



Institutt for samfunnsvitenskap

«Sharing is caring»

En studie av sirkulær- og delingsøkonomien for en bærekraftig utvikling i Tromsø

Hans Klaussen

Masteroppgave i Samfunnsplanlegging og kulturforståelse, SPL-3900 Mai, 2022



Forord

Etter to spennende og lærerike år på Samfunnsplanlegging og Kulturforståelse på UiT, markerer denne oppgaven slutten for studieoppholdet mitt. Det er noe vemodig, men samtidig med en enorm lettelse å kunne sette punktum for denne fasen i livet mitt. Jeg har hatt gleden av å fordype meg i emner som interesserer meg, og samtidig øke kompetansen min. Det har vært en lang, lærerik, og til tider frustrerende reise, hvor jeg har lært mye om meg selv, og hva jeg kan få til. Jeg føler meg klar og godt rustet til å ta steget videre til arbeidslivet.

De siste tre årene av studietiden ble selvfølgelig ikke helt som forventet, ettersom de har samspilt med pandemitiden. Jeg er derfor enormt takknemlig for det felleskapet vi har hatt på lesesalen i disse mer ensomme tidene. Derfor ønsker jeg å rekke en stor takk til mine medstudenter for de lange kaffepausene, de faglige diskusjonene og kanskje mest av alt de ikke så faglige diskusjonene. Uten dere ville dette masterprosjektet vært en betraktelig mer ensom å fargeløs affære.

Selvfølgelig må jeg uttrekke en stor takk til min veileder, Anniken Førde, som har vært en klippe i stormen, med gode råd og konstruktive tilbakemeldinger. Jeg er enormt takknemlig for alle informantene mine. Tusen hjertelig takk til alle dere som har tatt seg tid fra deres travle hverdag til å dele deres kompetanse og erfaringer med meg.

Tusen takk til familien min som har stilt opp med støtte samt gode diskusjoner og refleksjoner gjennom hele mastertiden. En spesiell takk til mamma og min kusine, som begge har hjulpet med å lese korrektur og kommet med nyttige innspill.

Jeg ønsker også å gi en ekstra takk til det hyggelige kafépersonalet på Grut kaffebar, som har holdt meg med kaffe og bakstverk gjennom hele masteren. Det har vært mye motivasjon å hente fra noe så enkelt som en god kopp kaffe.

Sammendrag

I rapporten fra FNs klimapanel, IPCC, (2021) påpekes det at gjennomsnittstemperaturen på jorden definitivt øker, og menneskelig påvirkning er utvilsomt den største bidragsyteren grunnet vår produksjon av klimagasser og destruksjon av naturens egne regenerative systemer. En av grunnene til de økende klimagassutslippene er de rikere landenes overforbruk og bruk-og-kast kultur. Framtiden i Våre Hender rapporterer at 64 % av norsk klimafotavtrykk kommer fra privat forbruk. Vi må derfor senke forbruket vårt for å kunne oppnå en bærekraftig utvikling.

Formålet med dette masterprosjektet er å se hvordan delingsøkonomi kan bidra til å skape en mer bærekraftig byutvikling. Dette er en kvalitativ studie der data samles gjennom forskningsintervju og dokumentanalyse for så å analyseres mot ulike teorier om bærekraft og deling. Jeg redegjør for ulike teoretiske tilnærminger til bærekraftig utvikling, som økologisk modernisering, ‘doughnut economics’ og sirkulærøkonomi. Jeg presenteres ulike idealer for bærekraftig byutvikling, i form av ‘kompakt byutvikling’ og ‘sirkulær byutvikling’. Jeg beskriver også flere teoretiske perspektiver om delingsøkonomien.

Masterprosjektets funn tilsier at forskjellige typer delingsøkonomiske løsninger kan bidra til bærekraftig utvikling gjennom bedring av de tre bærekraftdimensjonene, økologisk, økonomisk og sosial. Studien viser at sirkulær- og delingsøkonomi har blitt stadig mer fremtredende i ulike nasjonale og lokale planer. Basert på analysen har jeg identifisert at organisering, finansiering og bevisstgjøring er de mest sentrale utfordringene for delingsøkonomien. Gjennom analysen finner man klare tegn til at deling av ressurser eller areal vil kunne bidra til både lavere forbruk, lavere arealbruk, vil kunne være økonomisk gunstig for brukere og det bidrar til utjevning av sosioøkonomiske forskjeller. Jeg konkluderer dermed med at flere ulike deleordninger vil kunne bidra til bærekraftig byutvikling.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning og problemstilling	1
1.1	Med klimakrise og menneskelig svikt som bakteppe	1
1.2	Et faretruende forbruksmønster	4
1.3	Deling for bærekraft	5
1.4	Tromsø som case	6
1.5	Problemstilling.....	7
1.6	Oppgavens oppbygging	9
2	Teoretisk tilnærming	10
2.1	Bærekraftig utvikling.....	10
2.1.1	Økologisk modernisering	11
2.1.2	‘Doughnut Economics’	12
2.1.3	Fra lineær- til sirkulærøkonomi.....	15
2.1.4	En vanskelig overgang	17
2.2	Bærekraftig byutvikling.....	18
2.2.1	Den sirkulære byen.....	20
2.2.2	Den kompakte byen.....	21
2.3	Deling	23
2.3.1	Allmenningene (Commons)	23
2.3.2	Delingsøkonomien	25
2.3.3	Kollaborativt konsum (Ko-Konsum)	27
2.3.4	Deling i lukkede samfunn	28
2.4	Oppsummering	29
3	Metode.....	31
3.1	Forskningsdesign og en kvalitativ metodisk tilnærming.....	31

3.2	Valg av undersøkelsesobjekter	32
3.2.1	Rekruttering.....	35
3.3	Intervju.....	36
3.3.1	Intervjuguide og intervjuprosessen	37
3.4	Dokumentanalyse	38
3.5	Tematisk Analyse	40
3.6	Forskningsetiske refleksjoner	41
3.6.1	Situert kunnskapsproduksjon	41
3.6.2	Begrensninger og svakheter	42
4	Framveksten av sirkulær- og delingsøkonomi i byutvikling.....	43
4.1	Statlige forventninger til sirkulær- og delingsøkonomi.....	43
4.1.1	«Den moderne bærekraftige byen»	43
4.1.2	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023	44
4.1.3	Norges status til 2030-agendaen	47
4.1.4	«Nasjonal strategi for ein grøn sirkulær økonomi».....	48
4.1.5	Sirkulært for galleriet	53
4.2	Delings- og sirkulærøkonomi i Tromsø kommune.....	56
4.2.1	Sirkulær- og delingsøkonomi i kommuneplanverket	56
4.2.2	Fortetting og flerbruksområder	61
4.2.3	Ko-konsum av transportmidler.....	62
4.2.4	Kollektive boformer	65
4.2.5	Gjenvinning og bærekraftsenter med Remiks	69
4.3	Delings- og sirkulærøkonomi blant ikke-statlige organisasjoner	75
4.3.1	Utstyrssentralen Turbo	75
4.3.2	Framtiden i Våre Hender.....	78
4.4	Delings- og sirkulærøkonomi blant private aktører i Tromsø	80

4.4.1	Deleordninger og sirkulære løsninger i Jernia	81
4.4.2	Deleordninger og sirkulære løsninger på Vervet	88
5	Avslutning	96
5.1	Sirkulære løsninger som nasjonal og lokal strategi?	96
5.2	Hvordan kan deleordninger lede til en mer bærekraftig byutvikling?.....	97
5.2.1	Økologisk bærekraft.....	97
5.2.2	Økonomisk bærekraft.....	98
5.2.3	Sosial bærekraft.....	99
5.3	Erfaringer og utfordringer	99
5.4	Fremtidig forskning	101
	Referanser.....	103
	Vedlegg	111
	Intervjuguide 1 – Kommune og offentlig sektor	111
	Intervjuguide 2 – Privat aktør, Jernia	112
	Intervjuguide 3 – Ikke-statlig organisasjon	113

Tabelliste

Tabell 1: Fullstendig liste over informantene for masterprosjektet	36
Tabell 2: Liste over dokumenter for analysen.....	39
Tabell 3: Tromsø kommunes forskjellige roller og handlingsplan. Kilde: Klima-, miljø- og energiplanen 2018-2025 (Tromsø kommune 2018 b).....	59

Figurliste

Figur 1: FNs 17 Bærekraftsmål. Kilde: https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm_agenda2030/id2510974/	3
Figur 2: Oversikt over byrom og grønnstruktur i Tromsø sentrum. Kilde: Tromsø kommunes kommunedelplan for Tromsø sentrum 2020-2032 (2020: 68).....	6
Figur 3: Illustrasjon av 'Doughnut economics'. Kilde: Webområde for Doughnut Economics Action Lab: https://doughnuteconomics.org/about-doughnut-economics	14
Figur 4: Illustrasjon av Lineær- og sirkulærøkonomi. Kilde: Boye 2019: 10.....	16
Figur 5: De tre grunnkjernene i deleøkonomien. Kilde: Acquier, Daudigeos og Pinkse (2017)	26
Figur 6: Illustrasjon av de fire hovedområdene for den nasjonale strategien for sirkulær økonomi. Kilde: Regjeringen (2021:11).	49
Figur 7: Nasjonal strategi sin liste av egenskaper som må fremmes blant produkter for å skape en mer sirkulær økonomi. Kilde: Regjeringen (2021: 29)	51
Figur 8: Viktige lokalisasjoner for oppgaven. Kilde: kommunekart.no. Tromsø sentrum er markert i Grønt felt. Remiks Miljøpark er markert i lyseblått. Jerniabutikken er markert i lilla. Tomten tiltenkt Tromsø bærekraftsenter er markert i rødt. Bydelen Vervet er markert i gult. 57	
Figur 9: Situasjonsplanen for Vervet fra konkurransen i 2017. Sør mot venstre og Nord mot høyre. Kilde: LPOs hjemmeside: https://www.lpo.no/nyheter/2020-10-16-vervet-fra-skipsverft-til-ny-levende-bydel	89
Figur 10: Illustrasjon av Bydelsprosjektet Vervet. Kilde: Vervets hjemmeside: https://vervet.no/galleri/	91

Prolog

En varm sommerdag i 2018 ankom jeg sentralbanestasjonen i Oslo sentrum. Jeg hadde nettopp flyttet utenbys for første gang. Jeg flyttet inn i et kollektiv med to venner, som riktignok var på ferie uken jeg ankom. Fellesarealet var møblert, så det eneste jeg måtte anskaffe selv var inventar til soverommet mitt. Jeg kjøpte en seng første dagen, og tenkte i all min naivitet at den skulle være enkel å montere. Først når den ankom mottok jeg kalddusjen om at jeg behøvde en hammer og en skiftenøkkel for å kunne sette monsteret sammen. Dette var dessverre ikke utstyr jeg hadde i flyttelasset; jeg reiste med et lett flyttelass bestående av klær, toalettsaker, en PC og en flaske whisky. Siden jeg var ukjent i byen og ikke hadde mange bekjente måtte jeg panisk løpe til nærmeste jernvarehandel for å sikre meg verktøy så jeg slapp å tilbringe natten på gulvet. Verktøyene jeg kjøpte den varme sommerdagen i 2018 har siden blitt brukt totalt to, kanskje tre, ganger siden innkjøpet for snart fire år siden. Per i dag ligger de og samler støv i boden min.

Historien om hammeren min er nok en anekdote mange kan kjenne seg igjen i. De aller fleste av oss har et mylder av materielle- og bruksgjenstander liggende ubrukt i boder, garasjer og skap. Et hvert menneske som har bidratt å rydde gjennom en slektnings/bekjents dødsbo vil attestere på at vi mennesker samler enorme mengder ressurser gjennom vår livstid. Alt dette rotet er en samling av naturressurser som har blitt prosessert og produsert.

1 Innledning og problemstilling

«*The miracle is this: the more we share, the more we have*» sa engang den kjente skuespilleren Leonard Nimoy. Nimoy's tankegang kan bli utrolig viktig de kommende årene. Som følge av en ekstrem befolkningsvekst og en økt industrialisering og globalisering har vi presset klimaet og miljøet vårt til et bristepunkt. Framtiden i Våre Hender (FiVH) skirver på sin hjemmeside at «*Lavere forbruk i rike land er helt nødvendig for at mennesker i det globale sør kan øke sin levestandard til et verdig nivå, uten å ødelegge miljøet*» (FiVH n.d. a). Forskningsprosjektet UPSCALE påpeker at «*ved å dele på forbruksgjensstander kan vi klare oss med færre gjenstander og unngå overkonsum av varer som er ressurskrevende å fremstille*» (UPSCALE n.d.). Derfor kan deling være en viktig strategi for å senke forbruket uten å miste for mange goder og fasiliteter vi er vant til å ha. I dette forskningsprosjektet skal jeg undersøke hvordan deling kan lede til en mer bærekraftig byutvikling.

1.1 Med klimakrise og menneskelig svikt som bakteppe

Menneskeheten har levd de siste 11 700 årene, siden den siste store istiden, i en bemerkelsesverdig stabil periode i jordens geologiske tidsskala, kalt den 'Holocene' tidsperiode. Dette er en periode hvor klimaet har hatt betraktelig færre og mindre dramatiske svingninger enn tidligere geologiske tidsepoker. Offisielt er vi fortsatt innenfor denne stabile perioden, imidlertid har en økende mengde forskere begynt å betegne en ny geologisk tidsepoke for den 'Antropocene' periode. Denne tidsepoken betegner den menneskeligpåvirkede geologiske tidsepoken, hvor vår arts virksomhet har påvirket klodens naturlige prosesser. Blant forskere er det fortsatt uenighet når det gjelder tidssettingen av overgangen mellom den holocene og antropocene tidsperiode, varierende fra den industrielle revolusjonen på 1800-tallet fram til 1950-tallet hvor globaliseringen og industrialiseringen akselererte (National Geographic Society 2019).

«It is unequivocal that human influence has warmed the atmosphere, ocean and land. Widespread and rapid changes in the atmosphere, ocean, cryosphere and biosphere have occurred» (IPCC 2021: 4).

Slik lyder det første poenget angående den nåværende tilstanden til jordklodens klima fra FN's klimapanel (IPCC). I denne nedslående rapporten fra høsten 2021 informerer IPCC at klodens klima 'henger i en tynn tråd', og vi begynner å få dårlig tid til å nå de nødvendige klimamålene for å bremse den negative utviklingen. Den globale temperaturen har økt med

1,1 grader celsius siden før industrialiseringstiden, som er den raskeste stigningen noen gang observert. Ellen Hambro, direktør for Miljødirektoratet, hevder «at vi mennesker kludrer til klodens klimasystemer, er et ubestridt faktum» (sitert i Miljødirektoratet 2021).

Temperaturøkningen, som kommer som en følge av at klodens drivhuseffekt, har blitt forsterket gjennom den økte mengden drivhusgasser (hovedsakelig karbondioksid) i atmosfæren. Videre påpeker IPCC at hvis temperaturøkningen fortsetter slik den gjør, vil det lede til at ekstremvær, i form av hetebølger, ekstremnedbør og vindstyrke, vil bli hyppigere og mer alvorlig enn før (IPCC 2021: 15-19). Med andre ord, vi er på vei mot en usikker framtid med prognoser om et betraktelig mer ustabil klima.

Ifølge Miljødirektoratet er befolkningsvekst og økonomisk vekst de største drivkreftene bak klimagassutslippene. Siden 1950 har verdens befolkning tredoblet seg, befolkningstallet i byene har økt med fire milliarder og den økonomiske produksjonen har tolvdoblet seg (Miljødirektoratet n.d.). Denne massive økningen, både befolknings- og produksjonsmessig, har ledet til den dramatiske økningen av menneskeskapt klimagassutslipp, som igjen resulterer i forsterkningen av drivhuseffekten. Klimaendringene vil potensielt dramatisk ramme klodens naturmangfold, menneskers infrastruktur, helsevesen, akvakultur og agrikultur over hele verden. Fattige land i varmere strøk vil være mer utsatte da de mangler ressurser til å håndtere konsekvensene. Hvor store virkningene av klimaendringen blir er avhengig av hvor mye vi klarer å redusere det globale klimagassutslippet og hvor tilpassningsdyktige vi er til klimaendringene. FNs klimapanel har konkludert at det er imperativt at vi klarer å holde den globale oppvarmingen lavere enn 1,5 grader celsius for å beholde et relativt stabilt klima. For å begrense oppvarmingen til 1,5 grader kreves det netto null CO₂-utslipp innen 2050, som vil si at vi må fjerne minst like mye CO₂ fra atmosfæren som vi produserer (Miljødirektoratet n.d.). Det er derfor viktig at framtidens byplanlegging også bidrar med tiltak som kan bidra å bremse den skadelige temperaturøkningen.

I 2015 vedtok medlemslandene i FN '2030-agendaen'. Det kan sees på som verdens kollektive arbeidsplan for å redusere klimaendringene og bekjempe ulikhet og fattigdom innen år 2030. Agendaen inneholder 17 vedtatte 'bærekraftsmål' (figur 1) som ser miljø, økonomi og sosial utvikling i en sammenheng gjennom 169 delmål. (Utenriksdepartementet 2022). For denne oppgaven er det spesielt bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftige byer og samfunn og nr. 12 om ansvarlig forbruk og produksjon, som er relevante. Mål 11 handler om

å «gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige». Bærekraftsmål nr. 12 handler om «å sikre bærekraftig forbruk og produksjonsmønstre» (FN-sambandet 2022 a og b).



Figur 1: FNs 17 Bærekraftsmål. Kilde: https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm_agenda2030/id2510974/

I FNs Utviklingsprogram sin rapport fra 2019 fremgår det at sosioøkonomiske ulikheter har økt over hele verden de siste tiårene. Økt ulikhet hindrer oss å nå 2030-agendaen om bærekraftig utvikling. Disse trendene er også klart synlige i Europa. Inntektsforskjellene er høyere i dag, i de fleste land, enn de var på 80-tallet (UNDP 2019: 123-124). Også Norge og samtlige av de andre vestlige landene i Europa, som ellers scorer bra jamfør de fleste utviklingsmetrikker, følger denne trenden. I 2019 hadde befolkningsandelen med høyest inntekt i Norge en inntektsøkning på over gjennomsnittet. Det va ikke en proporsjonal inntektsøkning i resten av befolkningen (UNDP 2019: 121). I den samme rapporten fremgår at menneskers muligheter for sosial mobilitet er innskrenket som følge av lav mobilitet mellom generasjoner. Barn fra rikere familier har større sjanse for sosial mobilitet enn de fra fattige (UNDP: 2019: 75). Det bekreftes i Fagereng, Mogstad og Rønnings forskningsartikkel ‘*Why do wealthy parents have wealthy children?*’ De studerte adoptivbarn i Norge, og kom

fram til at velstanden til familien har statistisk signifikant forklaringssevne for barnets framtidige velstand (Fagereng et. al 2018). Artikkelen argumenterer for at det er lav sosial mobilitet mellom generasjonene i Norge. Vi ser med andre ord en faretruende trend med at sosioøkonomiske forskjeller øker, og den sosiale mobiliteten, selv for rike land, er nokså stagnativ.

1.2 Et faretruende forbruksmønster

Som følge av liberaliseringen av verdenshandelen har varekjeder blitt globalisert. Lofottorsk som er kjøpt på en lokal butikk i Stamsund blir filetert og pakket i Kina. Et ullskjerf laget av skotsk ull og solgt i Edinburgh, er farget og vevd i Bangladesh. Smarttelefoner, som iPhone, består av komponenter fra over 200 produsenter fra hele verden (Webb 2018). Den globale markedsutviklingen har ført flere goder med seg, som den økte tilgangen på ulike råvarer og økt levestandard for mange. Globaliseringen har også ledet til en ekstrem økning i transport, forbruk av ressurser og utslipp av forurensede stoffer og klimagasser (Miljødirektoratet n.d.). Det har ledet til at mange industrier har flyttet produksjonen av varene sine til stater med mindre strenge utslippskrav og svakere arbeider- og menneskerettigheter. Denne utviklingen har ført til et såkalt «race to the bottom», hvor fattige land senker kravene sine til klimaavtrykk og arbeider- og menneskerettigheter for å sikre arbeidsplasser fra globale bedrifter. FN-sambandet skriver at det globale materielle fotavtrykket har økt med 70 % i perioden 2000-2017 (2022 b). Det er med andre ord klart at det globale forbruk og produksjonen av materielle- og forbruksvarer har en negativ påvirkning på klima og miljøet.

For å nå FN's mål om å holde den globale oppvarmingen på under 1,5 grader, behøves det en større endring i forbruksmønsteret i hele verden. Ifølge en rapport fra Framtiden i Våre Hender (FiVH), basert på data fra Statistisk Sentralbyrå (SSB), var det samlede klimafotavtrykket fra norsk privat forbruk i 2017 tilsvarende 64 %, altså nesten to tredjedeler, av det totale norske klimafotavtrykket (Steen-Olsen et al. 2021: 24). Videre påpekes det at størstedelen av utslippene knyttet til norsk forbruk består av '*indirekte utslipp*', som betegner utslipp som ikke oppstår i selve forbruksfasen, men som oppstår i produksjonen av varer og tjenester (Steen-Olsen et al 2021: 38). Produksjonen av disse varene og tjeneste skjer ofte utenfor Norges grenser, og vil dermed ikke regnes som Norges direkte utslipp. Med andre ord, forbrukervanene til nordmenn er blant de store nasjonale 'klimasynderne'. I lys av disse

tallene burde morgendagens byutvikling i Norge ha som et formål å oppfordre og legge til rette for lavere forbruk på individ- og husstands nivå samt innen næringsvirksomhet.

