2015):** *Sharing Cities – A Case for Truly Smart and Sustainable Cities*. The MIT Press.

**Ostrom, E. (1990):** *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press. Cambridge.

**Polanyi, K. (1973/1944):** *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time* (Reprint). Beacon Press. Boston.

**Rifkin, J. (2000):** *The Age of Access: The New Culture of Hypercapitalism*. Tarcher/Putnam. New York.

**Sachs, W. (ed.) (2010):** *The Development Dictionary – a guide to the knowledge of power*. Zed Books.

**Sahlins, M. (1972):** *Stone Age Economics*. Routledge. London.

**Sundararajan, A. (2016):** *The Sharing Economy – The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*.

**Thachara, J. (2015):** *How to Thrive in the Next Economy*. Thames & Hudson.

ISBN 978-87-983096-3-5



9 788798 309635