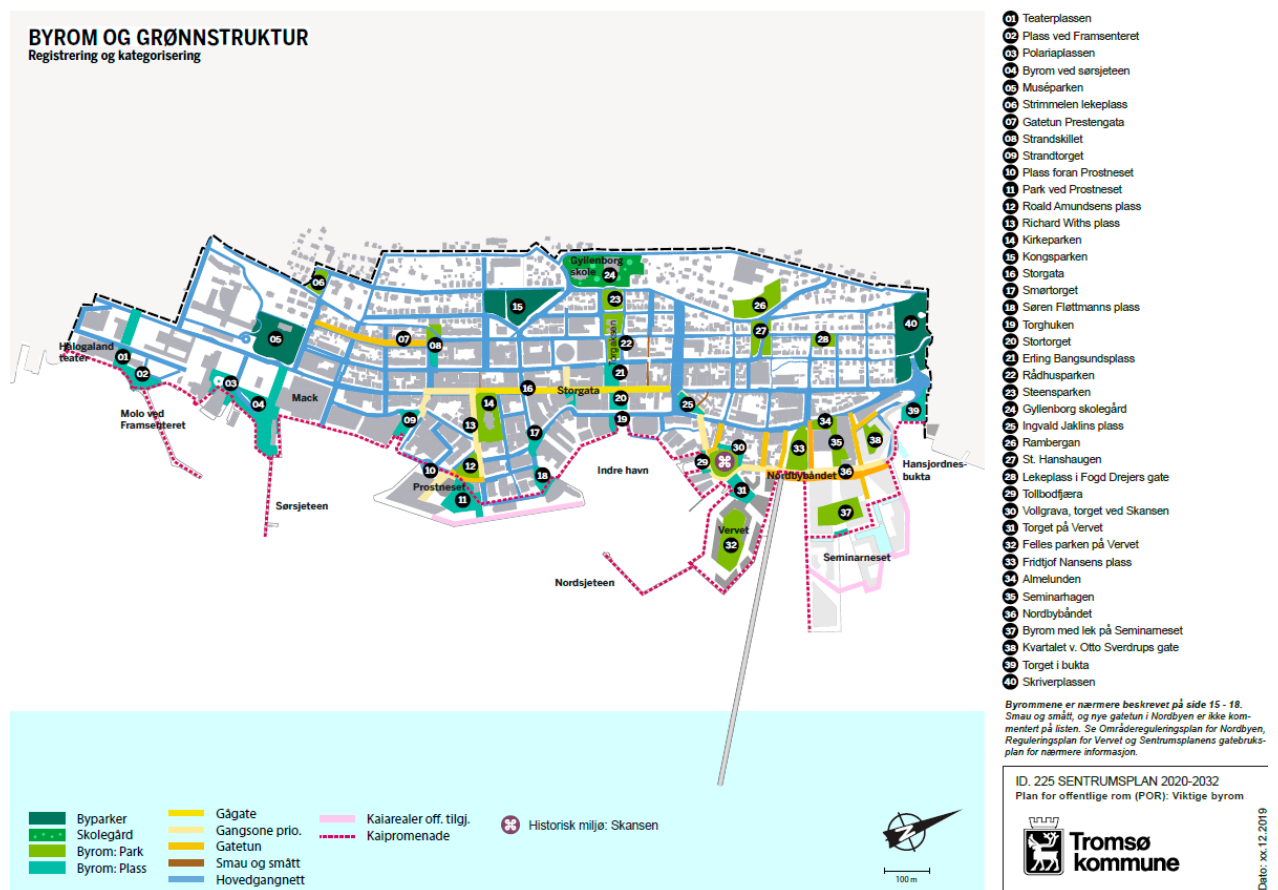
1.3 Deling for bærekraft

'*Sharing is caring*' er et godt gammelt utsagn for å fremme deling av ressurser og areal med ens nære relasjoner for å vise at man bryr seg om dem. Dette utsagnet kan ha fått en ny giv når det kommer til bærekraftsmålene. Deling av ressurser og areal er på ingen måte en ny ide, det er en av de eldste sosiale praksisene vi har som flokkpattedyr. Det har derimot relativt nylig blitt trukket fram som et sterkt virkemiddel for å senke forbruket av ressurser og jevne ut sosiale forskjeller. Forskningsprosjektet UPSCALE skriver på sine hjemmesider at «Samarbeidskonsum, eller en organisert deling av varer og tjenester, har i økende grad blitt fremmet som en måte å utvikle et mer bærekraftig forbruk, samtidig som det kan gi sosiale og økonomiske gevinster» (UPSCALE n.d.). Teoretisk sett skal deling lede til mindre forbruk ved at flere personer deler på samme forbruksgjenstander, noe som igjen skal resultere i mindre behov for produksjon av gjenstander. Dette vil også lede til at forbruksgjenstander blir mer effektivt utnyttet, ettersom de kan brukes av flere i tiden de ellers ville stått ubrukt. En personbil, for eksempel, står normalt ubrukt 95 % av tiden. Denne tiden kunne den vært utnyttet av en større andel forbrukere. Det kunne igjen senket behovet for biler i samfunnet på det hele (Frenken og Schor 2017: 6). Dette vil også potensielt lede til en økonomisk gevinst for forbrukerne, ettersom flere deler på kostnadene ved å ha bil.

Delingskonseptet kan også bringe med seg sosiale gevinster. Hvis en kan kutte kostnader ved å dele på ressurser, frigjøres økonomisk kapital som kan investeres i produkter med høyere kvalitet og lengre levetid, eventuelt kan vedkommende investere kapitalen i mer fritid. Ettersom hen overlever med mindre kapital, behøver de potensielt ikke arbeide så mye. Deling kan også lede til mer sosial interaksjon, enten gjennom selve delepraksisen hvor individet blir 'tvunget' til å samhandle med mennesker eller gjennom bruk av nyvunnet fritid. Konseptet kan også bidra til å jevne ut sosiale forskjeller, ved å gi større deler av befolkningen tilgang til større mengder ressurser enn de ville hatt tilgang til på egenhånd. Deling kan således påvirke både økologisk, økonomiske og sosial bærekraft.

1.4 Tromsø som case

Tromsø er en av de mest innflytelsesrike byene i den Arktiske regionen. Det er en urban by med en mangfoldig befolkning. I 2020 hadde Tromsø kommune 76 974 innbyggere (Tromsø kommune 2020 b), som gjør byen til den største i Nord Norge og den tredje største byen i den arktiske regionen (etter Murmansk og Norilsk i Russland). Norsk polarinstitutt, Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN) og Universitetet i Tromsø Norges arktiske universitet (UiT) er innflytelsesrike institusjoner i regionen, og er blant byens største arbeidsplasser (Thorsnæs og Svendsen 2021). Tromsø er også blant landets største universitetsbyer med over 12 000 studenter. Byen har historisk vært en viktig havn for polarforskning, fiske og handel i regionen, og har populært blitt betegnet som 'Porten til Ishavet'. Tromsø har en relativt ung befolkning hvor størstedelen er i aldersgruppen 25-29 (UiT n.d).



Figur 2: Oversikt over byrom og grønnstruktur i Tromsø sentrum. Kilde: Tromsø kommunes kommunedelplan for Tromsø sentrum 2020-2032 (2020: 68)

Byen er i stadig utvikling, med et økende befolkningstall, som følge av økt urbanisering og tilstrømming av nye studenter. Det leder til et større behov for utbygging i byen. I Tromsø kommunes internasjonale strategi fra 2018 fremgår at Tromsø er et ledende kompetansesenter med dyp historisk forankring i regionen, og derfor er naturlig rustet til å være et internasjonalt knutepunkt for den arktiske regionen (Tromsø kommune 2018 a: 5). I strategien står det:

«Tromsøs rolle som arktisk hovedstad gir oss dermed et særlig ansvar i klima- og miljøarbeidet. Byen er i en særstilling ved at den har den fremste ekspertisen på klimaendringene i Arktis og hvordan disse påvirker de globale økosystemene»
(Tromsø kommune 2018 a: 8).

Tromsø kommune erklærer selv at de ønsker å stå i front i kampen for klima- og miljøarbeid i regionen. De henviser til byens historiske posisjon innen forskning og handel i regionen. I januar 2022 ble det kjent at Tromsø har søkt til den Europeiske Union (EU) om å bli en av hundre 'klimanøytrale og smarte byer' innen 2030. Søknaden blir beskrevet som 'starten på et veiskille' siden Tromsø vil få tilgang til kunnskap, løsninger og økonomi gjennom EUs nettverk dersom søknaden blir godkjent. De hundre utnevnte byene skal gjennom en spesiell satsing for å nå nullutslipp av klimagasser innen 2030. Tromsøs ordfører skriver i en kronikk om søknaden at:

«Klimanøytralitet i våre strøk krever helt andre løsninger enn å bli klimanøytral i hjertet av Europa. Derfor er det viktig at vi definerer våre behov og utvikler løsninger tilpasset vårt klima og våre livsbetingelser ... Å bli en klimanøytral by er ikke et spørsmål om vi skal eller ikke, men et spørsmål om hvordan og når»
(Wilhelmsen og Johnsen 2022).

Tromsø fikk avslag på deltakelse i EU-prosjektet. EU har likevel oppfordret byene som fikk avslag om å søke på deltakelse i ulike underprosjekter til EU-satsingen. Ordføreren i Tromsø forteller at *«jobben vi står ovenfor blir nå tøffere, men må like fullt gjøres»* (Wilhelmsen sitert i Endresen 2022). Både gjennom Tromsøs internasjonale strategi som arktisk hovedstad og gjennom denne søknaden vises det et klart signal om at Tromsø har som mål å være ledende i det grønne skiftet. Dette gjør Tromsøs til et interessant case.

1.5 Problemstilling

I denne masteroppgaven skal jeg diskutere hvordan implementeringen av sirkulærøkonomiske løsninger og spesielt deleordninger kan bidra til en mer bærekraftig byutvikling. Hensikten er å studere hvordan deling kan lede til et lavere forbruk av ressurser, samtidig som det kan lede

til en økonomisk og sosial gevinst for forbrukeren. For å studere dette nærmere har jeg valgt å undersøke hvordan forskjellige samfunnsaktører i Tromsø jobber med ulike former for delingsøkonomi og sirkulære løsninger. Jeg valgte å ta med aktører fra Tromsø kommune, to private næringslivsaktører og to ikke-statlige organisasjoner. Dermed får jeg et bredt og holistisk bilde på hvordan sirkulære løsninger og deleordninger blir organisert og forvaltet i Tromsø. Jeg har også sett nærmere på om lokale og nasjonale myndigheter legger til rette for en mer sirkulær utvikling. Studiens problemstilling er som følgende:

«Hvordan kan deleordninger bidra til å skape en mer bærekraftig by?»

Målet mitt er å vurdere om teorien rundt sirkulærøkonomi og deleordninger kan benyttes i praksis for å oppnå en mer bærekraftig byutvikling. Jeg fokuserer på byutvikling ettersom største delen av Norges befolkning, og verdensbefolkningen, bor i urbane strøk (FN-sambandet 2022 a). Av denne årsak vil det være spesielt interessant å se hvordan deling kan praktiseres i bymiljøer. For å svare på denne problemstillingen har jeg kommet fram til tre sentrale forskningsspørsmål:

- 1. Hvilke nasjonale og lokale forventninger og retningslinjer er til stede for sirkulær- og delingsøkonomi?*
- 2. Hvordan arbeider ulike aktører med implementeringen av deleordninger og sirkulære løsninger i utviklingen av Tromsø, og hvilke utfordringer kommer med implementeringen?*
- 3. Hvordan kan deling bidra til sosial bærekraft og et lavere forbruk?*

Det første forskningsspørsmålets (1) hensikt er å redegjøre for nasjonale og lokale føringer for bærekraft og konseptene sirkulær- og delingsøkonomi. Jeg mener det er viktig ettersom det er de statlige og lokale myndighetene som setter spillereglene for hvordan andre samfunnsaktører kan og bør operere. Samfunnsaktørene som ønsker å gjennomføre bærekraftige tiltak, må tilpasse seg regelverk og andre premisser fra myndighetene.

Hensikten bak det andre forskningsspørsmålet (2) er å se på hvordan ulike aktører forholder seg til og arbeider med deleordninger og sirkulære løsninger. Jeg ønsker å se hvilke typer ordninger som eksisterer eller er planlagt å etablere i Tromsø, hvordan det er organisert og hvilke utfordringer de opplever/forventer. Målet er å kartlegge styrker og svakheter med deleordninger, og hvilke tiltak som anses som viktig for at de skal bidra til bærekraftig byutvikling.

Hensikten med det siste forskningsspørsmålet (3) er å se mer konkret på hvordan deleordninger kan bidra til en bærekraftig utvikling. Ved å drøfte de tre spørsmålene vil jeg vise hvilke premisser som må være til stede for at deleordninger kan bidra til en bærekraftig by.

1.6 Oppgavens oppbygging

I denne seksjonen skal jeg gi en kort gjennomgang av oppbygningen av oppgaven. Neste kapittel er teorikapittelet (2). Der presenteres viktige begreper og teorier om bærekraft og deling. Det påfølgende kapittelet (3) er metodekapittelet, hvor jeg gjør rede for forskningsdesignet for masterprosjektet mitt. Jeg presenterer casene jeg skal studere nærmere, metodene som er brukt for å samle data for studien og hvordan det vil bli analysert.

Avsluttende i metodekapittelet drøfter jeg noen forskningsetiske refleksjoner. I kapittel fire (4) drøftes funnene mine opp mot den presenterte teorien. Jeg starter med rammebetingelsene gitt i nasjonale dokumenter for å se hvilken rolle sirkulær- og delingsøkonomi har i disse dokumentene. Videre skal jeg se nærmere på hvilken rolle de har i Tromsø kommunes plandokumenter og hvordan kommunen jobber, eller planlegger å jobbe, med deling og sirkulære løsninger. Så presenteres casene fra ikke-statlige organisasjonene og det private næringsliv. Deres arbeid med deleordninger og sirkulæreløsninger drøftes opp mot delingsøkonomiske konsepter, presentert i kapittel 2. I det avsluttende kapittelet (5) oppsummerer jeg funnene mine fra analysen, besvarer forskningsspørsmålene og problemstillingen. Oppgaven avsluttes med å peke på utfordringer som er avdekket i undersøkelsen og ved å gi noen forslag til videre forskning.

2 Teoretisk tilnærming

I dette kapittelet kommer jeg til å presentere teoretiske tilnærminger til konseptene 'bærekraft' og 'deling'. Jeg presenterer først bærekraft og bærekraftig utvikling gjennom de teoretiske tilnærmingene til 'økologisk modernisering', 'doughnut economics' og 'sirkulærøkonomi'. Videre beskriver jeg implementeringen av bærekraft i byutvikling, hvor jeg presenterer 'den sirkulære byen' og 'den kompakte byen' som bærekraftige idealer. Avsluttende kommer jeg til å drøfte forskjellige teoretiske perspektiver og tilnærminger på konseptet 'deling'.

2.1 Bærekraftig utvikling

Bærekraft er et mye diskutert begrep med mange ulike definisjoner. Når bærekraft diskuteres er det ofte sett i sammenheng med utvikling. Tristan McCowan og Elaine Unterhalters definerer utviklingsbegrepet slik, «*the term 'development' when applied to countries or societies refers to a process of change over time – usually a positive change*» (2015: 3). Begrepet 'bærekraftig utvikling' fikk først ordentlig internasjonal oppmerksomhet i 1987 gjennom rapporten 'Vår felles framtid' gitt ut av Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. Kommisjonen ble ledet av den tidligere, norske statsministeren, Gro Harlem Brundtland, og omtales ofte som Brundtland-kommisjonen. I denne rapporten ble *bærekraftig utvikling* definert som «*En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*» (FN-sambandet 2021). For å oppnå denne utviklingen beskriver FN-sambandet tre dimensjoner som må adresseres: Klima og miljø (1), økonomi (2) og sosiale forhold (3). De kan sees på som tre grunnpilarer for bærekraftig utvikling, og for å oppnå bærekraft må samtlige av dimensjonene være i positiv utvikling.

Miljøfaktoren, også kalt økologisk bærekraft, (1) kan deles i to kategorier, påvirkningen på naturmangfold og på klimaendringer som følge av menneskelig innflytelse. Et mer ustabilt klima med ekstremvær kan resultere i skade på naturmangfoldet, det kan innvirke på matproduksjon og potensielt lede til at nåværende bebodde områder bli ubeboelig grunnet naturkatastrofer. Den økonomiske dimensjonen (2) handler om å sikre økonomisk trygghet for enkeltmennesket og samfunnet som helhet. Her kan man skille mellom målet for en grønnere samfunnsøkonomi, og målet for en mer likestilt samfunnsøkonomi (FN-sambandet

2021). Mazzucato (2015) påpeker at de landene som er tidligst ute i det grønne skiftet, kommer til å definere den nye verdensøkonomien, derav burde dette skiftet være i alle nasjoners egeninteresse. De sosiale forholdene (3) for bærekraft drøftes i lys av menneskers velvære og helse. Ofte diskuteres det gjennom menneskerettigheter, i tråd med FNs erklæring om universelle menneskerettigheter, og arbeiderrettigheter, i lys av ILO-konvensjonene fra den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO). Scott Campbell (1996) mener at de tre grunnpilarene jamfør bærekraftig utvikling ofte er i konflikt med hverandre. Han beskriver tre hovedkonflikter blant målene. Ressurskonflikten (1) mellom økonomisk og økologisk bærekraft handler om prioriteringen mellom å sikre økonomisk utvikling versus å sikre naturens regenerative evne. Eiendomskonflikten (2) beskrives som prioriteringen mellom sosial- og økonomisk bærekraft, basert på prioriteringen om økonomisk vekst eller sosial velferd. Utviklingskonflikten (3) omhandler konflikten mellom sosial- og økologisk bærekraft, som baseres seg på dilemmaet mellom å verne om klima og miljø versus å benytte naturressursene til å øke sosial velferd. Campbell argumenterer for at vi må løse disse konfliktene mellom de forskjellige bærekraftdimensjonene for å oppnå en bærekraftig utvikling (Campbell 1996).

Dagens utvikling, med tanke på klima og miljø, arbeider- og menneskerettigheter, gjør at det argumenteres for at det behøves en radikal endring i vårt forhold til økonomi, eierskap, forbruk og energiutnyttelse (Kovel 2007, Smith og Max-Neef 2013, Bjønnes og Hargreaves 2016 and Raworth 2017).

2.1.1 Økologisk modernisering

Svein Hammer skiller mellom tre ulike politiske diskurser om bærekraft. De to klare motpolene er (1) den tradisjonelle kapitalistiske vekstpolitikken og (2) kravet om en radikal, økologisk transformasjon av samfunnet. Mellom disse er det en blandingsideologi. Dette feltet refererer Hammer til som (3) økologisk modernisering, det omtales også ofte som grønn kapitalisme eller grønn økonomi. Denne formen for økonomisk ideologi viderefører veksttesen fra den kapitalistiske tankegangen i form av en økologisk modernisering, der vekst og mer effektivt miljøvern behandles som en integrert strategi (Hammer 2016). Den sistnevnte er nok den mest dominante ideologien innen bærekraft i dagens samfunn. Hammer demonstrerer dette ved å henvise til at *«et hvert seriøst politisk parti i dag framstår som miljø- og klimabevisst, men stort sett henter løsninger fra vekstpolitikkenes verktøykasse»*

(Hammer 2016: 15). Forskningsmiljøer verden over har vært tilnærmet unisone når det gjelder framstillingen av klima- og miljøkrisen. Dermed er det naturlig at bærekraft blir adressert av samtlige av partiene. Den økologiske moderniseringen er altså en form for 'business-as-usual' tilnærming til bærekraftig utvikling. Hensikten er ikke å gjøre noen radikale endringer på verken økonomi eller samfunnsstruktur. Strategien er å fortsette som før, men med et fokus på bærekraftige alternativer, teknologisk innovasjon og miljøvernpolitikk som tillater samfunnsstrukturen å bestå som før.

Joel Kovel påpeker at den kapitalistiske organiseringen av samfunnet og markedet blir tilnærmet dogmatisk fulgt. Han skriver at «*given the general acceptance of capitalism as having a kind of divine right to organize society, and coordinate refusal to face up to its essential ecodestructivity and inability to correct itself*» (Kovel 2007: 164). Han hevder at de forskjellige variantene av økologisk modernisering er uinteressert i radikal transformasjon av samfunnet, og dermed vill den tradisjonelle veksttesen forbli. Kovel skriver at

«Ecological economies stands squarely midstream in the gigantic process of rationalizing capital, and provides a kind of 'lingua franca' with which technocrats of all stripes can gather around the table and discuss ways the ecological crisis can be kept from getting out of hand while preserving the integrity of accumulation» (Kovel 2007: 176).

De fleste utviklingsteoretikere er enige i at denne midtveisløsningen sannsynligvis ikke er tilstrekkelig for å oppnå den bærekraftige utviklingen vi behøver. Samtlige av disse teoretikerne argumenterer for at vi behøver en radikal endring i forholdet vårt til 'vekst' som den viktigste utviklingsmetrikk, og en videre radikal endring av samfunnet på det hele (Kovel 2007, Smith og Max-Neef 2013, Bjønnes og Hargreaves 2016 and Raworth 2017). Utropet etter en mer radikal endring støttes også i den siste rapporten fra IPCC. I denne rapporten uttrykkes det klart at tiltakene som gjøres per i dag ikke er tilstrekkelige (IPCC 2021). For å møte miljø- og klimakrisen vil sannsynligvis denne midtveisløsningen ikke være tilstrekkelig, og det mer radikale kravet om økologisk transformasjon vil måtte få et større fotfeste.

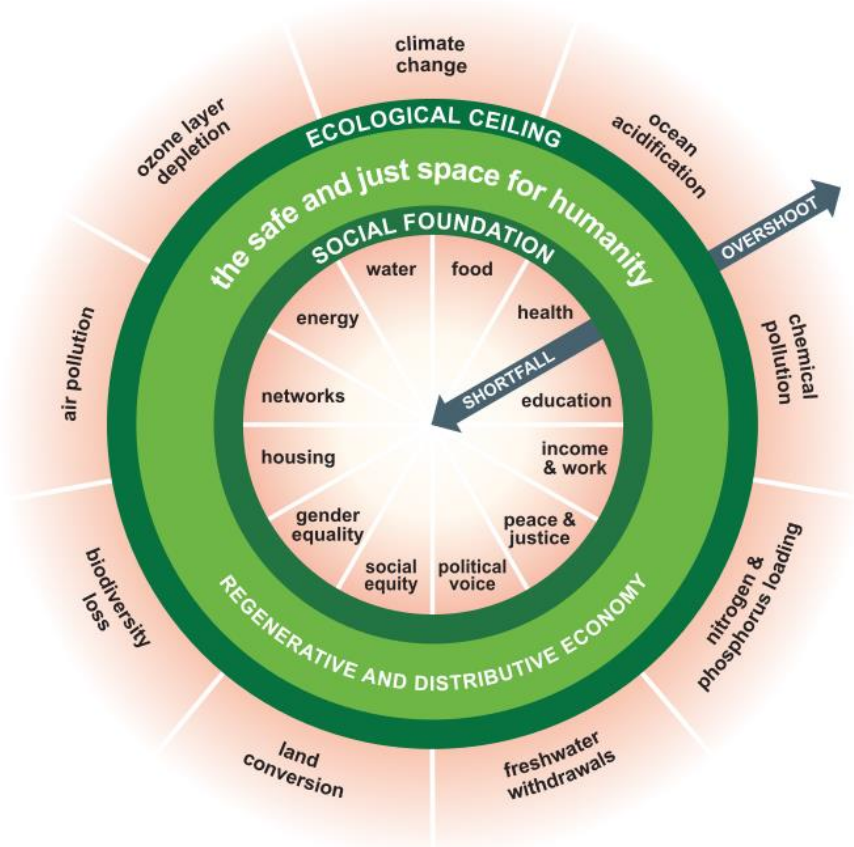
2.1.2 'Doughnut Economics'

Blant de mer radikale kravene for økologisk transformasjon har utviklingsidealet 'doughnut economics' fått gjennomslag de siste par årene. I 2017 publiserte Kate Raworth boken 'Doughnut Economics, seven ways to think like a 21st-century economist'. Boken var på mange måter en appell til en radikal endring i holdningen vår til økonomi. Raworth studerte

selv økonomi på universitetet i Oxford. Hun beskriver tiden hennes der som frustrerende, ettersom den økonomiske teorien presenterte «... awkward assumptions about how the world worked ...» (Raworth 2017: 9). Hun hevder at 2050-tallets borgere blir skolert i pensum som er rotfestet i lærebøker fra 1950-tallet, som igjen er basert på teorier fra 1850-tallet (Ibid: 8). Raworth hevder at morgendagens økonomer blir skolert i et økonomifag bygget på utdaterte og forenklete teorier fra en annen tid. Hun mener teoriene har blitt tilnærmet pseudovitenskaplige samtidig som de følges dogmatisk. Økonomi som i sitt utgangspunkt fra antikkens Hellas omhandlet administreringen av husholdets ressurser [og noen år senere forvaltningen av bystatens knappe ressurser] har i løpet av det 20. århundre blitt kapret av det evige jaget etter et voksende bruttonasjonalprodukt (BNP) (Ibid: 32). BNP som mål for utvikling har vært bestridt i flere tiår. Målet er ikke lengre å forvalte de eksisterende ressursene så egalitært og bærekraftig som mulig, men å maksimere utbyttet av ressursene og stimuler til en evig vekst.

Raworth mener at samtidens økonomi må operere innenfor et felt som håndterer både de humanitære og de økologiske problemstillingene som menneskeheten står ovenfor. Som påpekt i introduksjonskapittelet (se delkapittel 1.1), står menneskeheten ovenfor en økologisk og humanitær krise. Det er derfor viktig at framtidens økonomi blir tuftet med idealet at den skal operere under det '*økologiske taket*' som kloden kan tilby. Det '*økologiske taket*' er smertegrensen hvor menneskelig påvirkning presser jorden forbi dens regenerative evne. For å takle den humanitære krisen må den økonomiske utviklingen ikke gå bekostning av arbeider- og menneskerettighetene. Den økonomiske utviklingen må også bidra til å redusere de økende sosioøkonomiske forskjellene som har vokst fram i verden. Hun argumenterer for at sosial ulikhet ikke er en økonomisk nødvendighet, men en designfeil (Raworth 2017: 29).

Raworth mener det er viktig med en visuell representasjon av det abstrakte. Hun mener modeller som er lette å forstå har mye makt i utviklingen av politikk og forståelsen av konsepter, og forklarer at det er delvis grunnen til at dagens økonomifag har fått såpass fotfeste. Hun skisserte derfor en egen illustrasjonen av hvordan hun mener morgendagens økonomer burde tenke (figur 3).



Figur 3: Illustrasjon av 'Doughnut economics'. Kilde: Webområde for Doughnut Economics Action Lab: <https://doughnuteconomics.org/about-doughnut-economics>

Raworth lagde illustrasjonen av en smultring, hvor selve bakstverket (den lysegrønne sirkelen i figur 3) er den ideelle posisjon for menneskeheten og all vår økonomiske virksomhet. Tomheten på ytter- og innersiden av bakstverket (den mørkegrønne ytter-/innersiden av sirkelen i figur 3) representerer de økologiske og humanitære grensene vi må holde oss innenfor. Tomrommet innenfor smultringen representerer de ulike humanitære krisene, som fattigdom, sult, likestilling etc. Tomrommet utenfor smultringen representerer de økologiske krisene som tap av naturmangfold, luftforurensning og skade på ozonlaget etc. Videre påpeker hun at de ulike økologiske og humanitære krisene er sammenkoblet, og det er dermed viktig å strebe for holistiske løsninger (Ibid: 49). Innenfor dette utviklingsidealet må menneskelig virksomhet forekomme uten å overskride den ytre eller indre grensen av smultringen, altså de økologiske og humanitære grensene. Produksjonen og forbruket av varer og ressurser må derfor innenfor dette idealet forekomme uten negativ påvirkning på miljøet og befolkningen. Smultringen beskrives som et kompass for menneskelig utvikling i det 21. århundre (DEAL n.d. a). Behovet for dette 'kompasset' beskrives av Raworth som, «*despite unprecedented*

progress in human well-being over the past 70 years, we are far beyond the Doughnut's boundaries on both sides» (Raworth 2017: 51). For å oppnå en bærekraftig utvikling, velplassert innad smultringens ideal, må det et redesign av vår tids økonomiske modeller som tar høyde for problemene som verden møter i vår tid. Hovedsakelig må den 'nye økonomien' løse de økologiske og humanitære krisene som følger av den nåværende, dominerende økonomiske modellen.

2.1.3 Fra lineær- til sirkulærøkonomi

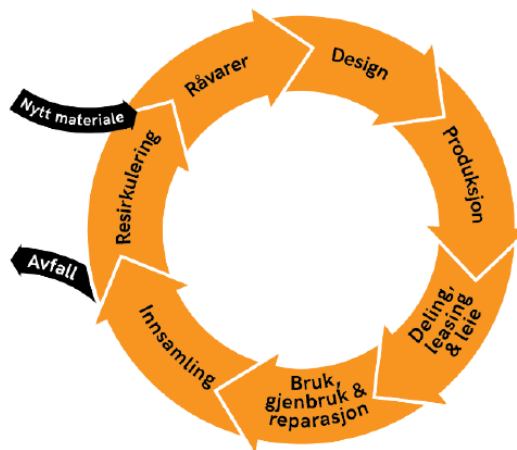
Sirkulærøkonomi er en ny økonomisk tankegang for operasjonaliseringen av industri og forbruk. Den trekkes fram av Raworth som en modell som er regenerativ av natur, og vil derfor være en nødvendig endring for å oppnå en mer bærekraftig utvikling.

Sirkulærøkonomien oppsto som et opprør mot den tradisjonelle 'lineære økonomien', som har rådet de siste par århundrene. Den *lineære økonomien* oppsummeres kort av Kate Rawroth som «the cradle-to-grave manufacturing supply chain of: take→make→use→lose» (2017: 212) (figur 4). Denne modellen omhandler alt fra materialer til energi. Vi bruker mineraler, metaller, biomasser og drivstoff til å produsere produkter som skal anvendes, for så å kastes før eller siden. Ressursene og energien som anvendes i produksjonen av varene er tapt for alltid så fort varen er ferdigkonsumert. Raworth maler et bilde av lineærøkonomien som en degenerativ, industriell larve, som spiser råvarer og energi i den ene enden, konsumerer det, og utskiller ekskrement, i form av avfall, i andre enden.

Lineærøkonomi



Sirkulærøkonomi



Figur 4: Illustrasjon av Lineær- og sirkulærøkonomi. Kilde: Boye 2019: 10

I en rapport fra *Framtiden i våre hender* påpeker Ebba Boye at «i en verden med begrensede ressurser, rask befolkningsvekst og urbanisering, er den lineære økonomien blitt dysfunksjonell. Vår måte å leve på har nådd en grense» (Boye 2019: 7). Som følge av en rask befolkningsvekst og urbanisering klarer ikke den lineære modellen å operere innenfor de økologiske og humanitære grensene lengre. Som motpart fra lineærøkonomiens degenererende tendens, oppsto konseptet 'sirkulær økonomi'. Sirkulærøkonomien (figur 4) har som formål å holde ressurser, energi og materiale i omløp så lenge som mulig, i motsetning til lineærøkonomien hvor det er tapt så fort det er anvendt første gangen. «It [økonomien] needs to be a cradle-to-cradle, circular economy in which all its by-products circle back into production, just as they do in nature» (Bjonnes og Hargreaves 2016: 300). Hensikten er å minimere avfallsmengden som kommer som følge av produksjonen og konsumet av produktet, så vel som gjenbruk av produktet og/eller ressurser gjennom resirkulering for å minke behovet for ytterlig produksjon og utnyttelse av naturressurser. Innenfor sirkulærøkonomien sees avfallet på som en råvare, som skal kunne utnyttes til videre produksjon av forskjellige ressurser og produkter. Blant de konkrete strategiene for å skape en mer sirkulær økonomi blir gjenbruk og reparasjon av ressurser og produkter, påpekt som viktige tiltak for å forlenge levetiden til ressursene/produktene. Lengre levetid på produkter

og ressurser vil kunne lede til et lavere behov for produksjon av nye ressurser og produkter. Delingsøkonomiske løsninger som deling, leasing og leie av ressurser og produkter blir også diskutert som strategier for å maksimere bruksnyttan av allerede eksisterende produkter/ressurser (Boye 2019). Delingsøkonomi vil drøftes vidare i kapittel 2.3. Sirkulæritet skal tenkes gjennom hele omløpsfasen til produkter. Råvarene som benyttes skal være utvalgt for at de lett kan resirkuleres eller brytes ned naturlig. Designet av produktet skal være laget slik at det enkelt kan demonteres for reparasjon eller resirkulering av individuelle komponenter. Produksjonen av produktet skal gjennomføres så miljøvennlig som mulig ved å maksimere energi- og råvareeffektivitet. Idealet til sirkulærøkonomien er å inkorporere økonomien innenfor klodens naturlige regenerative prosesser. Dette er en komplisert overgang å gjennomføre, både teknisk og sosialt, og vil måtte påvirke hele verdikjeden til produkter samtidig som den påvirker organiseringen av samfunnet på det hele.

2.1.4 En vanskelig overgang

Til tross for sirkulærøkonomiens lovende teori, har det foreløpig vist seg å være vanskelig å inkorporere ordentlig i dagens økonomi. Boye (2019) hevder at det konvensjonelle økonomiske tankesettet er en sentral barriere for å oppnå sirkulærøkonomi (ibid: 42). Den økologiske moderniseringen har fått et sterkt fotfeste i diskursen om bærekraftig utvikling, som en tilstrekkelig strategi. Mange vil nok foretrekke den siden det ikke krever radikal endring i organiseringen av samfunnet. En av nøkkelargumentene Raworth diskuterer for å bryte denne barrieren er at vi må bli '*agnostiske*' til vekst. Hun benytter betegnelsen '*agnostisk*' for å illustrere at vi burde ha et mer skeptisk forhold til *behovet* for økonomisk vekst. Vekst har vært, og er fortsatt, viktig innenfor samfunnsutvikling. Raworth mener derimot at vi må være forsikte med det evige jaget etter økonomisk vekst. Vi må kunne skille mellom et reelt behov for vekst i samfunnet, og vekst som et dogmatisk mål for vekstens skyld. Hun hevder at når de fleste økonomer skal illustrere utvikling, ville de tegnet en kurve med eksponentiell økonomisk økning. Videre påpeker hun hvordan dette er et farlig tankesett, ettersom denne veksten vil fortsette å øke hurtigere desto lengre vi kommer (Raworth 2017: 246-247). Denne mentaliteten har kommet som en følge av modellen fra Walt Whitman Rostow fra 1960, hvor han beskrev staters utviklingsstadier som et fly som tar av. Modellen følger samfunnet, illustrert som et fly, fra det tradisjonelle, agrikulturelle samfunnet, til take-off og flyvningen inn i æraen av masse-konsum (sitert i Raworth 2017: 248). Denne modellen

er problematisk når vi tar til høyde for begrensningene kloden besitter. Vi har ikke uendelig tilgang på ressurser, derav har heller ikke flyet uendelig drivstoff. Da oppstår spørsmålet: når skal vi lande? Nettopp dette er hensikten med et holdningsskifte. Raworth argumenterer at økonomisk vekst burde heller illustreres som en logistisk funksjon, eller S-kurve, for å demonstrere at før eller siden må veksten flates ut (2017: 251-252). Smith og Max-Neef deler dette tankesettet når de argumenterer for at økonomisk vekst ikke er synonymt med utvikling, og utvikling ikke nødvendigvis er avhengig av økonomisk vekst (2013: 145). Jaget etter økonomisk vekst, uavhengig av reelt behov, vil lede til overdrevet konsum og dermed til ressursutarming av klodens knappe ressurser.

Boye (2019) viser til en rapport fra forbrukerrådet i Norge som tilsier at ni av ti mente det var viktig å vektlegge miljøvennlighet. Den samme rapporten viser også at åtte av ti savner mer detaljert informasjon om bærekraftigheten til produkter (2019: 42). Det kan tyde til at Norges befolkning ønsker å gjøre mer bærekraftige valg, men mangler nødvendig informasjonen om produkter til å kunne ta kunnskapsbaserte valg. Hvis en forbruker står ovenfor valget mellom to, henholdsvis like produkter, men ikke besitter kunnskapen om hvilke av produktene er mest miljøvennlig, vil kunden følgelig velge det billigste. Et annet problem som Boye viser til er sirkulære løsninger som i dagens marked ofte er betraktelig dyrere enn å kjøpe nytt (2019: 43). Dette er på grunn av at mange produkter ikke er konstruert for å enkelt kunne repareres, noe som følgelig gjør reparasjon til en vanskeligere og mer kostnadsintensiv affære. Kravet om kostnadseffektivitet har også ledet til at flere sirkulære løsninger taper anbud mot billigere løsninger. Boye formidler «*I et samfunn der myndighetene velger det rimeligste anbudet, er det lite rom for byggenæringen til å tenke innovativt rundt materialbruk og sirkulært design*» (2019: 46). Et av nøkkelproblemene for en bærekraftig overgang er altså at det er dyrt og vanskelig å navigere for enkeltmennesket og samfunnet som en helhet slik samfunnet vårt er bygd opp. For å gjøre disse løsningene enklere og billigere å gjennomføre for enkeltmennesket, behøves det en restrukturering av våre lokale miljøer som tilrettelegger for å kunne gjøre bærekraftige valg.

2.2 Bærekraftig byutvikling

Formålet med bærekraftig byutvikling er å gjenspeile målet om bærekraftig utvikling, nemlig å møte behovet til dagens befolkning uten å ødelegge for de neste generasjonene. Med byutvikling menes «*utviklingen av arealbruk, bebyggelse og teknisk infrastruktur i byer og*

byregioner» (Næss 2018: 129). Det er spesielt viktig å fokusere på bærekraftig utvikling i urbane strøk ettersom mer enn halvparten av verdensbefolkningen (og rundt 80 % av Norges befolkning), per i dag, bor i byer. Samtidig står verdens byer for 75 prosent av all klimagassutslipp. En økende mengde slumområder i verdens byer hindrer gode levekår for store deler av den urbane befolkningen (FN-Sambandet 2022 a). Bærekraftbegrepet har blitt lovfestet i den norske plan- og bygningsloven. Det erklæres at lovens formål er å «*fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner*» og at «*prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen*» (pbl 2008: §1-1). Med andre ord, skal bærekraftig utvikling og universell utforming være grunnprinsipper innenfor et hvert planforslag. Petter Næss fremhever syv mål med bærekraftig byutvikling for rike land som Norge, basert på delmålene fra FNs bærekraftsmål 11 ‘*Bærekraftige byer og lokalsamfunn*’ (Næss 2018: 130):

1. Redusere byens bidrag til klimaendring og tilpasse byen til de klimaendringene som likevel ikke kan unngås.
2. Begrense energiforbruket.
3. Redusere forurensningene.
4. Beskytte naturområder og landbruksressurser.
5. Begrense forbruket av miljøbelastende byggematerialer.
6. Dekke boligbehov og sikre god tilgjengelighet til arbeidsplasser, skoler servicefunksjoner og fritidsaktiviteter.
7. Sørge for et trygt og sunt miljø for innbyggerne, med særlig oppmerksomhet mot de mest sårbare befolkningsgruppene.

Byplanleggingen i norske byer må, i henhold til Næss, forsøke å oppfylle disse syv målene for å oppnå en bærekraftig byutvikling.

Bærekraftidealene ‘*doughnut economics*’ og/eller ‘*sirkulærøkonomi*’ har blitt inkludert i planene til flere av Europas storbyer, deriblant Amsterdam, Brussel, Oslo, Praha, Budapest og Paris (Circular Cities Declaration n.d., DEAL n.d. b og c). Denne oppgaven fokuserer spesielt på konseptene ‘*den sirkulære byen*’ og ‘*kompakt byutvikling*’ som byutviklingsideal for bærekraftig byutvikling, ettersom det er planleggingstiltakene jeg har møtt oftest gjennom min forskningsprosess. Begge disse byutviklingsidealene forsøker å nå de syv målene presentert i Næss (2018).

2.2.1 Den sirkulære byen

En av de viktige problemstillingene som må besvares for å oppnå en overgang til sirkulærøkonomi, er dets etablering i et urbant miljø. International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) Circulars har produsert et rammeverk, i samarbeid med ICLEI – Local governments for sustainability, Circle Economy, Metabolic og Ellen Macarthur Foundation, for å hjelpe urbane miljøer rundt i verden med overgangen til sirkulærøkonomi. De definerer en sirkulær by som

«one that promotes a just transition from a linear to a circular economy across the urban space, through multiple city functions and departments and in collaboration with residents, businesses and the research community» (ICLEI Circulars 2021: 3).

Det er med andre ord urbane miljøer som fremmer og legger til rette for overgangen til sirkulærøkonomi innenfor samtlige av byens funksjoner og virksomheter. Boye hevder at urbane miljøer er perfekte steder å eksperimentere med sirkulærøkonomiske løsninger i større skala. *«Det er enkelt å få oversikt over verdikjedene som går inn og ut av byen, og mennesker bor tett og kan dra nytte av nye modeller for deling og samarbeid» (Boye 2019: 29).* I rammeverket til ICLEI Circulars fremmes 5 R-er for å oppnå en sirkulær by: Rethink, regenerate, reduce, reuse, recover (ICLEI 2021). På bekostningen av alliterasjonen, kan det oversettes til: (1) revurdere, (2) regenerere, (3) redusere, (4) gjenbruk og (5) gjenvinning.

Ved revurderingen (1) menes det at man må skape et redesignet system som legger fundamentet for sirkulære aktiviteter og muliggjør overgangen til sirkulærøkonomi. Spesielt lokale og nasjonale styresett dras fram som viktige aktører for å fremme og legge til rette for denne overgangen. Regenerering (2) omhandler å ta i bruk infrastruktur, produksjonssystemer og innkjøp som lar økosystemet blomstre. Vern av naturområder og grønt areal blir trukket fram som viktig, samtidig som det er større fokus på grønnere varekjeder. Reduksjon (3) handler om å designe infrastruktur, prosesser og produkter som minimerer forbruket av materialer, vann og energibruk samtidig som den reduserer avfallsproduksjonen. Ved gjenbruk (4) menes det å forlenge bruken av allerede eksisterende ressurser, areal, produkter og infrastruktur. Spesielt tilrettelegging for bytte og reparasjon dras inn som viktige virkemidler, sammen med design og regulering for forlenget bruk. Gjenvinning (5) handler om å maksimere revitaliseringen av ressurser ved slutten av bruksfasen, slik at de kan gjeninnføres i produksjonskretsløpet (ICLEI Circulars 2021: 6-14). For å gjøre disse målene

lettere å gjennomføre vil det være fordelaktig å ha en mer kompakt byutvikling. Hvis de forskjellige aktørene er nærmere hverandre, vil både logistikken og kostnaden ved innføring av slike systemer lettes.

2.2.2 Den kompakte byen

Den 'kompakte byen' som konsept er en antitese til 'byspredning', som er spredningen av byutviklingen utover ubebygde land, ofte naturområder. Når vi diskuterer den kompakte byen er begrepet 'fortetting' sentralt, ettersom det er en nødvendig prosess for å oppnå den kompakte byen som resultat. Fortetningsbegrepet har gjennomgått en utvikling over de siste par tiår. I Stortingsmelding nr. 31 (1992-93) definerer de fortetting i dets mer tradisjonelle forståelse som:

*«Fortetting omfatter all byggevirksomhet innenfor dagens tettstedsgrense som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse, fortetting kan anta en rekke ulike former som spenner fra innredninger av loft til bolig og over til store saneringsprosjekter»
(Miljødepartementet 1993: 71).*

Det tradisjonelle perspektivet på fortetting handler om å øke bebyggelsestetthet i eksisterende bebyggelse. Dette perspektivet ble begrunnet gjennom dets bærekraftige formål. Desto mer av byen som konsentreres innenfor et gitt areal, desto kortere transportdistanser er nødvendige, desto lettere å legge kollektivåren gjennom byen og mindre av naturområder rundt byen blir oppspist av ekspansjonen.

I artikkelen 'The Compact City Fallacy' (2005) diskuterer Michael Neuman paradokset mellom «urban desirability and suburban livability» i en kritikk av fortetting som en bærekraftig løsning for urban utvikling. Gjennom en oversikt av empiriske studier påpeker han at forholdet mellom fortetting og bærekraft er uklart og på sitt verste kan være negativt korrelert. Han sier seg riktignok enig i at kompakt utforming bringer noen komparative fortrinn som mindre arealforbruk, billigere infrastruktur og brukskostnader samt potensialet for reduksjon av personlig bilforbruk. Kritikken hans kommer av at tetthet i seg selv ikke nødvendigvis leder til bærekraft, og kan samtidig resultere i negativ påvirkning av velferden til befolkningen, altså den sosiale bærekraften. Kompakthet betyr ikke nødvendigvis at alle nødvendige fasiliteter og tjenester er innenfor rekkevidde. Tvert imot kan fortetting lede til at arealer og tilbud som er viktige for menneskelig velvære, slik som grønne arealer og åpne rom, blir oppspist av tett bystruktur (Neuman 2005). Neuman mente det var viktigere at byen

hadde et design som fremmet urban velvære enn å utelukkende fokusere på bebyggelses- og befolkningstetthet for å oppnå en bærekraftig byutvikling.

Fortettingsbegrepet har utviklet seg siden Neumans kritikk. Elin Børrud deler noen av Neumans perspektiver. Hun skriver at «*Høy arealutnyttelse, som er nødvendig for redusert transportbehov, reduserer samtidig de kvalitetene som vi ofte forbinder med gode omgivelser å leve i*» (2018: 170). Viktige kvaliteter som grønt areal, åpne rom, lys og ro kan gå tapt hvis fortettingen spres fritt. Når hun definerer den kompakte by, så refererer hun til OECDs definisjon:

«En kompakt by er et 'sammenpakket' byområde som kjennetegnes av et bygningsmønster som ligger inntil hverandre og danner definert byrom. Dette byområdet er bundet sammen av gatenett som gir bygningene tilnærmet lik tilgjengelighet til kollektivtransport, til grøntarealer og rekreasjon, og med god tilgang til handel, service og arbeidsmarked»
(OECD sitert i Børrud 2018: 174).

Børrud argumenterer at det er gjennom tettheten av, og avstanden til, ytelser og tilbud for det daglige behovet som resulterer i reduksjonen av bilavhengigheten (2012: 209). Ønsket om å skape lokal vekst og attraksjon i lokalsentre for å styrke dem som sosiale møteplasser er også en av de sentrale målene for den kompakte byen. Den moderne forståelsen av fortetting og kompakt byutvikling handler nemlig ikke lenger om arealeffektivitet i seg selv, men om å bringe menneskers daglige behov nærmere. Dette mer sosiale fokuset på fortetting betegnes som '*fortetting med kvalitet*'. Fortettingsprosessen kan derfor ikke gjennomføres gjennom enkeltbygg alene, men om en mer holistisk strategi for samlede bygningsmasser (Børrud 2018). Byutviklingen i dag må riktignok forstås mer som *prosjektbasert* enn *planstyrt*, grunnet kombinasjonen av omfanget av privat eiendomsutvikling og nedgangen i offentlig eierinteresse. «*En byplan kan fastlegge hvor og hvordan byen skal fortettes, men ikke beslutte gjennomføringen på vegne av private investorer og utviklere*» (Børrud 2012: 215). Det er derfor viktig å forstå byutvikling som et avhengighetsforhold mellom markedsaktører og de offentlige planaktørene. Utdfordringen for områdene med høy offentlig interesse og markedsinteresse, som f.eks. bysentrum eller 'gammelbyen', er å «*sikre tilstrekkelig sosial, teknisk og grønn infrastruktur, og ivareta allmennhetens interesser vis-à-vis markedsinteressene*» (2012: 215). Transformasjonsprosjekter er sentrale jamfør fortettingen. Det beskrives som «*en planlagt handling, er det gjerne rettet mot arealer som har mistet sin bruk og skal reprogrammeres*» (Børrud 2018: 178). Transformasjonsprosjekter forekommer

spesielt når tidligere industriområder skal omgjøres til nye urbane formål, når industrien har lagt ned eller flyttet utenbys. En av motsigelsene som kommer som følge av at industrien som flyttes ut av byen, er følgelig at arbeidsplassene slår følge. Dermed kan fortettingen i de moderne industri-løse byene være paradoksal ved å øke distansen mellom hverdagsbehov. En av hjørnesteinene som kan gjøre fortetting med kvalitet mulig er et økt fokus på deling, både i form av ressurser og areal. Når kvadratmeterprisen har økts så betraktelig må husstander potensielt bo i mindre boenheter, hvor de heller deler på ressurser og fasiliteter for å få møtt sine hverdagsbehov.

2.3 Deling

Deling og deleordninger er på ingen måte nye konsepter. Menneskeheten har delt ressurser siden vår arts opprinnelse, og liknende oppførsel kan sees blant flere dyrearter. Deling har i større grad blitt inkludert som et virkemiddel for å oppnå en mer bærekraftig utvikling, og er en viktig hjørnestein i flere av de progressive, sosioøkonomiske reformbevegelsene, f. eks *'doughnut economics'* (Raworth 2017), *'sirkulærøkonomien'* (Boye 2019) og *'den kompakte byen'* (Børrud 2012 og 2018). Retorikken er enkel, hvis flere enkeltpersoner/husholdninger deler på ressurser og arealbruk framfor privat eie, vil det behøves et lavere ressursforbruk og arealbruk per enkeltperson/husholdning. Dette vil, i teorien, kunne lede til bedre, mer bærekraftig utvikling i klima og miljø dimensjonen gjennom et lavere ressurs- og arealforbruk per individ. I teorien skal det også forbedre de økonomiske- og sosiale dimensjonene, gjennom en større andel tilgjengelige goder per individ for en lavere økonomisk belastning. Det vil kunne styrke enkeltindividets økonomi samtidig som det kan bidra å jevne ut sosioøkonomiske forskjeller. Det vil også kunne lede til bedring i den sosiale dimensjonen gjennom økt sosial interaksjon som følge av delingen, som kan bidra til inkludering og sosialisering (Belk 2014, 2017a og 2017b, Frenken og Schor 2017, Raworth 2017, Boye 2019 og Wei et al. 2021). Deling kan, med andre ord, potensielt lede til bedre økonomisk, sosial og økologisk utvikling.

2.3.1 Allmenningene (Commons)

Når jeg diskuterer deling og delingsøkonomi mener jeg det er viktig å presentere diskusjoner rundt allmenninger, ettersom det er et av de mest klassiske teoretiske diskusjonen rundt konseptene deling og privateiendom. Raworth definerer allmenninger (commons) som delbare

samfunns- eller naturressurser som folk velger å styre gjennom selvorganisering, framfor å behøve statlig eller markedsbasert regulering (2017: 82). Wall har en noe mer spisset beskrivelse av allmenninger som kollektivt eierskap av land eller andre ressurser og retten enkelte individer har til å benytte disse (2014: 2).

I 1968 publiserte økologen Garrett Hardin sitt 'magnum opus', '*Allmenningens tragedie*' (*tragedy of the commons*), som har vært blant de mest innflytelsesrike verkene som omhandler allmenninger. Hardin var spesielt opptatt av overbefolkning og ressursmangel. Han påpekte at som følge av den ekstreme befolkningsveksten kloden opplevde i det tjuende århundret, som også fortsatte inn i det tjuetførste århundret, er det behov for nøye forvaltning av naturressursene våre. Hardin argumenterer for at det ikke finnes noen tekniske eller vitenskapelige løsninger på problemer som overbefolkning og overutnyttelse av ressurser, men at det kreves en fundamental endring i moral og eiendomsrett (1968). Han brukte det klassiske eksemplet om beitemarken for å illustrere denne problemstillingen. Den markedsrasjonelle gjeter vil kontinuerlig øke bestanden på flokken sin ettersom avkastningen høyner for enkeltgjeteren, mens risikoen er fordelt på alle og dermed lav for den enkelte. Med andre ord, enkeltaktørens markedsrasjonelle handlinger leder til et irrasjonelt samfunnsdilemma. Konkluderende påpeker Hardin at «*freedom in a commons brings ruin to all*» (1968: 1244). Med andre ord, mener han at vi må anerkjenne nødvendigheten av å gi slipp på noen av de personlige frihetene våre, for å sikre det kollektive gode. Hvis beitemarken blir delt opp i private eiendommer fordelt mellom gjeterne, vil den enkelte gjeteren bære både avkastning og konsekvenser for ens egen del av landområdet. Derav vil den rasjonelle gjeteren være opptatt av å vedlikeholdet ens eget landområde.

Hardins perspektiv på allmenninger var det dominerende fram til Elinor Ostroms forsvar av allmenningene, som gav henne en Nobelpris i økonomi. Hun argumenterte at Hardins kritikk er rettet mot '*ustyrte allmenninger*' (siteret i Wall 2014: 21). Hun skiller mellom fellesressurser (*common-pool resources*) og felleseiendom (*common-pool property*). Fellesressurser blir betegnet som ressurser som alle kan benytte seg av. Felleseiendom derimot er ikke direkte en ressurs, men en form for eiendomsrett, hvor et felleskap kollektivt eier og forvalter ressursene fra eiendommen (Ostrom siteret i Wall 2014: 5-6). Raworth poengterer «*Rather than being left 'open access', those successful commons were governed by clearly defined communities with collectively agreed rules and punitive sanctions for those*

who broke them» (2017: 83). Innenfor de ‘suksessrike’ allmenningene er det altså klare forvaltningsnormer. For å kunne dele på ressurser eller arealer må det være klare retningslinjer for hvordan enkeltindivider kan benytte seg av allmenningene. Ostrom anerkjenner riktignok at allmenninger har størst tendens til å være effektive på et lokalt nivå, med et relativt lavt befolkningstall (siteret i Wall 2014: 112). Forvaltningen av allmenninger, altså delingen av ressurser og areal, kan dermed være vanskelig å implementere i større skala, siden det kan være komplisert å etablere klare forvaltningsnormer.

2.3.2 Delingsøkonomien

Konseptene ‘deling’ og ‘dele-ordninger’ har blitt diskutert gjennom mange forskjellige fagdisipliner og ideologiske standpunkter. Deleøkonomien (sharing economy) er et ‘bredt konsept’ som drøftes i en rekke forskjellige begreper som mer eller mindre brukes synonymt, deriblant: ‘*allmenninger*’, ‘*kollaborativ konsum*’, ‘*kommersielle dele-systemer*’, ‘*peer-to-peer økonomien*, og ‘*tilgangsbasert konsum*’ (Wei et al. 2021). Forskningsfeltet er noe uoversiktlig, og det er lite faglig konsensus på deleøkonomiens avgrensninger, og store uenigheter om definisjon (Frenken og Schor 2017 og Acquier et al. 2017). Den mest sentrale problemstillingen innad definisjonsdiskursen om deleøkonomien omhandler hvorvidt den skal inneholde finansiell godtgjørelse. Frenken og Schor definerer deleøkonomien som «consumers granting each other temporary access to under-utilized physical assets (‘idle capacity’), possibly for money» (2017: 4-5). Ved ‘idle capacity’ menes ressurser og goder i tiden de ikke blir benyttet av eier/eierne. Gode eksempler på slike ressurser er biler, snøfresere og verktøy, som står inaktivt når de ikke benyttes av eier. Ved å dele på for eksempel en snøfreser, kan flere husholdninger benytte seg av den, ettersom ingen av husholdningene behøver å benytte seg av den gjennom hele dens brukstid.

Acquier, Daudigeos og Pinkse forklarer deleøkonomien gjennom tre grunnkjerter; (1) *tilgangsøkonomi*, (2) *plattformøkonomi* og (3) *samfunnsbasert økonomi* (figur 5).

Tilgangsøkonomien (1) defineres som delingen av underutnyttede ‘*assets*’ (materielle ressurser eller ferdigheter) for å optimere bruksnyttan (Acquier et al. 2017: 4) Eksempelet fra forrige avsnitt om snøfreseren er et godt eksempel på tilgangsøkonomien.

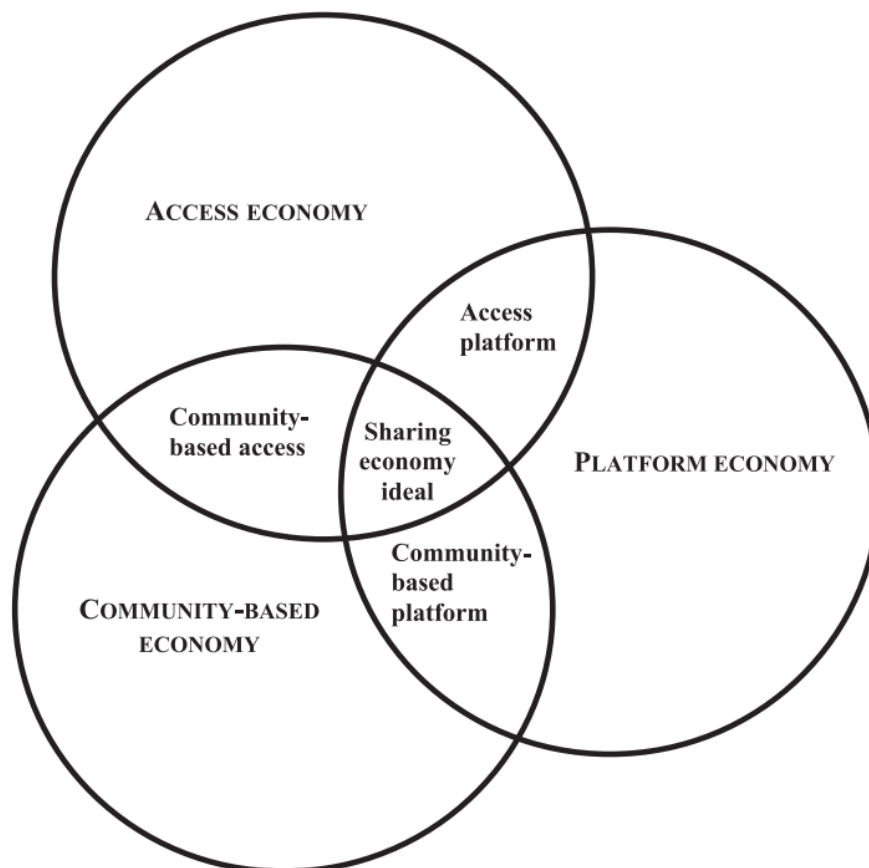
Plattformøkonomien (2) omhandler et sett initiativer som fungerer som desentralisert mellomutveksling mellom likemenn, gjennom digitale plattformer (Ibid: 5).

Nettverksplattformer som AirBnB og ZipCar har gjort det mulig for folk å leie/låne bort

ressurser som bolig og bil når de står ubrukt. Den samfunnsbaserte økonomien (3) refererer til koordinering av delingen av goder eller tjenester gjennom ikke-kontraktmessig, ikke-hierarkisk eller ikke-inntektsgenererende forhold.

«Rather than the creation and maximization of economic value, the primary purpose of initiatives belonging to the community-based economy [samfunnsbasert økonomi] is to contribute to a community project, to create social bonding, to promote values or to achieve a social mission through a collective project» (Acquier et al. 2017: 6).

Bibliotek er et klassisk eksempel på samfunnsbasert deleøkonomi. Det er en gratis ordning hvor alle har lik rett til å dele på ressursene, dermed er den både ikke-hierarkisk og ikke-inntektsgenererende. Det behøves strengt talt ingen kontrakt for å benytte seg av ressursen heller. Det kan riktignok argumenteres for at behovet for lånekort, registrering og en finansiell godtgjørelse hvis den ikke leveres tilbake til avtalt tid, er klare tegn på en lånekontrakt. Alle initiativer innenfor deleøkonomien faller innenfor en, eller flere, av disse grunnkjernene. Idealformen for deleøkonomi vil inkorporere elementer fra alle kjernene (Acquier et al. 2017).



Figur 5: De tre grunnkjernene i deleøkonomien. Kilde: Acquier, Daudigeos og Pinkse (2017)

Delingsøkonomien i praksis er for komplisert til å kunne klinisk inndeles i tre grunnkjerner. Mange deleordninger fungerer ofte i praksis som hybridversjoner av disse grunnkjernene. Acquier et al. skriver videre at innenfor denne modellen finnes det tre forskjellige hybridformer for deling som inkorporerer to av grunnkjernene (Acquier et al. 2017: 6). Den første dobbeltkjerneformen for deling er *'tilgangsplattformer'* (1). Denne hybridformen bygger på tilgangs- og plattformøkonomien, for å skape en delingsøkonomi hvor underutnyttede ressurser deles på ved bruk av ulike plattformer. *«They [tilgangsplattformer] optimize the usage of durable goods and allow greater access to expensive goods, and thus help to fulfil the environmental and social promise of the access economy»* (Acquier et al. 2017: 6). Det vil altså kunne fungere som en mer organisert og forvaltet versjon av tilgangsøkonomien. Den neste settet med dobbeltkjerneinitiativer er *'samfunnsbasert plattformøkonomi'* (2), som er en hybridversjon av den samfunnsbaserte- og plattformøkonomien. Acquier et al. skriver,

«They [samfunnsbaserte plattformøkonomiske løsninger] harness the scaling power of platforms for the good of the community, either by using a governance mechanism that ensures redistribution to balance stakeholder interests or by orienting the purpose of the platform towards the community interest» (Acquier et al. 2017: 7)

Den samfunnsbaserte plattformøkonomien har som formål å oppskalere og forvalte den mer egalitære naturen av samfunnsbasert økonomi gjennom plattformøkonomien. Det er riktignok komplisert å balansere samfunnsinteresser med skaleringen fra plattformøkonomien. Den siste hybridvarianten er *'samfunnsbasert tilgangsøkonomi'* (3), som er en sammenslåing av tilgangsøkonomien og den samfunnsbaserte økonomien. Det beskrives at den samfunnsbaserte tilgangsøkonomien kan gi en større tilgang til underutnyttede ressurser og tjenester på et samfunnsnivå, og dermed være et tiltak for å oppfylle både økonomisk, sosial og økologisk bærekraft. (Acquier et al. 2017: 7). Disse initiativene skal gjennom ikke-hierarkisk, ikke-kontraktmessig eller ikke-inntektsgenererende forhold skape deleordninger som gir befolkningen tilgangen til underutnyttede ressurser.

2.3.3 Kollaborativt konsum (ko-konsum)

Russell Belk (2017 b) differensierer mellom deling med og uten omsorg (caring). Deling av ressurser innad vennsgrupper, familie eller andre med tette, sosiale relasjoner beskrives som deling basert på omsorg, og han omtaler det som *'sharing-in'*. Dette står i kontrast til deling av offentlige goder, som betales gjennom skatt, hvor interpersonelle bånd normalt sett

er svake og derav deles det ikke basert på omsorg. Den profittsøkende deleøkonomien, eksemplifisert gjennom tjenester som AirBnB og Zipcar, blir også beskrevet som omsorgsløs deling ettersom den er avhengig av finansiell godtgjørelse. De omsorgsløse deleformene kaller Belk for '*sharing-out*'. Han anerkjenner at deling med finansiell godtgjørelse kan lede til lavere ressursforbruk og miljøpåvirkning, men som regel ikke leder til styrket fellesskapsfølelse eller sosiale bånd, og karakteriserer det som '*pseudodeling*'. Belk hevder at deling har blitt et attraktivt begrep, grunnet dets sammenheng med sosial og økologisk bærekraft, og argumenterer for at det brukes i større frekvens i aktiviteter som lar seg beskrive som korttidsleie. Han beskriver denne praksisen som '*sharewashing*' (2017 b: 249-250).

Belk skiller altså mellom *deling* og *pseudodeling*, som han omtaler som kollaborativt konsum (ko-konsum). Han definerer ko-konsum som, «people coordinating the acquisition and distribution of a resource for a fee or other compensation» (2013: 1597). Det må altså være en finansiell godtgjørelse for at denne deleformen skal defineres som ko-konsum. Ko-konsum skiller fra offentlige goder, ettersom kompenseringen blir for vag (Wei et al. 2021: 283). Belk mener ko-konsum kan være fordelaktige ordninger for alle involverte parter samtidig som det minker ressurs-, energi- og arealforbruk (Belk 2017 a: 11). Han påpeker at det er en viktig distinksjon mellom profittsøkende og ikke-profittsøkende deling, ettersom han er skeptisk til utviklingen av profittmaksimerende ko-konsumordninger. Belk bruker spesielt ordninger som kan klassifiseres som langsiktig leie, leasing og korttidsleie som eksempler på ko-konsum (2017a: 11-12). Det er riktignok viktig å presisere at det har utviklet et stort spekter innenfor samlebetegnelsen ko-konsum, med variasjoner fra profittmaksimerende ordninger som praktiserer '*sharewashing*' til deleordninger hvor en kontingent må betales for å sikre vedlikehold. Wei et al. poengterer at tillitsbygging er viktig for at ko-konsum skal fungere, ettersom det er deling som foregår uten sterke interpersonelle bånd. De løfter fram plattformøkonomien, gjennom nettstedet og rangeringssystemer, som funksjonelle tillitsbyggere (2021: 288-289). Finansiell godtgjørelse for å delta i ko-konsumordninger vil kunne sikre at det opprettholdes vedlikehold av ressursen som deles, samtidig som det kan finansiere et regulerende system for forvaltningen av ressursen.

2.3.4 Deling i lukkede samfunn

I artikkelen '*sharing without caring*' (2017 b) diskuterer Belk deling innad lukkede samfunn (gated communities). Disse avgrensede og regulerte byområdene, som er i økende trend i land

som USA, New Zealand og Sør-Afrika, finnes det få av, om noen, i Norge. Derav er Belks fokus på sikkerhet og adskillig fra samfunnets 'uønskede' ikke spesielt relevant for denne oppgaven. I den norske konteksten er konseptet rundt allmenninger med ekskluderende tilgang basert på avgrensede samfunnsområder, som borettslag, leilighetskomplekser og bofellesskap. Flere av disse boligtypene kommer ofte med tilgang til forskjellige fasiliteter og bekvemmeligheter som vaktmestertjeneste, verktøy, treningsrom, badstue etc. Belk beskriver delingen innenfor slike samfunn som ekskluderbare tjenester/ressurser som konsumeres i fellesskap (2017 b: 253). De brukes i fellesskap ettersom alle beboerne har lik tilgang til godene og kan utnytte de sammen, men er ekskluderbare i den form av at man må være beboer for å benytte de. Selv om beboerne som regel ikke må betale for å benytte seg av tjenestene, så har de betalt for 'inngangen' ved å kjøpe/leie bolig. Til tross for et ønske om at disse boligformene skal kunne lede til mer interpersonell samhandling blant beboerne, og dermed bedre sosial bærekraft, så viser Belk til en rekke studier som taler for det motsatte. Belk argumenterer for at slike boligformer ofte leder til ytterligere tendenser av 'sharing-out', hvor tendensen av økt individualisme og fremmedgjøring blant beboerne har en lik utvikling som normale boligformer (2017 b). Han hevder altså at deling innad av lukkede samfunn som regel ikke leder til utviklingen av noe mer betydelige sosiale bånd.

Deling innenfor mer lukkede samfunn er vanlig i Norge, riktignok ikke som 'gated communities', men heller innenfor alternative boformer. Spesielt kollektive boformer, som er ulike boformer hvor man deler funksjoner, arealer og husholdning i ulik grad. Disse boformene er i dag spesielt vanlig blant unge voksne og studenter. Blant disse boformene skilles det oftest mellom *bofellesskap* og *bokollektiver*. «I *bokollektiver* har man felles hushold og relativt lite privat areal, mens man i *bofellesskap* har større privat areal og man kan i større grad velge hvor mye man vil ta del i fellesskapet» (Wågø, Gorantonaki og Høyland 2021: 9). Det kan være store variasjoner mellom *bofellesskap* og *bokollektiv*. Spesielt i bofellesskap-modellen kan fellesskapet konstrueres med ulik grad av sosial interaksjon og deling i tankene.

2.4 Oppsummering

I dette kapittelet har jeg presentert konseptene bærekraft og bærekraftig utvikling. Jeg har redegjort for de tre dimensjonene for bærekraft: sosial, økonomisk og økologisk, som blir sentrale i analysedelen av oppgaven. Et annet viktig grunnlag til å diskutere bærekraft var å skape en form for målsetting på hva utviklingen burde lede til. Raworths smultring er en

viktig visualisering på hvordan idealet for menneskelige virksomheten burde være, altså hvordan menneskeheten må sikte etter å leve innenfor den humanitære grensen og det økologiske taket. Jeg har også diskutert sirkulærøkonomi, en viktig modell som fokuserer på regenerativ produksjon og redusert forbruk. Videre presenterer jeg noen perspektiver for hvordan bærekraft kan inkorporeres i byplanlegging i form av den '*sirkulære byen*'. Et viktig virkemiddel som ofte diskuteres for å oppnå en mer bærekraftig byutvikling er '*fortetting*', noe jeg diskuterer fordeler og ulemper med i lys av den '*kompakte byen*'. I det siste delkapittelet har jeg presentert flere former for '*deling*' og ulike måter å organisere det på. Jeg trekker frem '*allmenninger*' og '*kollaborativt konsum*' (ko-konsum) som alternative delekonsepter. Videre presenterer jeg de tre grunnkjernene av delingsøkonomien: *tilgangs-*, *plattform-*, og *samfunnsbasert økonomi*. Delekonseptene og ulike former for delingsøkonomi blir sentrale i analysekapittelet.

3 Metode

I denne delen av oppgaven skal jeg gjøre rede for metoden jeg har benyttet for å samle inn det empiriske materialet for analysen. Først vil jeg presentere den kvalitative tilnærmingen jeg har anvendt, og hvorfor jeg mener den er relevant for å besvare problemstillingen min.

Deretter vil jeg beskrive datainnsamlingen jeg har gjennomført i dette studiet. Avslutningsvis reflekterer jeg over noen forskningsetiske spørsmål.

3.1 Forskningsdesign og en kvalitativ metodisk tilnærming

Dette forskningsprosjektet er en case-studie hvor forskningsområdet er avgrenset til det geografiske området i Tromsø kommune. Case-studier benyttes ofte for å analysere mye informasjon om en/få enhet(er). Det er gjerne en metode som brukes for å studere pågående prosesser i dybden (Thaagard 2013). Hensikten med den geografiske avgrensningen for dette forskningsprosjektet er å kunne kartlegge deleordningene og de sirkulære løsningene som tilbys og operasjonaliseres av forskjellige aktører innad et urbant område, i dette tilfellet Tromsø.

For å besvare problemstillingen til forskningsprosjektet har jeg benyttet en kvalitativ metode, i form av intervjuer og dokumentanalyser som presenteres og drøftes i lys av teorien. I kvalitativ forskning ønsker forskeren å oppnå en mer holistiske forståelse av komplekse prosesser (Mayoux 2006: 117). Problemstillingen, «*Hvordan kan deleordninger bidra å skape en mer bærekraftig by?*», kan studeres på flere måter, og gjennom flere metodiske tilnærminger. Derfor er det viktig å samle data om aktørers forståelse av konseptet bærekraft, erfaringer, forventninger og utfordringer ulike samfunnsaktører støter på i utbyggingen og forvaltningen av deleordningene. Jeg svarer på problemstillingen min gjennom å drøfte de tre forskningsspørsmålene mine.

Det første forskningsspørsmålet er: «*Hvilke nasjonale og lokale forventninger og retningslinjer er til stede for sirkulær- og delingsøkonomi?*». Med dette forskningsspørsmålet ønsker jeg å belyse hvilken forankring sirkulær- og delingsøkonomi har innenfor de nasjonale og lokale planmyndighetene. Da ser man rammebetingelsene aktørene som ønsker å jobbe med bærekraft har. Jeg ønsker også å se hvorvidt man kan se en utvikling i hvordan det blir

diskutert. For å besvare forskningsspørsmålet benytter jeg dokumentanalyse av nasjonale og lokale plandokumenter.

Det andre forskningsspørsmålet er: «*Hvordan arbeides det med implementeringen av deleordninger og sirkulære løsninger i utviklingen av Tromsø, og hvilke utfordringer kommer med implementeringen?*» Hensikten med dette spørsmålet er å undersøke hvordan forskjellige aktører arbeider med sirkulære løsninger og deleordninger i Tromsø, og deres erfaringer med dette. For å besvare forskningsspørsmålet benytter jeg en kombinasjon av dokumentanalyse av plandokumenter og webområder, samt semi-strukturerte forskningsintervjuer av representanter fra ulike organisasjoner i Tromsø. Dokumentene vil bidra å kartlegge hvilke bærekraftstiltak de ulike aktørene praktiserer, og intervjuene vil kunne gi en dybdeforståelse for hvordan aktørene operasjonaliserer disse tiltakene og hvilke erfaringer og utfordringer de har møtt når de skulle implementeres. Det vil kunne gi kunnskap om hva man potensielt må endre på for at deleordninger skal bidra til bærekraftig utvikling.

Det siste forskningsspørsmålet er «*Hvordan kan deling bidra til sosial bærekraft og et lavere forbruk?*». Hensikten er å utforske mer konkret hvordan delingsøkonomien kan bidra til mer bærekraftig utvikling. I likhet med forskningsspørsmål nummer to, benytter jeg en kombinasjon av dokumentanalyse og intervjuer for å besvare spørsmålet. Jeg ser på hvilke konkrete bærekraftgevinster aktørene selv påpeker tiltakene gir. Samtidig forsøker jeg å se hvilke andre konsekvenser tiltakene kan føre med seg, både positivt og negativt.

3.2 Valg av undersøkelsesobjekter

For å besvare problemstillingen og forskningsspørsmålene mine tar jeg utgangspunkt i å analysere hvordan forskjellige samfunnsaktører i Tromsø jobber med eller planlegger å jobbe med deleordninger og sirkulære løsninger. De forskjellige forskningscasene jeg har valgt ut er basert på ulike aktører jeg visste om fra før av, samt noen som ble tipset av veileder eller intervjuobjektene underveis. Jeg ønsket å forske på et variert utvalg av samfunnsaktører i Tromsø, og har valgt de fra tre grupper: offentlig sektor, privat sektor og ikke-statlige organisasjoner.

Tromsø kommune

Tromsø kommune utgjør den geografiske begrensningen for oppgaven. Kommunen som organisasjon er den lokale planmyndigheten i det geografiske området og forvalter plan- og

byggningsloven. Det er den mest folkerike kommunen i Nord-Norge med 77 544 innbyggere, og den niende største i landet. Tromsø er utdannings-, forsknings-, samferdsels-, kultur- og kommersielt sentrum, både lokalt og regionalt (Thorsnæs og Svensen 2022). Som lokal planmyndighet er kommunen en viktig premissgiver for utviklingen som skjer innad kommunen. Kommune eier flere tomter i byen, og er derfor en viktig aktør både som innkjøper og kontraktør. Det gjør kommunen til en viktig og spennende aktør å studere nærmere.

Remiks Miljøpark AS

Remiks Miljøpark AS er den lokale avfallsaktøren i Tromsø og Karlsøy kommune. Det er et aksjeselskap hvor 99 prosent av aksjene er eid av Tromsø kommune, de resterende er eid av Karlsøy Kommune. Remiks er blant de fremste aktørene i Tromsø by som jobber med bærekraft. De var tidlig ute med å innføre kildesortering og forsøkte å redusere avfallsmengden. Remiks beskriver sitt fremste mål i samfunnsoppdraget deres «... å jobbe med å få ned avfallsmengden, og at det avfallet vi samler inn fra forbrukere, bedrifter og industrien kan gå til gjenvinning og ombruk» (Remiks n.d b). Videre beskriver Remiks at de har gått fra å være en avfallsaktør til å bli en råstoffleverandør, og at avfallet vi skaper er en viktig ressurs. «Gjennom vårt samfunnsoppdrag kan vi spare på verdifulle naturressurser som de kommende generasjoner har krav på» (Remiks AS n.d. b). Avsluttende stadfestes det at foruten Remiks sitt klare miljøansvar og standpunkt, så bidrar de med støtte til en rekke organisasjoner; for eksempel NAV sin arbeidsutprøving, større ideelle organisasjoner som Framtiden i Våre Hender, samarbeid med UiT, samarbeid med Ungt Entreprenørskap og avtjening av samfunnsstraff i samarbeid med kriminalomsorgen (Remiks n.d b). De har til hensikt å åpne et bærekraftsenter i Tromsø, som fokuserer på sirkulærøkonomiske løsninger. Det gjør Remiks til en åpenbar aktør å intervju om sirkulære løsninger. Målet deres om å åpne et bærekraftsenter samt deres bidrag til sosial bærekraft interesserte meg.

Turbo

Turbo er en utstyrsbase som låner ut tur- og friluftsutstyr til Tromsøs befolkning. Den drives av Tromsø kommune og Røde Kors, og har vært operativ siden mai 2016. De opererer fra Rådhuskvartalet i Tromsø sentrum. Utstyret avhenger av sesong, hvor det i vintersesongen er tilgang på alpint- og vinterutstyr som ski, barnepulk og truger. På sommeren er det tilgang på sykler, telt, soveposer etc. Tilbudet er gratis og det er drevet av frivillige med donasjoner fra

frivillige. Det er ment for Tromsøs befolkning, ikke til reisende. (Røde Kors n.d og BUA n.d a). De er en del av den ideelle fellesorganisasjonen BUA som arbeider med å gjøre det enklere å prøve flere og mer varierte aktiviteter uten å øke forbruket (BUA n.d. b). Turbo er en aktør som arbeider direkte med delingsøkonomiske ordninger, og er derfor en spennende case for å bedre forstå operasjonaliseringen av deleordninger.

Framtida i Våre Hender Nord

Framtida i Våre Hender (FiVH) er en av Norges største miljø- og solidaritetsorganisasjoner med over 40 000 medlemmer. På nettsiden fremgår det at deres overordnede mål er *«global rettferdighet, økologisk balanse og en løsning på verdens fattigdomsproblemer, slik at det blir mulig for alle mennesker på jorda å leve et verdig liv»* (FiVH n.d. b). Organisasjonen ble opprettet i 1974 som en folkeaksjon for en ny livsstil og rettferdig fordeling av verdens ressurser. FiVH jobber med kunnskapsformidler og politisk påvirkning. De søker å påvirke Norges befolkning til å ta mer bærekraftige valg, ved å publisere bærekraftrapporter og tips og lærdom til hvordan man kan leve mer miljøvennlig i hverdagen. De jobber også med å påvirke politikk og lovverk i Norge til bærekraftige beslutninger (FiVH n.d. b). FiVH sine forskjellige lokallag holder ulike arrangementer med formål om å spre kunnskap om bærekraft til hele landet. Arrangementene varierer fra bruktmarked, fiksekvelder til foredrag. FiVH Nord er et av tre regionskontor i Norge. De har sitt hovedkontor i Tromsø sentrum. Som en miljø- og solidaritetsorganisasjon har FiVH mye kunnskap og erfaring om bærekraft, sirkulærøkonomi og deleordninger. Jeg ønsket å lære mer om konseptene fra de som har jobbet med dem, og studere f.eks. hvordan arrangementene som fiksefester kunne bidra til bærekraft.

Jernia AS

Jernia AS er et norsk jernvareselskap som driver med detaljsalg av jernvarer, miljøprodukter, maling, verktøy, kjøkkenredskaper og industrirekvisita. I skrivende stund har Jernia AS over 130 butikker rundt om i Norge (Jernia n.d. a og Brekke 2021). Jernia AS har lenge vært opptatt av bærekraft, og har gjenbruk, reparasjon og vedlikehold som deler av sin forretningsstrategi (Jernia n.d. a og Julsrud 2021). I 2021 ble Jernia AS samarbeidspartner i forskningsprosjektet UPSCALE, som forsker på å oppskalere bruken av deleordninger i samfunnet. Som en del av samarbeidet har Jernia et pilotprosjekt hvor man kan låne verktøy og utstyr gratis fra Jerniabutikkene i Tromsø og Drammen (Julsrud 2021). Jeg ønsket å se på

Jernia som en case for å studere hvordan et privat aksjeselskap satser på delingsøkonomiske løsninger for bærekraftig drift.

Bydelsprosjektet Vervet

Bydelsprosjektet Vervet bygges på tomten der det tidligere skipsverftet lå. Tomten er i Tromsø sentrum. Vervet er et transformasjonsprosjekt hvor den tidligere skipsverftindustrien har blitt flyttet ut av bysentrum, og det frigjorte arealet behøver ny bruk. Vervet Aksjeselskap har jobbet med utredningen for et nytt prosjekt på skipsverfttomten siden 2001, som er året aksjeselskapet ble stiftet. Vervet AS er et av flere datterselskap i konsernet William Eiendom AS, og har selv fem datterselskaper under seg; Vervet Hotell AS, Maskinverkstedet AS, Vervet Utleie AS, Vervet Bakeri AS og Vervet Drift AS (Proff n.d.). Bydelsprosjektet skal inkludere flere bærekraftstiltak. Blant annet ulike deleordninger som fellesareal og –ressurser. Jeg ønsket å studere bydelsprosjektet Vervet ettersom det er et lokalt og ambisiøst bydelsprosjekt, som planlegger å inkorporere delingsøkonomiske løsninger.

3.2.1 Rekruttering

Veileder kom med forslag til hvilke typer informanter studiet behøvet, samt noen konkrete forslag til. Gjennom såkalt 'snowballing' fikk jeg også forslag fra informantene om andre potensielle intervjuobjekter eller prosjekter jeg kunne studere. Jeg har benyttet hjemmesidene til kommunen, private aktører og ikke statlige organisasjoner for å finne potensielle informanter og kontaktinformasjonen deres. Vervet er et spennende bydelsprosjekt å studere i lys av deleordninger. Grunnet utfordringer med innhenting av intervjuobjekter er Vervet inkludert gjennom dokumentanalyse.

Tabell 1 viser intervjuobjektene for dette masterprosjektet. I henhold til informasjonsskrivet mitt og etter råd fra Norsk senter for forskningsdata (NSD) har jeg valgt å anonymisere informantene. Jeg har måtte beholde stillingstypen samt navnet på organisasjonen de jobber for, ettersom intervjuene ville hatt liten kontekst og relevans uten. Dette resulterer i at total anonymitet ikke var mulig å sikre. I dette forskningsprosjektet behandler jeg ikke sensitiv data, og det er lav sannsynlighet for at noe av informasjonen intervjuobjektene deler kan påføre skade. Forskningsprosjektet er meldt inn og godkjent av NSD i forkant av intervjuprosessen i henhold til NSDs retningslinjer. Informantene er informert om at de kommer til å bli anonymisert ved unntak av arbeidsplass og yrkestittel.

Tabell 1: Fullstendig liste over informantene for masterprosjektet

Samfunnsaktør	Stilling	Sektor
Framtida i Våre Hender	Prosjektleder	Ikke-statlig organisasjon
Utleieboden Turbo	Daglig leder	Ikke-statlig organisasjon
Tromsø kommune	Byplanlegger	Offentlig sektor
Kommune- og byutviklingsutvalget (KoBy) (Tromsø kommune)	Leder av verv og politiker	Offentlig sektor
Jernia AS	Butikksjef	Privat sektor
Remiks Miljøpark AS	Prosjektleder	Privat foretak eid av offentlig sektor

3.3 Intervju

I dette masterprosjektet har jeg benyttet intervju som metode for å innsamle primærdata for studien. Jeg valgte intervju fordi det brakte meg tett på undersøkelsesobjektene og ga meg muligheten til å stille dem konkrete spørsmål og drøfte rundt deres erfaringer.

Forskningsintervjuer er av de mest tradisjonelle og utbredte forskningsmetodene vi har i samfunnsvitenskapen (Jacobsen 2005, Willis 2006, Kvaal 2009 og Tanggaard og Brinkmann 2019). Jeg ønsket å lære av informantens erfaringer med deleordninger og sirkulære løsninger, hvorfor de arbeidet med dem slik som de gjør, og hvilke utfordringer de har erfart. Kvale (2009) beskriver forskningsintervjuet som en faglig konversasjon, med mer struktur og hensikt om dypere forståelse enn en hverdagssamtale. Fortellinger og samtaler blir i dag ansett som sentrale i arbeidet med å innhente kunnskap om den sosiale verden, innbefattet vitenskapelig kunnskap (Kvale 2009: 24). Willis beskriver at intervjuer er nyttige for å studere prosesser, motivasjoner og årsaker for suksess eller mislykkethet (2006: 146). Forskningsintervjuer ble derfor et naturlig valg av metode for å berike min egen forståelse for temaene, sirkulær- og delingsøkonomi.

Det skilles mellom strukturerte og ustrukturerte intervjuer (Jacobsen 2005, Willis 2006 og Kvale 2009). I de strukturerte intervjuer er det klargjort en intervjuguide med stramme rammeverk for spørsmål og typen svar som er mottakelig. Som en motpol finner vi de ustrukturerte intervjuer, hvor forskeren føre en samtale uten forhåndsplanlagte spørsmål. I

dette forskningsprosjektet er samtlige av intervjuene gjennomført med semi-strukturerte (halvstrukturerte) intervjuer. Willis beskriver semi-strukturerte intervjuer som «... a form of interview schedule with suggested themes, but there is scope for interviewees to develop their responses» (2006: 144). Det er med andre ord en intervjuform hvor intervjuguiden fungerer som en grovere skisse over emner samt forslag til spørsmål (Kvale 2009). Jeg har valgt denne intervjumetoden ettersom den gir muligheten til å føre intervjuet med en klar struktur i form av tematikken som diskuteres, samtidig som den gir fleksibiliteten til å la intervjuobjektet avspore hvis det er relevant. Målet er å få intervjuobjektet til å belyse temaer og fenomener med minst mulig påvirkning fra intervjuer, for å få fram informantens meninger, perspektiver og erfaringer.

3.3.1 Intervjuguide og intervjuprosessen

Intervjuguidene er bygget opp rundt teorien om deling og bærekraft. Jeg gjennomgikk nettsider for å gjøre meg kjent med aktøren/ organisasjonen jeg skulle snakke med, og informasjonen om deleordningene og de sirkulære løsningene de praktiserer. Hensikten var å gjøre meg godt kjent med temaene som skulle diskuteres, og å få et overblikk over deres offisielle holdninger til bærekraft. Ved teorigjennomgang fant jeg emner å spørre om. Hvordan deleordningene organiseres, finansieres, målgruppen dens og hvilke utfordringer de har møtt. Dette kunnskapsgrunnlaget lå til grunn for intervjuguidene som ble utarbeidet. Siden jeg ønsket å intervju samfunnsaktører med ulike forhold til fenomenet som studeres i oppgaven, utarbeidet jeg forskjellige intervjuguides. De forskjellige informantene har ulik tilnærming til bærekraft, derfor ønsket jeg å tilpasse disposisjonen for intervjuet, slik at jeg på best måte kunne tilpasse meg informanten. Jeg lagde primært tre forskjellige intervjuguides; en guide til intervjuobjekter som jobber i kommunen, en intervjuguide til ikke-statlige organisasjoner som jobbet med deling og sirkulærøkonomi og en til private aktører som jobber med deleordninger og sirkulære løsninger.

Intervjuguidene ble justert noe på fra intervju til intervju. Delvis grunnet det forskjellige fokuset til informanten og organisasjonen de representerte, og delvis grunnet forbedringspotensialet jeg oppdaget underveis. For eksempel spurte jeg mer direkte i det første intervjuet «hvorvidt deleordninger kunne lede til et lavere forbruk?», noe som resulterte i at jeg fikk et veldig kort og konsist «ja» som svar. Dette svaret er noe lite informativt, og lite gunstig for drøfting og analysing. Det vil nok også påvirkes av at informanten vet at jeg

fokuserer på nettopp deleordninger som virkemiddel for bærekraftig utvikling. Til de resterende intervjuene valgte jeg en mer åpne formuleringer og spurte heller «på hvilken måte kan deleordninger bidra til et lavere forbruk?». Ved å reformulere spørsmålet åpnet jeg for mer drøfting fra informanten, noe som resulterte i mer interessante svar og bedre analyserbare data.

Jeg gjennomførte totalt seks intervjuer gjennom masterprosjektet i tidsperioden februar-april 2022. Hvert av intervjuene varte i 30-60 minutter. Fem av intervjuene ble gjennomført ved fysisk oppmøte på informantens foretrukne lokale, og et ble gjennomført over Teams. Jeg ønsket at informanten skulle velge hvor intervjuet fant sted, slik at det ble gjennomført på et sted hvor omgivelsene ikke påvirket intervjuet og de følte seg komfortable. Alle intervjuene ble tatt opp, enten med diktafon eller Teams sin egen opptaksfunksjon, etter samtykke fra informanten. Før jeg startet intervjuet fikk informantene et informasjonsskriv hvor jeg hadde beskrevet tema, hensikt og deres rolle i forskningsprosjektet. Jeg forklarte også kort om prosjektet før jeg begynte selve intervjuet, og klargjorde at de hadde rett til å trekke seg fra prosjektet når som helst, med eller uten grunnlag, ved å kontakte meg. Alle informantene ga samtykkeerklæring til deltakelse før og etter intervjuet.

3.4 Dokumentanalyse

Jeg har også benyttet meg av dokumentanalyse som en sentral metode for å studere problemstillingen min. Dokumentundersøkelse er en kvalitativ analyse av sekundærlitteratur i form av '*dokumenter*'. Sekundærdata er altså innsamlingen av informasjon, data og empiri produsert av andre, i motsetning til primærdata hvor forskere samler inn informasjonen direkte (Jacobsen 2005). «Med dokument er meint ei logisk avgrensa informasjonsmengd som er lagra på eit medium for seinare lesing, lytting, framsyning, overføring eller liknande» (offentleglova 2006: § 4). Eksempler på *dokumenter* kan variere fra dagbøker, offentlige dokumenter, nyhets- og forskningsartikler, nettsider og videoklipp. I dette forskningsprosjektet har spesielt plandokumenter og webområder blitt brukt i analysen.

Ved å studere dokumenter fra ulike år kan jeg se hvordan fokuset på fenomenene bærekraft, sirkulærøkonomi og deleordninger har endret seg over de siste par årene. Nasjonale og kommunale plandokumenter kan fungere som et 'øyeblikksbilde' for hvilken vekt disse fenomenene bar i tiden dokumentene ble publisert. Gjennom ulike dokumenter, som

rapporter, planer eller nettsider, får jeg også muligheten til å granske hvordan organisasjonene og institusjonene offisielt stiller seg til disse fenomenene. Der intervju kan gi en detaljert og dyptliggende forståelse, kan det også være vanskelig å fortolke dataen fra en informant som representativ for hele organisasjonen. Dermed vil både dokumenter og intervjuer, i casene jeg har hatt mulighet å samle data med begge metodene, få en mer holistisk representasjon. Dokumentanalyse ble spesielt viktig for casen om bydelsprosjektet Vervet, ettersom det ikke ble mulig å gjennomføre intervju med noen derfra. Tabell 2 gir oversikt over dokumentene som er benyttet i analysen.

Tabell 2: Liste over dokumenter for analysen

Nasjonale dokumenter	Kommunale dokumenter	Private dokumenter
Den moderne bærekraftige byen (Miljøverndepartementet 2013)	Kommuneplanens arealdel 2017-26 (Tromsø kommune 2017)	Webområde for bydelsprosjektet Vervet. https://vervet.no/
Nasjonale forventinger til regional- og kommunal planlegging 2019-2023 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019)	Kommunedelplan for Tromsø Sentrum 2020-2032 (Tromsø kommune 2020 a)	Webområde for Innsiden (et digitalt magasin som dokumenterer livet på Vervet) https://www.innsiden.no/
Voluntary National Review 2021 Norway: Report on the Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development (KDD og UD 2021)	Klima, miljø- og energiplan 2018-2025 (Tromsø kommune 2018 b)	Detaljregulering Vervet – Endelig Vedtak (Tromsø kommune 2019)
Nasjonal strategi for ein grønn sirkulær økonomi (Regjeringen 2021)	Tromsø Vil – Kommunedelplanens samfunnsdel og arealstrategi 2020-2032 (Tromsø kommune 2020 c)	Webområde for Jernvarehandelen Jernia AS. https://www.jernia.no/
	Webområde for Remiks miljøpark AS, lokal avfallsaktør i Tromsø kommune. https://www.remiks.no/	

Webområdene for bydelsprosjektet Vervet, Jernia og Remiks bruker jeg for å se hvordan disse aktørene selv formidler deres bærekraftinnsats, og hvorvidt delings- og sirkulærøkonomi blir diskutert. I tilfellene disse fenomenene ikke blir eksplisitt diskutert, har jeg følgelig sett etter andre bærekraftstiltak og -strategier som kan bidra til sirkulærøkonomi eller deleordninger. Selv om fenomenene ikke er navngitt med begrep kjent innen bærekraftteori, kan selvfølgelig aktørenes hensikt være å implementere tiltak som vil fremme bærekraft.

3.5 Tematisk Analyse

For å analysere empirien fra de ulike casene har jeg benyttet en tematisk analyse. Jeg ønsket en enkel og fleksibel metode som kunne hjelpe meg å finne de viktigste temaene for oppgaven. Tematisk analyse blir beskrevet som «... a method for identifying, analysing and reporting patterns (themes) within data» (Braun og Clarke 2008: 79). Eggebø beskriver metoden som «fleksibel og kan brukast til både empiridrivne (induktive) og meir teoretiskeorienterte (deduktive) analysar» (Eggebø 2020: 109). Det er altså en svært fleksibel metode for å analysere data, som fungerer innenfor de fleste metodologiske og epistemologiske standpunkter. En tematisk analyse gjennomføres i 6 steg (Eggebø 2019):

1. Bli kjent med datamaterialet
2. Lag de første kodene
3. Let etter tema
4. Gå kritisk gjennom tema
5. Definer og navngi tema
6. Skriv rapporten

Ettersom jeg hadde lest meg opp på teorien om deleordninger og sirkulærøkonomi før jeg startet med selve datasamlingen, så var jeg allerede kjent med en del av hovedtematikken rundt fenomenene. Jeg startet med å skimme gjennom plandokumentene og nettsidene jeg ønsket å analysere for å se om deling eller sirkulære løsninger var nevneverdig tilstede i dokumentene. Hvis jeg ikke fant noe tilsvarende, forsøkte jeg å finne henvisninger til andre tiltak for bærekraft eller bærekraftig byutvikling. Hvis jeg fant diskurs, tiltak eller strategier for deling og/eller sirkulære løsninger studerte jeg de i lys av de tre grunnpilarene for bærekraft (sosial, økonomisk og økologisk). Jeg samlet funnene mine og begynte å 'kode' for å finne om de samsvarte med mine hovedtemaer, hvem omtalte tiltak som var rettet mot sosial bærekraft? Mot økologisk bærekraft? Hvem berørte tiltak som kunne høre under den kompakte by? Videre så jeg på hvilke emner de trakk frem selv og om flere sa det samme, for

eksempel under tema utfordringer gikk noe igjen blant svarene; slik som logistikk, organisering, finansiering, markedsføring/bevisstgjøring etc. Parallelt med søkingen og granskingen av dokumenter begynte jeg intervjufasen. Etter intervjuet var gjennomført, hørte jeg gjennom opptaket og noterte ned viktige poenger og sitater. Etter nednoteringen var ferdig for alle intervjuene begynte jeg å kode dataen fra informantene, samtidig som jeg så på dataen i sammenheng med dataen fra sekundærkildene. Til slutt plottet jeg sammen de hovedtemaene fra teorien og funnene mine for å lage en slags struktur på det narrativ jeg holdt på å produsere, før jeg skrev ut oppgaven.

3.6 Forskningsetiske refleksjoner

Studien er vurdert og godkjent av NSD. Dette forskningsprosjektet har ikke hatt høye personvernrisikoer, og involverer ikke innhenting av sensitiv informasjon fra informantene. De fleste informantene er offentlige skikkelser, flere av dem uttaler seg om tilsvarende temaer regelmessig i media. Jeg har valgt å benytte yrkestittel/bakgrunn for å identifisere informantene, for å anonymisere de så langt det lar seg gjøre. Yrkestittel er fortsatt viktig å inkludere for å identifisere dem i analysen, ettersom det er erfaringene fra deres stillingen som gjør de relevante som informanter for dette forskningsprosjekt.

3.6.1 Situert kunnskapsproduksjon

Epistemologisk sett anser jeg kunnskap og kunnskapsproduksjoner som '*situert*' i tråd med Donna Haraway. Epistemologi er læren om viten og erkjennelse, altså læren om kunnskap. Haraway beskriver forskerens kunnskap og syn på verden som situert gjennom forskerens sosioøkonomiske klasse, kjønn, verdier, politisk ideologi, utdanningsnivå og fagfelt (1988). Sagt litt annerledes kan en si at vi ser og forstår verden gjennom briller/linser som skapes gjennom vår egen erfaring av den. Kunnskap, da spesielt samfunnsfaglig viten, står ikke objektivt ved siden av verdens kulturelle, politiske og økonomiske sfærer, men er innvevd gjennom dem. Det har derfor vært viktig for meg som forsker å reflektere over min egen posisjon og erkjenne hvordan jeg tolker verden gjennom mitt perspektiv, og hvordan det kan påvirke kunnskapen jeg produserer. Min politiske oppfatning, utdanning og selve oppveksten min vil påvirke hvordan jeg ser verden, og dermed hvordan jeg produserer kunnskap. Mest av alt vil interessen min for bærekraftig utvikling kunne påvirke min tolkning av funnene. Jeg er født og oppvokst i Tromsø og ønsker positiv byutvikling. Det har jeg forsøkt å være bevisst på når jeg har tolket data.

3.6.2 Begrensninger og svakheter

Intervju som metode kan bidra til å gi en unik dybdeforståelse innenfor et gitt tema, men det har også noen begrensninger. Perspektivene og holdningene til informanten jeg har intervjuet kan avvike med resten av organisasjonen hen representerer, noe som kan gi et ikke-representativt bilde av organisasjonen. Jeg har også måtte være bevisst på at informanten kan ha en egen agenda med intervjuet, og ha vært selektiv i hva de velger å fortelle og hva de utelater. De kan ha valgt å utelate informasjon, eller pynte på den, til fordel for egen posisjon eller organisasjonen de representerer. Svarene deres kan også være påvirket, bevisst eller ubevisst, av at de vet informasjonen skal brukes i et forskningsprosjekt om bærekraft. Det er vanskelig for meg å bedømme hvorvidt, og i hvilken grad, disse faktorene kan ha funnet sted. Gjennom å kombinere intervju med oppslag på nettstedene til organisasjonene mener jeg at risikoen for feiltolking blir redusert.

En svakhet med dette forskningsprosjektet er omfanget. Jeg forsker på et veldig stort tema, og analyserer det gjennom få caser innenfor et lite geografisk område. Funnene fra prosjektet kan ikke generaliseres og bruke som forklarende for tematikken i alle andre caser. Kvaliteten kunne vært økt ved å inkludere flere caser, og flere geografiske områder, for å skape et mer helhetlig bilde. Samtidig er dette et relativt lite forskningsprosjekt, som bringer klare begrensninger på hvor mye data det er mulig å samle inn og analysere. Inklusjonen av en betraktelig større mengde caser kunne gjort studien i overkant overfladisk. Jeg har derfor forsøket å rekruttere informanter fra en rekke forskjellige samfunnsaktører, med ulikt fokus, slik at jeg kan øke forskningskvaliteten og skape en mer holistisk framstilling. Jeg mener funnene mine kan være relevante for å forstå hvordan ulike aktører operasjonaliserer ulike former for deleordninger i Tromsø kommune samt at det belyser noen av utfordringene som kan forekomme.

4 Framveksten av sirkulær- og delingsøkonomi i byutvikling

I dette kapittelet diskuterer jeg de empiriske funnene opp mot de teoretiske perspektivene. Innledningsvis presenteres funnene fra dokumentstudiet av de nasjonale dokumentene for å belyse rammebetingelsene for bærekraft. For å besvare problemstillingen om *‘hvordan kan deleordninger lede til en mer bærekraftig by’*, presenterer jeg hvordan forskjellige aktører i Tromsø praktiserer og operasjonaliserer deleordninger og sirkulære løsninger. Underveis drøfter jeg deleordningene mot det teoretiske rammeverket og hvordan de ulike tiltakene kan bidra til mer bærekraftig utvikling generelt, eller bidra til bærekraftig byutvikling.

4.1 Statlige forventninger til sirkulær- og delingsøkonomi

Staten er premissgiver for både lokale planmyndigheter og private aktører. Hensikten med å dokumentstudiet er både å skissere hvilke forventninger og tiltak staten har til delings- og sirkulærøkonomi, og om det har skjedd en utvikling i fokus på bærekraft i løpet av de relativt få årene siden det tidligste studerte dokumentet ble publisert, dvs. i 2013.

4.1.1 «Den moderne bærekraftige byen»

Miljøverndepartementet publiserte i 2013 rapporten *Den moderne bærekraftige byen*, som var et faglig råd for bærekraftig bypolitikk. I dokumentet beskrives det at bærekraftige byer kjennetegnes med tre hovedprinsipper: de skal være tette og urbane med levende sentrumsområder (1), de skal være mangfoldige (2) og de skal være ‘grønne’ i vid forstand (3) (2013: 11). Plandokumentet bruker idealet *‘nærhetsbyen’*, som kan leses synonymt med *‘den kompakte byen’* eller *‘timinuttersbyen’*, som et mål for byutviklingen. Hovedstrategien som diskuteres i dokumentet for å oppnå denne utviklingen er fortetting. Med fortetting, slik miljøverndepartementet anvender det, menes det fortetting med kvalitet. I det faglige rådet fra miljøverndepartementet står det,

«Når vi bygger for den tette og nære byen, betyr det at byene ikke skal ese utover på naturområder eller dyrkbar jord, men veves inn i den eksisterende bystrukturen ... det er viktig å sikre store nok utearealer der folk bor» (Miljøverndepartementet 2013: 25 og 28).

En viktig del av *‘nærhetsbyen’* er at utformingen av byrommet skal sikre gåavstand fra boliger i byrommet til kollektivtransport, butikk og nærservice, barnehage og skole,

møteplasser, og grøntområder (Ibid: 20). Plandokumentet uttrykker klart at fortettingen skal komme befolkningen til gode ved å gjøre hverdagen mer lettvin. Dette skal gjennomføres ved å bringe hverdagstjenestene nærmere enkeltbeboeren. Plandokumentet uttrykker også at kvaliteten i fortettingen er imperativt, ved å fokusere på blant annet at grønne arealer skal tilgjengelige i nærområde. Den kompakte byutviklingen som ideal blir rettferdiggjort i plandokumentet ettersom «*god arealutnyttelse gir muligheter for energieffektivisering som følge av korte transportavstander, og reduksjon av utslipp til luft*» (Ibid: 7). Nærhetsbyen skal være basert på 'grønn mobilitet' der reisekjeden for gående, syklende og kollektivbrukere tilrettelegges optimalt. Den skal også utformes slik at bystrukturen skaper flere sosiale møteplasser, og skal være tilgjengelig til fots og på sykkel (Ibid: 20).

I dette plandokumentet blir verken sirkulær- eller delingsøkonomi nevnt. Disse fenomenene er relativt nye, så det er ingen stor overraskelse at de ikke tilegnes plass innenfor det nasjonale planverket for bærekraftig utvikling fra 2013. Fortetting med kvalitet, i likhet med Børruds (2012 og 2018) beskrivelse, er stort sett den eneste strategien som presenteres i dette dokumentet. Det er et overordnet fokus på å kutte ned avstander og å styrke kollektivtilbudet, slik at man kan senke transportbehovet.

4.1.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

I dokumentet fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, '*Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*' (2019), fremgår det at Norge står ovenfor fire store utfordringer:

1. Å skape et bærekraftig velferdssamfunn.
2. Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning.
3. Å skape et sosialt bærekraftig samfunn.
4. Å skape et trygt samfunn for alle.

Videre blir det poengtert at FNs 17 bærekraftsmål skal være det politiske hovedsporet for å oppnå en bærekraftig utvikling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019: 3).

Senere påpekes det at «*Regjeringen har som mål å redusere ikke-kvotepliktige klimagassutslipp med minst 45 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå, og at Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050*» (Ibid: 15). Tiltak rettet mot både sosial- og

økologisk bærekraft fremgår i de statlige forventningene til regionale og kommunale myndigheter. Det sammenfaller delvis med Raworths ideal for bærekraftig utvikling. For å oppnå økologisk bærekraft diskuteres det at en mer samordnet areal- og transport planlegging «... kan være et effektivt virkemiddel for å redusere utslipp fra transport, bygg og energi, og legge grunnlag for økt opptak fra skog og andre landarealer» (Ibid: 13). Det blir påpekt at Regjeringen forventer at lokale myndigheter «stimulerer til grønn omstilling, innovasjon, vekst i nye arbeidsplasser og et inkluderende arbeidsliv og setter av tilstrekkelige arealer som ivaretar samfunnets behov» (Ibid:19). Med andre vil Regjeringen at lokale og regionale myndigheter skal legge til rette for og støtte opp rundt innovative, miljøbevisste virksomheter. Eksakt hvordan Regjeringen mener denne stimuleringen skal gjennomføres er riktignok ikke presisert i dokumentet.

Fortetting med kvalitet blir nevnt som metode for å øke både sosial og økologisk bærekraft. Regjeringen forventer at,

«Fylkeskommunene og kommunene legger til rette for høy arealutnyttelse i byområder gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med eksisterende eller framtidige kollektivknutepunkt»
(Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019: 23).

Fortettingen som beskrives samsvarer med Børruds ideal som en metode for å oppnå nærhetsbyen, også kalt den kompakte byen. Fortetting må ifølge Børrud ikke gå på bekostning av kvaliteter som tilgangen til grønt areal, åpne rom, lys og ro (Børrud 2012 og 2018). I de større byene forventer Regjeringen at kollektivtransport og myke trafikanter skal ivareta største delen av persontransport, derav er fortetting en nødvendighet for å gjøre bilavhengigheten mindre. Det er spesielt viktig å sikre kvaliteten av fortetting når den skal bedre den sosiale bærekraften. Da blir det viktigere å skille mellom ren arealeffektivitet og fortetting av hverdagstilbud. Ved å bringe arbeidsplass, servicetilbud og fritidsaktiviteter nærmere oppfordres det til mer sykling og gange som transportvalg. Enkeltpersonens høyere aktivitetsnivå kan også ha positive ringvirkninger på både fysisk og psykisk helse. Regjeringen mener også det er viktig å styrke inkluderingen i samfunnet ved at lokale og regionale myndigheter «motvirker og forebygger opphopning av levekårsutfordringer, og arbeider aktivt med tiltak for å styrke tjenester og iverksette nærmiljøtiltak i levekårsutsatte områder» (Ibid: 26). Regionale og lokale myndigheter skal altså bidra og tilrettelegge for

utjevning av samfunnsforskjeller, som er blant de sosiale bærekraftmålene. Regjeringen påpeker at planlegging skal legge til rette for lokal- og bysamfunn som stimulerer til fysisk aktivitet og et helsefremmende miljø, et rikt kulturtilbud og vern og styrking av parker og grønne områder.

I dette dokumentet blir ikke deling, eller andre begreper med synonym betydning, som strategi for bærekraftig utvikling diskutert. Det nærmeste de kommer til delingsøkonomi eller deleordninger i dokumentet er at Regjeringen forventer at fellesområder, parker og grønne arealer styrkes og vernes. Disse fellesarealene vil være eksempler samfunnsbaserte delingsøkonomi, ettersom de deles likt, altså ikke-hierarkisk, og er gratis for hele befolkningen. Dette handler da om å sikre samfunnets fellesareal som skal kunne deles mellom beboerne. En kan også argumentere for at kollektivtransport kan falle innenfor delingsøkonomiens rammer, og dermed vil styrkingen av den være en styrking av delingsøkonomien. Sirkulære løsninger blir eksplisitt nevnt en gang gjennom hele dokumentet, og da med fokus på bevaring av arkitektur.

«Kommunene vektlegger arkitektur og kvalitet i de bygde omgivelsene, og planlegger med utgangspunkt i stedenes særpreg, kulturhistoriske elementer og viktige landskapstrekk. Eldre bebyggelse og bystrukturer vurderes som ressurser i en sirkulær økonomi»
(Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019: 29).

De andre gangene en kan si at sirkulære løsninger blir hintet til, omhandler det fortsatt hovedsakelig bevaringen og transformasjonen av allerede eksisterende bygningsmasse og arkitektur. Det blir ikke diskutert hvordan forbruksmønsteret til nordmenn skal gjøres mer miljøvennlig, noe om er bekymringsverdig ettersom forbrukervanene våre er blant de store bidragsyterne til det nasjonale klimautslippet. En kan konkludere med at Regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging fra 2019-2023 i liten grad vektla delingsøkonomi eller sirkulære løsninger for å oppnå bærekraftsmålene. Hovedfokuset når dette dokumentet ble publisert var å senke de direkte utslippene, og da spesielt ved å senke utslipp fra transport, bygg og energiutvikling. Et annet sentralt fokus fra dokumentet var å styrke sosial bærekraft gjennom inkludering samt bevaringen og styrkingen av grønne områder og parker.

4.1.3 Norges status til 2030-agendaen

Norge ligger relativt godt an til å nå flere av bærekraftsmålene til 2030. Landet har en Sustainable Development Goals Index (SDGI) på 82.0, den syvende høyeste SDGI i verden, hvor høy indeks er positivt (SDG Index 2021). Selv om landet er i verdenstoppen jamfør indeksen, så er det fortsatt mye arbeid som gjenstår og flere mål hvor landet ikke er i rute. Regjeringen ga ut sin andre frivillige rapportering for progresjonen for oppnåelsen av 2030-agendaen i 2021, i samarbeid med flere aktører fra sivilsamfunnet som Spire og FiVH. Den første rapporten ble gitt ut i 2016. Det erkjennes i rapporten at Norge har flere utfordringer og løse for å oppnå bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftig by- og samfunnsutvikling. I rapporten anerkjennes det at sosiale- og økonomiske ulikheter i de urbane miljøene fortsatt er en utfordring for den bærekraftige utviklingen; boligbygging blir fortsatt gjennomført uten tilstrekkelig tilgang til grønne områder og uten ordentlige soverom, det er manglende universal utforming, som resulterer i at funksjonshemmede må navigere gjennom ekskluderende fysiske barrierer og det er for lite investeringer i kollektive- og bærekraftige transportsystemer (KDD og UD 2021). For at Norge skal oppnå bærekraftsmål nr. 11 skrives det i rapporten at regjeringen må støtte byer med implementeringen av «... *holistic strategies based on a circular economy (like a doughnut economy) to create sustainable cities to secure good lives for their inhabitants within the earth's limitations*» (KDD og UD 2021: 77). Den norske regjeringen synes å ha utpekt doughnut economy som et ideal for bærekraftig utvikling, og aspekter av sirkulærøkonomien som en nødvendige strategi. I rapporten fremgår det at nasjonale og lokale myndigheter må sørge for bedre tilgang til grønt areal, og innsatsen for å bevare naturlig og kulturell arv må økes. De må sikre tilstrekkelig investering i kollektiv- og bærekraftige transportsystemer. Samtidig må det sikres at nye utbygginger og byggeprosjekter gjøres så bærekraftig som mulig.

For å oppnå bærekraftsmål nr. 12, om bærekraftig forbruks- og produksjonsmønstre, påpeker rapporten at Norge har flere utfordringer. Norge har en av verdens høyeste konsumrate per innbygger. Menneskeheten ville behøvd naturressurser tilsvarende 3,2 jordkloder hvis hele verdensbefolkningen hadde samme konsumsmønster som nordmenn (KDD og UD 2021: 79). Norge rangerer svært dårlig jamfør inkludering av sirkulære løsninger innenfor økonomi og planlegging. Ifølge 'the Circularity-Gap Report' har Norge en sirkulærmetrikk på 2,4 %, hvor det globale gjennomsnittet er på 8,6 %. Rapporten hevder at Norge kan øke sirkulærmetrikken sin med over 40 % ved riktige tiltak (Circle Economy og Circular Norway 2020). Det norske

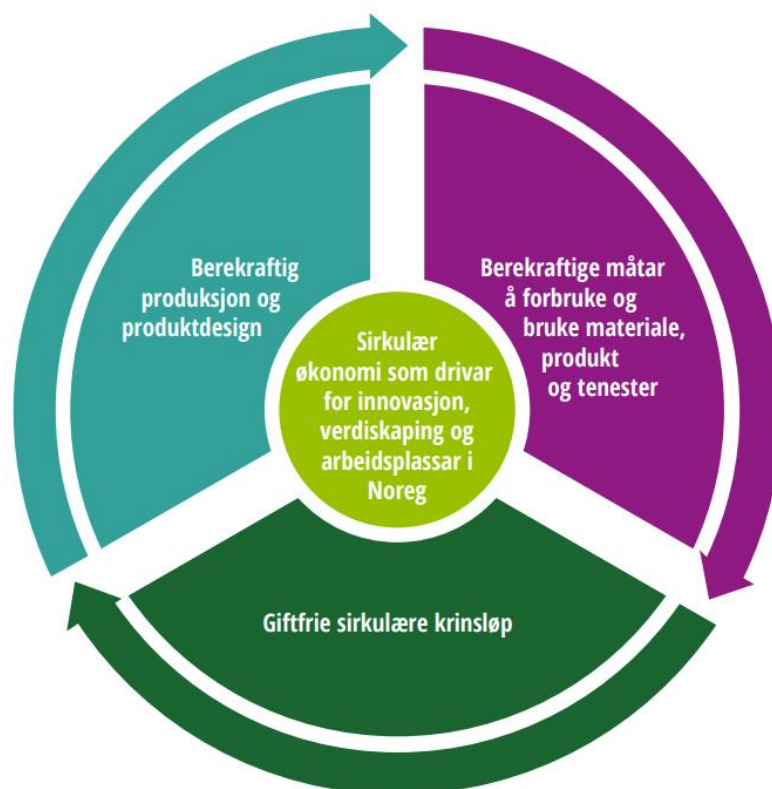
konsum- og produksjonsmønsteret er fortsatt for preget av lineærøkonomiens grep. Videre påpekes det igjen at Norge må tilrettelegge for en holistisk plan for overgangen fra en lineær- til sirkulærøkonomi, redegjøre for konsumbaserte miljøutslipp [indirekte utslipp] og styrke konsumentrettighetene ved å kreve høyere kvalitet og retten til reparasjon av produkter (KDD og UD 2021: 79).

I statusrapporten fremgår det at Norge ikke er helt i rute til å nå de avtalte målene fra Parisavtalen og 2030-agendaen. Det påpekes også noen klare problemstillinger som må løses for å oppnå bærekraftsmålene. Gjennom rapporten sender regjeringen signal om at det er ønskelig å jobbe med bærekraft. Når problemet er identifisert er det lettere å klargjøre strategi og tiltak for å løse utfordringene, så gjenstår det å se hvorvidt det vedtas konkrete tiltak rettet mot de identifiserte utfordringene.

4.1.4 «Nasjonal strategi for ein grøn sirkulær økonomi»

I 2020 lanserte EU 'Europas grønne giv' (green deal) og Europakommisjonen forpliktet seg til å legge fram en ny europeisk handlingsplan for sirkulærøkonomi. EUs fokus på sirkulærøkonomi påvirker Norge grunnet medlemskapet i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) (Klima- og Miljødepartementet 2021). Regjeringen fulgte i EUs fotspor, og utga i 2021 en 'Nasjonal strategi for ein grøn, sirkulær økonomi' basert på EUs egen strategi. I dette dokumentet beskrives en nasjonal strategi for at Norge skal bli et ledende land i overgangen til en sirkulær økonomi. Visjonen for strategien beskriver «*Eit samfunn der ressursar blir brukte og brukte om att på effektivt vis i giftfrie krinsløp der dei erstattar uttak av, og produksjon med, nye ressursar*» (Regjeringen 2021: 15). I strategien står det at innen 2050 skal Norge bli et lavutslippssamfunn, hvor klimagassutslippet skal reduseres med 90-95 prosent (Ibid: 19). Det fremkommer videre at «*dersom vi skal redusere klimagassutslippene er det behov for endringer i hva som forbrukes, hvordan vi forbruker og hvor mye som forbrukes*» (Ibid: 63). I likhet med Kovel (2007), Smith og Max-Neef (2013), Bjonnes og Hargreaves (2016) Raworth (2017) og Boye (2019), anerkjenner altså regjeringen i den nasjonale strategien at det behøves en radikal endring i vårt forhold til økonomi og eierskap, og spesielt til forbrukermønsteret til befolkningen, både i mengde og organisering av forbruket.

I den nasjonale strategien blir det påpekt tre hovedområder som skal fokuseres på (figur 6). For denne oppgaven er hovedpunktet om ‘*bærekraftige måter å forbruke og bruke materiale, produkt og tjenester*’ av spesiell relevans, det må riktignok påpekes at ingen av disse punktene fungerer uavhengig av hverandre. For å kunne konsumere produkter eller tjenester på en mer bærekraftig måte, må varene være produsert under mer bærekraftige forhold med et større fokus på lengre levetid for produktet. For å sikre mer effektiv gjenvinning av materiale fra produkter post-konsum, må produktet være ‘*giftfrie*’ og lette å maksimere utbyttet av gjenvinningen. Disse endringene vil ikke være mulig uten innovasjonen, verdiskapingen og arbeidsplassene som kommer fra den private sektoren. Målet om å forbruke og bruke ressurser og tjenester på en mer bærekraftig måte er punktet hvor delingsøkonomien trer fram. Delingsøkonomien er, som beskrevet kapittel 2.3, en strategi for å maksimere utnyttelsen av ressurser og arealer ved at flere enkeltindivider kan benytte seg av det kollektivt.



Figur 6: Illustrasjon av de fire hovedområdene for den nasjonale strategien for sirkulær økonomi. Kilde: Regjeringen (2021:11).

I strategien brukes retorikk som er lik Raworths ideal fra *'doughnut economics'*: «*Ein økonomi som skal dekkje menneskelege behov og samtidig haldast innanfor globale tolegrensar, vil måtte ta i bruk nye løysingar og utløyse innovasjon*» (Regjeringen 2021: 21). Det påpekes at det private forbruket er større enn noen gang, og derfor må det skapes nye løsninger for bærekraftig forbruk. Blant de nye løsningene for å organisere forbruk, blir delingsøkonomi diskutert. I strategien blir lån og leie, i stedet for kjøp av ressurser og areal, som fritidsboliger, biler, dyrt verktøy og andre gjenstander som sjeldent brukes, trukket fram som et lovende alternativ (Ibid: 63). Klima- og miljøminister fortalte på i et foredrag på UiT at det vurderes avgifter på førstegangsbruk av ressurser som insentiv for gjen- og ombruk av ressurser. Ministeren poengterte også at delingsøkonomien vil være viktig for å senke enkeltpersoners forbruk i Norge (Barth-Eide, personlig kommunikasjon, 11.05.22). Overgangen til sirkulærøkonomi kan resultere i store ringvirkninger på organiseringen av verdensmarkedet og –økonomien. Utviklingstrenden er mer fokus på tjenester framfor varer, hvor de fysiske produktene blir inkludert som del av tjenesten. I strategien står det skrevet at mange forventer at deling, felleseie og leie av ressurser og areal vil bli betraktelig vanligere enn i dag, og at de fysiske produktene i større grad må designes for å støtte dette hensynet (Ibid: 115). Delingsøkonomien, i form av både deling og ko-konsum, blir med andre ord sett på som en viktig del av EUs og Norges strategi for å oppnå sirkulærøkonomi.

En av tiltakene Regjeringen trekker frem er å øke kvaliteten på forbruksvarer og produkter. I strategien fremgår det at regjeringen planlegger lovendringer og strengere regulering av varekjedene til produktene. En lignende lovgivning for å forhindre produkter produsert basert på moderne slaveri, er allerede under utredning i Norge (Utenriksdepartementet 2019). EU, og dermed Norge gjennom EØS-medlemskapet, ønsker å implementere en slik regulering. Reguleringene skal virke gjennom hele verdikjeden, og følge produktet fra råstoffuttak til avfallsstadiet. Det vil blant annet stilles krav til at klimafotavtrykket til produkter skal dokumenteres. Det blir presisert i strategien at en robust regulering av varekjeder er viktig ettersom mange av landene vi handler med ikke har tilstrekkelige bærekraftsmål og midler for bærekraftig produksjon (Regjeringen 2021: 19). Regjeringens fokus på varekjedene virker å være en strategi for å sikre at produktet er produsert under sosial- og økologisk bærekraftige forhold, for å sikre bedre sosiale kår i produksjonsleddene samtidig som man minker de

indirekte utslippene. Hensikten bak reguleringen er også å øke kvaliteten på varer ved å fremme bærekraftige egenskaper, slik at levetiden blir forlenget, at de enklere lar seg reparere og lettere kan gjenvinnes (figur 7). Regelverket som EU implementerer skal pålegge at importører og produsenter i EU og EØS bare benytter seg av produkter som oppfyller kravene til bærekraft (Ibid: 29-30). En av forbrukernes barrierer for å forlenge levetiden til produkter er tilgangen til reparasjonstjenester og kunnskapen om hvordan å reparere produktet (Ibid: 63). Kostnaden er også en barriere, ettersom reparasjonen av produktet kan bli nesten like dyrt som å kjøpe et nytt. Hvis det er for vanskelig og/eller for kostbart å reparerer produktet for hver enkelt forbruker, vil de sannsynligvis heller kjøpe nytt. Reparasjon må dermed gjøres billigere, enklere og mer tilgjengelig.

Egenskaper som må fremmes for mer sirkulære produkter:

- Levetid
- Material- og energieffektivitet
- Potensial for ombruk
- Utforming som gjør det lettere å reparere, oppgradere, rehabilitere og demontere produkt
- Fraværet av kjemikalier og smittestoff i nivå som er skadelige for helse eller miljø, og som kan stå i veien for materialgjenvinning
- At material er egna til gjenvinning
- Innhold av gjenvunnet materiale i produktet
- Samla klima- og miljøfotavtrykk i livsløpet
- Energi- og ressurseffektivitet ved produktet i bruk
- Om produktet er til engangs eller flergangsbruk

Figur 7: Nasjonal strategi sin liste av egenskaper som må fremmes blant produkter for å skape en mer sirkulær økonomi. Kilde: Regjeringen (2021: 29)

Blant barrierene som diskuteres i strategien for å oppnå mer bærekraftige produkter er mangelen på informasjon for forbrukerne. Som diskutert i rapporten fra FiVH (Boye 2019) så er størstedelen av forbrukere i Norge svært opptatte av miljø og bærekraftige valg, men føler at de mangler tilstrekkelig informasjon om emnet for å kunne gjøre bærekraftige valg. Dette problemet har utviklet seg videre når flere produsenter har begynt å 'brande' seg selv som bærekraftige selv om de ikke gjennomfører tilstrekkelige, og noen ganger ingen, bærekraftstiltak. Dette fenomenet blir populært betegnet som 'greenwashing', og er en praksis som tilslører et allerede vanskelig felt for konsumenter å navigere gjennom (Ibid: 64). Denne betegnelsen bygget Belk videre på når han diskuterte 'sharewashing', hvor begreper om deleordninger blir brukt på lignende måte (Belk 2017 b). Løsningene som strategien nevner, foruten regulering og lovendring, er produktmerking og sertifisering. Bruken av sertifiseringsordninger som Svanemerket og Miljøfyrtårn kan gjøre det lettere for forbrukeren

å finne produkter som oppfyller kravene til sirkulærøkonomi og bærekraft (Regjeringen 2021: 65-66).

Fellesareal blir ikke diskutert spesielt i denne strategien, men flerbruk og sambruk av areal trekkes fram i diskusjonen om en mer sirkulær bygg, anlegg og eiendoms (BAE) industri. I strategien står det,

«å bygge for flerbruk og sambruk gir meir effektiv arealbruk, for eksempel fleirfunksjonsbygg som kan dekkje ulike behov i løpet av døgnet, for eksempel kontorbygg på dagtid og aktivitetshus på kveldstid, og matproduksjon på ledige takareal»
(Regjeringen 2021: 126).

Fortetting er, som i tidligere nevnt, en sentral strategi for mer bærekraftig byutvikling; for å oppnå effektiv fortetting med kvalitet kan det dermed bli viktig at arealer kan benyttes på nye måter. Hvis de forskjellige arealene i byen kan benyttes av flere mennesker og dekke forskjellige behov gjennom flerbruk, enten samtidig eller til forskjellige tider på døgnet, vil det være mer arealeffektivt enn å ha forskjellige areal til forskjellige formål. Det kan være arealtyper som ikke alle enkeltindivider behøver å eie privat, men kan deles mellom flere personer. Eksempler på slike potensielle fellesarealer er treningssentre, parker eller bibliotek. En annen fordel med sambruk- og flerbruksbygg er at det vil minke behovet for nybygging, og dermed redusere klimautslippene fra BAE-industrien.

Strategien uttrykker klart at kommunen og fylkeskommunen forventes å være innflytelsesrike drivere for det sirkulære skiftet. Det forventes blant annet at de inkluderer sirkulærøkonomiske perspektiver i deres eget overordnede planarbeid (Regjeringen 2021: 146). Kommunene trekkes fram som viktige aktører som kan bidra å skape attraktive møteplasser for gjenbruk og reparasjon for beboerne gjennom planarbeidet. Flere kommuner i Norge arbeider allerede med å implementere deleordninger som by-sykler, bibliotek som driver utlån av verktøy, sport-, kunst- og fritidsutstyr (Ibid: 141). En kan altså si at det er klart uttrykt fra statlig hold at lokale myndigheter har et sentralt ansvar for å tilrettelegge og følge opp ved en sirkulær utvikling innenfor deres jurisdiksjon.

Den nasjonale strategien er et klart eksempel på at den norske regjeringen gir føringer for ønsket overgang til en mer sirkulær økonomi, med større fokus på deleordninger. Det redegjøres for både utfordringer og barrierer, noen umiddelbare løsningsforslag og noen langsiktige strategier.

4.1.5 Sirkulært for galleriet

Selv om regjeringen har anerkjent behovet for en ‘radikal endring’ i form av overgang til sirkulærøkonomi med doughnut economics som ideal, så kan man forholde seg til det med en viss skepsis. Klima og miljø, og i voksende grad sosial bærekraft, har fått et stadig sterkere fotfeste blant velgerskaren. En kan derfor stille seg spørsmål om det kan anses som populistisk for partier å hevde at de bryr seg om miljøet, klima eller bærekraft. Jeg skal ikke spekulere for mye i at den sittende regjeringen og resten av de norske partiene nødvendigvis bruker klima og miljø for ‘valgshopping’. Samtidig er det noe motsigende at samtlige av partiene på stortinget, fra ytterste høyre til venstre, hevder å være grønne forkjempere (Hammer 2016), likevel fremmes vekst fortsatt som et av hovedmålene for utviklingen.

Vekst, og da gjerne i form av ‘grønn vekst’, blir fortsatt diskutert som et mål for Norge i flere av de nasjonale dokumentene. I Regjeringen selvrapportering av status til 2030-agendaen står det skrevet «*Fighting climate change and promoting climate neutral growth is a defining task of Norway’s cooperation with the EU*» (KDD og UD 2021: 39). I den nasjonale strategien for en grønn, sirkulær økonomi står det skrevet at «*Omstillinga til eit berekraftig lågutsleppssamfunn opnar eit moglegheitsrom for ny grøn vekst*» (Regjeringen 2021: 10). Videre i dokumentet står det skrevet at «*EUs ambisjon er formulert som ein gradvis overgang til ein regenerativ vekstmodell som har evne til å fornye seg sjølv, og som gir tilbake meir enn han tek ut*» (Ibid: 16). Denne nasjonale strategien er gjennomsyret med diskusjonen om sirkulærøkonomi som et verktøy for å oppnå ‘grønn vekst’. En kan undres hvorvidt den norske regjeringen har anerkjent behovet for radikal endring, slik utviklingsteoretikerne argumenterer for (Kovel 2007, Smith og Max-Neef 2013, Bjonnes og Hargreaves 2016 and Raworth 2017), eller om sirkulærøkonomiens begreper har blitt annektert som populistiske termer for å vinne velgere. Sirkulærøkonomien kan ha blitt inkorporert i den økologiske moderniseringen, hvor det kan argumenteres for sirkulære løsninger uten at det samtidig gjøres en innsats for å endre forbrukermønsteret vårt.

Senest i april i år (2022) anklaget OECD Norge for en laber klimainnsats. Rapporten fra OECD konkluderer med at Norge i skrivende stund ligger an til å redusere utslippene med bare 20 prosent, i motsetning til 55 prosent som regjeringen har lovet. Det påpekes også at norskprodusert olje og gass bidrar til store, indirekte utslipp som ikke fanges opp i Norges klimaregnskap. I rapporten påpekes det at Norge har et av verdens høyeste materialforbruk og

forbruk per innbygger. Det konkluderes med at Norge ikke er på riktig vei når det gjelder å ha økonomisk vekst uten at det fører til lignende vekst i avfall som biprodukt (OECD parafrasert i Cosson-Eide og Aasen 2022). OECD har med andre ord slått fast at den norske regjeringen ikke gjør tilstrekkelige tiltak i tråd med løfter fra Parisavtalen. Rapporten slår fast at,

«Norge har evner og økonomiske midler til å kunne fremskynde en overgang både innenfor egne grenser og i utlandet. Til tross for fremgang på mange områder, står landet overfor en rekke utfordringer, inkludert innenfor bærekraftig forbruk og beskyttelse av mangfold» (OECD sitert i Cosson-Eide og Aasen 2022).

OECD anklager ikke bare Norge for å henge etter, jamfør manglende måloppnåelse til det direkte utslippet. De anklager også Norge for å ha en negativ påvirkning utenfor våre grenser gjennom, det indirekte utslippet som kommer fra befolkningens høye forbruk og som følge av statens olje- og gassproduksjon.

Dokumentanalysen viser positive trender, gjennom endringer i fokus på bærekraft og bærekraftstrategier. Gjennom innholdet i dokumentene pekes retning mot en mer bærekraftig utvikling. Likevel er det vanskelig å se om de følges opp med krav som tvinger frem endring. Basert på OECDs kritikk av regjeringen har foreløpig ikke Norge vist tilstrekkelig innsats for å følge Parisavtalen. Regjeringen mangler spesielt en konkret nok strategi på hvordan Norge skal avvikle olje- og gassektoren på sikt og hvordan vi skal senke det skyhøye konsumnivået, både på samfunns- og personnivå. Sirkulærøkonomi blir diskutert av den norske regjeringen i strategien fra 2021, men økonomisk vekst ser fortsatt ut til å ha et dominant fotfeste i retorikken. Fokuset på økonomisk vekst kan være en indikator på at Campbells (1996) beskrivelse av konflikten mellom økologisk og økonomisk bærekraft fortsatt er til stede. Uavhengig om den økonomiske veksten er grønnere eller ikke, har jordkloden en begrenset ressursmengde og Norge har et dramatisk høyt forbruk. Det er vanskelig å konkludere hvorvidt den norske regjeringen praktiserer en økologisk moderniseringsbasert holdning til utvikling, eller om de har omfavnet den radikale endringen som de ferskeste klimarapportene fra IPCC skriker etter. Det må også vurderes om vekstbegrepet i dokumentene som er analysert brukes som et synonym for utvikling.

Uavhengig av denne kritikken, har fortsatt regjeringen i større grad inkludert både sirkulære løsninger og deleordninger som verktøy i den nasjonale strategien for å oppnå en mer bærekraftig utvikling. Regjeringen har utredet noen klare utfordringer for å oppnå bærekraftig

utvikling, samt noen strategier for å nå målene, både langsiktige og kortsiktige. Det vil derfor være rimelig å anta at liknende planverk vil være å observere på mer lokalt hold, om ikke allerede nå, så i nær framtid.

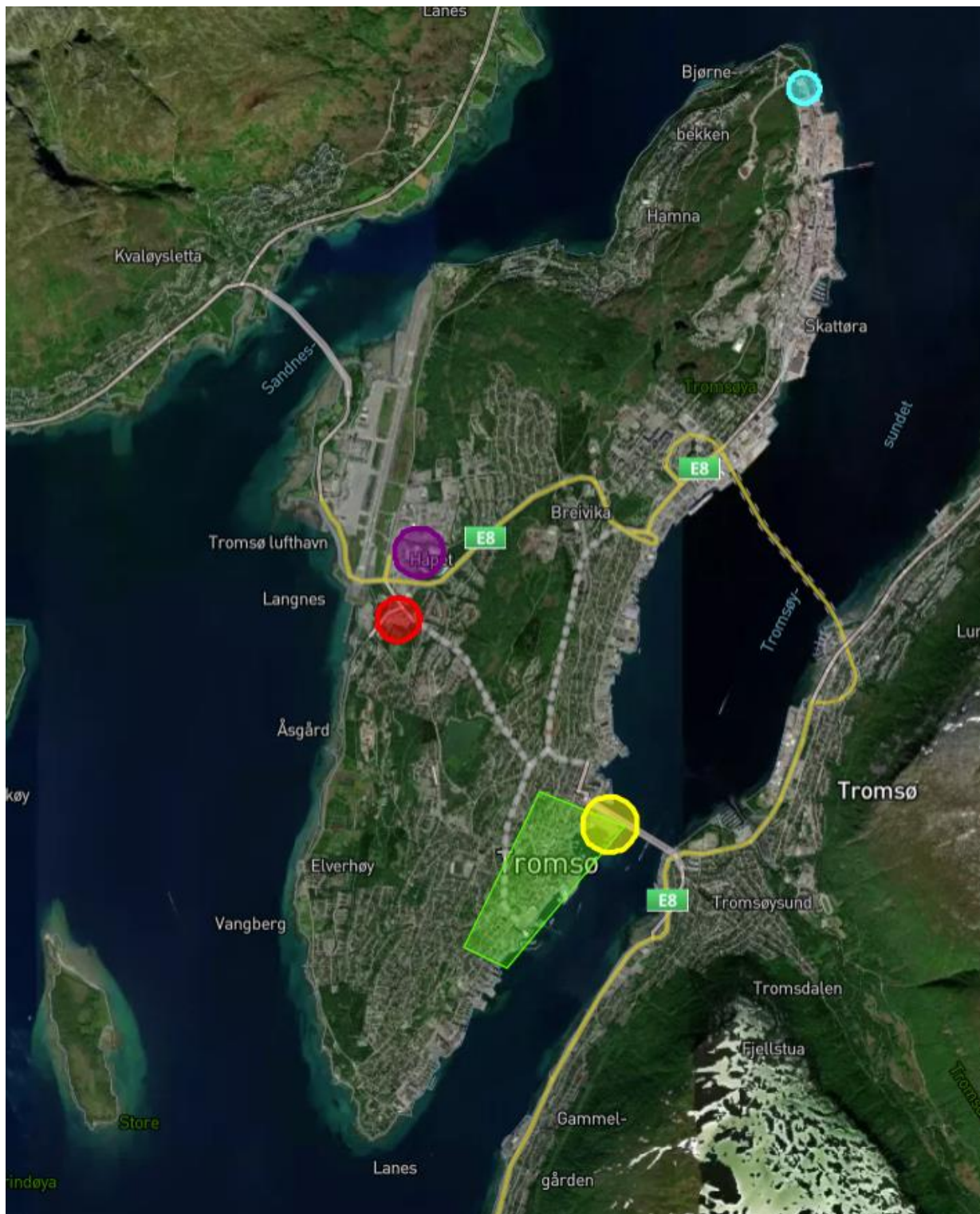
4.2 Delings- og sirkulærøkonomi i Tromsø kommune

Som diskutert i delkapittel 2.2.1 er lokale myndigheter viktige aktører til å fremme og legge til rette for overgangen til en mer sirkulær byutvikling. Den sirkulære byen må legge føringer og premisser som tillater en sirkulær utvikling. Lokale planmyndigheter blir også diskutert som viktige aktører i den nasjonale strategien for en grøn sirkulær økonomi. I dette delkapittelet skal jeg presentere hvordan Tromsø kommune, gjennom ulike planverk og tiltak, arbeider med å fremme sirkulære løsninger og delingsøkonomi. I første seksjon av delkapittelet kommer jeg til å presentere hvordan de ulike kommuneplanverkene jeg har analysert forholder seg til sirkulære løsninger og deleordninger. De påfølgende kapitlene vil presentere ulike strategier og tiltak som kommunen har innført eller arbeider med å innføre.

4.2.1 Sirkulær- og delingsøkonomi i kommuneplanverket

I Kommunedelplanens samfunnsdel og arealstrategi 2020-2032 henvises det til FNs bærekraftsmål, og det settes klare mål og tiltak til hvordan de ønsker å oppnå sosial, økonomisk og økologisk bærekraft. Blant problemstillingene som påpekes er økte forskjeller i levekår, sosial helse og samfunnsdeltakelse, store krav til reduksjon i klimagassutslipp og miljøforbedring, og økt press på arealressurser (Tromsø kommune 2020 c: 6). Videre påpekes det at kommunen har som mål at innen 2032 tar Tromsøs innbyggere bevisste valg om forbruk og som fører til redusert klimaavtrykk. Kommunens og byens kompetanse på klimaendring og klimagassutslipp gir konkurransemessige fordeler for næringslivet og bidrar til økt verdiskaping (Tromsø kommune 2020 c: 12). Ut ifra denne planen er det uklart hvordan kommunen ønsker å arbeide for å gjøre innbyggerne sine såpass bevisste at de kan ta mer klimanøytrale valg. Kommunen skal «tilrettelegge for sirkulærøkonomi gjennom redusert forbruk, økt deling og gjenbruk» (Ibid: 13), men det står ikke hvordan kommunen tenker å gjennomføre dette. Det kan også stilles spørsmål til fokuset på økt verdiskaping i planen. Verdiskaping er følgelig viktig i samfunnet, men kan dette målet sees på som et eksempel på økologisk modernisering? Er kommunen fortsatt mest interessert i en 'grønn økonomisk vekst', selv om vi må senke forbruket vårt? Selv påpeker kommunen at målet til 2032 er «Vi skaper verdier basert på vår arktiske kompetanse og forsvarlig bruk av ressursene innenfor naturens tålegrense» (Ibid: 14). En kan argumentere for at fokuset på vekst står i et motsetningsforhold til målet om forsvarlig forbruk av ressurser innenfor det økologiske taket.

Det er lite informasjon om hvordan de eksakt tenker at denne utviklingen skal forekomme, og dermed blir det vanskelig å trekke noen konklusjoner.



Figur 8: Viktige lokalisasjoner for oppgaven. Kilde: kommunekart.no.
Tromsø sentrum er markert i Grønt felt. Remiks Miljøpark er markert i lyseblått. Jernibutikken er markert i lilla. Tomten tiltenkt Tromsø bærekraftsenter er markert i rødt. Bydelen Vervet er markert i gult.

For å oppnå en økonomisk bærekraft for befolkningen står det at kommunen skal *«utjevne sosial ulikhet gjennom universelle tiltak, og suppleres med målrettede tiltak rettet mot lavinntektshusholdninger og andre vanskeligstilte»* (Tromsø kommune 2020 c: 15). Dette er et mål rettet mot sosial bærekraftig utvikling. Det skrives derimot lite om hvilke ‘målrettede tiltak’ som er tiltenkt. Delingsøkonomiske ordninger kan ha et klart potensiale for å bidra til utjevningen. Fortetting med kvalitet vil også potensielt bidra, ettersom det vil kunne bringe hverdagsbehovene nærmere og redusere behovet for og tiden brukt på transport. Den kompakte byen virker å være satt som ideal for byutviklingen, ved at kommunen påpeker at de ønsker at *«Byområdet har en kompakt struktur. Gjennom samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging skal økningen i persontransporten tas gjennom gange, sykkel og kollektiv»* innen 2032 (Ibid: 9).

I Tromsø kommunes Klima-, miljø- og energiplan for 2018-2025 lager kommunen en handlingsplan med strategier og tiltak for å oppnå klima-, miljø- og energimålene kommunen har satt. I handlingsplanen presenterer kommunen sine seks forskjellige roller; kommunen som kravstiller, tilrettelegger, innkjøper, eier, fasilitator og nettverksaktør og som kunnskapsformidler og bevisstgjører (2018 b: 18-20). Innenfor disse rollene beskriver handlingsplanen tiltak og strategier, angående klima, miljø og energi, som kommunen skal gjennomføre i denne planperioden. Gjennom rollebeskrivelsen og listen over tiltak og strategier, er det enklere å se hvordan kommunen skal kunne operasjonalisere en overgang til en mer sirkulær økonomi. Listen med kommunens roller, tiltak og strategier vises i tabell 3.

Tabell 3: Tromsø kommunes forskjellige roller og handlingsplan. Kilde: Klima-, miljø- og energiplanen 2018-2025 (Tromsø kommune 2018 b)

Kommunens rolle	Tiltak og strategier
Kommunen som kravstiller	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal som lokal planmyndighet stille ambisiøse krav til utbyggere, først og fremst med tanke på krav som både gir reduserte klimagassutslipp, forbedret lokalmiljø og redusert energibruk. Tromsø kommune skal bruke sin rolle som tilsynsmyndighet for å minimere antallet avvik fra gjeldende lov- og forskriftskrav.
Kommunen som tilrettelegger	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal jobbe langsiktig med en omstilling av Tromsø i retning mot et lavutslippssamfunn. Dette inkluderer også tilrettelegging for løsninger som bidrar til en mer sirkulær økonomi. Tromsø kommune som Arktisk hovedstad skal ha den reneste kystlinjen i Norge.
Kommunen som innkjøper	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal gjennom ny anskaffelsesstrategi identifisere de typer av anskaffelser som har særlig stor miljøpåvirkning. Her skal det stilles treffsikre spesifikasjonskrav og miljø skal vektes med minimum 40 %, i de anskaffelser der det er hensiktsmessig at miljø brukes som tildelingskriterium.
Kommunen som eier	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal bli et forbilde i Tromsø med tanke på drift og forvaltning av egne bygg. Dette skal i tillegg til en redusert miljøpåvirkning gi reduserte driftskostnader for kommunen. Tromsø kommune skal bruke Klima-, miljø- og energiplanen til å spisse sin rolle som eier. Eierskapsmeldingen skal spesielt gjenspeile de forventningene som kommunen har til de selskapene som har en nøkkelrolle for at målene i planen skal oppnås.
Kommunen som fasilitator og nettverksaktør	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal bruke sin deltakelse i aktuelle nettverk på en målrettet måte, for å få størst mulig effekt i forhold til brukte ressurser.
Kommunen som kunnskapsformidler og bevisstgjører	<ul style="list-style-type: none"> Tromsø kommune skal bruke Miljøfyrtårn som sitt viktigste verktøy for å stimulere til bevisstgjøring og gode holdninger hos barn og ungdommer ... også bidra til kompetanseheving og bevisstgjøring hos kommunens ansatte og i lokalt næringsliv. Tromsø kommune skal bidra til økt fokus på gode holdninger til gjenbruk og resirkulering samt håndtering av avfall generelt.

Tromsø kommune anser at de har forskjellige roller å utføre i det grønne skiftet. Forskjellige dimensjoner av bærekraft ligger til grunn i flere, om ikke samtlige, av tiltakene og strategiene som nevnes i dette plandokumentet (Tromsø kommune 2018: b). Det settes klare føringer på hvilke roller Tromsø kommune mener de selv skal fylle i klimasatsingen. I plandokumentet rettfærdiggjøres behovet for en høyner klimasatsing i byen basert på den drastiske økningen i miljøgasser de siste par tiårene. For drift og investeringer i Tromsø kommune har klimafotavtrykket økt med fra rundt 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2001 til rundt 78 000 tonn i 2016. Det tilsvarer en økning på ca. 53 %. Hvis dette justeres for befolkningsøkningen,

blir økningen i klimafotavtrykk per innbygger 26, 5 % (Tromsø kommune 2018 b: 10). Dette er en negativ trend i forhold til målet om å senke klimagassutslippene som er satt av både FN og EU. Kommunen påpeker også at indirekte utslipp, gjennom kjøp av varer og tjenester der utslippene oppstår utenfor kommunens grenser, utgjør omtrent 80 % av klimafotavtrykket til kommunal tjenesteproduksjon. Videre påpeker de at «*dette betyr at kommunen kan redusere sine klimagassutslipp gjennom å stille miljøkrav i anskaffelser*» (Tromsø kommune 2018 b: 10). I strategien og tiltakene blir samtlige av Næss' (2018) syv mål for bærekraftig byutvikling berørt. Særlig gjelder det områdene klima, miljø og forurensing.

Som diskutert i delkapittel 1.4 var Tromsø blant søkerne for å bli en av EUs 100 klimanøytrale byer innen 2030. Formålet med EU-prosjektet er at Tromsø ikke skal ha større direkte klimautslipp enn byen klarer å rense. Hvis byen produserer mye klimagasser, må også byen rense tilsvarende mengde klimagasser for å «komme i null» slik at de kan bli nøytral. Basert på den dramatiske økningen i klimagassutslipp Tromsø har hatt de siste tiårene, er det logisk at byen ønsket å delta i en slik satsing. Deltakelsen ville riktignok bare omhandle reduksjonen av Tromsøs direkte utslipp. Klimagassen som skapes gjennom transport, produksjon og konsum innenfor Tromsø kommunes geografiske område. Det inkluderer altså ikke de indirekte utslippene som forekommer gjennom forbruksvarer vi importerer fra andre geografiske områder (Prosessleder fra Tromsø kommune for prosjektet '100 klimanøytrale byer', personlig kommunikasjon, 29.03.2022). Dermed vil sannsynligvis ikke delingsøkonomiske tiltak som fokuserer på å senke enkeltindividets forbruk, satses mer på som følge av EU-satsingen. Det betyr nødvendigvis ikke at Tromsø kommune ekskluderer delingsøkonomiske løsninger i planlegging og utformingen av Tromsø. Som nevnt ovenfor har kommunen påpekt effekten av indirekte utslipp i Klima- Miljø- og Energiplanen (Tromsø kommune 2018 b). Fortetting er et eksempel på byutviklingspraksis som bidrar å senke direkte utslipp i form av karbonutslipp fra transport. For en effektiv fortetting med kvalitet, kan deling av areal og ressurser være imperativt for å sikre enkeltpersonen tilgang til mest mulig goder og ressurser.

I både Kommuneplanens arealdel 2017-2026 (2017) og Kommunedelplanen for Tromsø sentrum 2020-2032 (2020 a) presenteres fortetting med kvalitet, reduksjon av personbilbruk og klimagassutslipp som viktige bærekraftstiltak. Kommunens fortettingsstrategi diskuteres i større detalj i neste delkapittel (kapittel 5.2.2). Gjenbruk fokuseres utelukkende på gjennom

transformasjonsprosjekter, ved gjenbruk av bygningsmasser. I verken Kommunedelplanen for sentrum (2020 a) eller Kommuneplanens arealdel (2017) blir sirkulære løsninger eller deleordninger diskutert i noen spesiell grad.

4.2.2 Fortetting og flerbruksområder

I både Tromsø kommunes sentrumsplan 2020-2032 og Kommuneplanens arealdel 2017-26 blir fortetting og idealet om den kompakte byen (eventuelt nærhetsbyen og timinuttersbyen) holdt sentral. Det skal legges til rette for fortetting av boliger i sentrum. Det skal forsøkes å utvikle et system hvor utbyggere som vil bygge i sentrum kan pålegges å bidra å finansiere eller bygge uteromtilbud for beboerne i offentlige byrom (Tromsø kommune 2020 a: 12). Krav til universell utforming skal ligge til grunn for planløsninger og formgivning (Ibid: 36). I plandokumentet står det at Tromsøs byrom skal være flerfunksjonelle, og fem prinsipper som må oppfylles for dette idealet; (1) byrommet skal være gode møteplasser for alle; (2) byrommet skal være steder for aktivitet, særskilt for barn, unge og eldre; (3) byrommet skal skape et mangfold av opplevelser; (4) bruken av byrommet må tilpasses stedets egenskaper (egnet); (5) byrommet skal ha innslag av grønt og blått. Planleggeren i Tromsø kommune forklarer,

«Vi er opptatt av, blant annet, å samlokalisere funksjoner slik at man får merverdi ut av investeringene vi gjør. Slik at man tenker flerfunksjonelt både på bygninger, byrom og all infrastruktur. F. eks at en skolegård kan være en bydelspark om ettermiddagen. At man ikke tenker en og en funksjon, men heller flerfunksjonelt bruk av det bygde ... Det er rett og slett å bygge by. Å samlokalisere flere funksjoner som kan ha ulikt bruk, både over året, uken og døgnet. I stedet for å tenke funksjonalistisk hvor alle funksjoner bygges hver for seg uavhengig av hverandre» (Planlegger Tromsø kommune).

Den samme rasjonaliteten rundt flerfunksjonalitet som beskrives av planleggeren fra kommunen blir diskutert i sentrumsplanen fra 2020-2032,

«Hvert sted skal gi mulighet for 4-7 aktiviteter, fordi det gir en positiv synergi der den ene aktiviteten understøtter den andre. F.eks. sitteplass, ulike leke- og aktivitetsarealer, utsiktspunkt, attraksjon/kunst og ganglinje. Byrommet skal være en god sosial møteplass på tvers av aldersgrupper» (Tromsø kommune 2020 a: 36).

Hensikten med å samlokalisere ulike funksjoner har flere dimensjoner. Kommunen bruker flerfunksjonalitet som et virkemiddel for fortettingsprosessen. Ved å samle flere av byens funksjoner innenfor samme areal, slipper man å finne plass til hver enkelt funksjon. Dette er åpenbart mer arealeffektivt. Det vil også, avhengig av hvilke funksjoner som samlokaliseres, kunne bidra til å minke distansen fra den enkelte beboer til hverdagsdestinasjonene. Dette vil

kunne bidra til å nå idealet om 'nærhetsbyen', eventuelt den kompakte byen, ettersom det sannsynligvis reduserer behov for persontransport med bil. Det kan også redusere transportetappene for varer, noe gir en miljømessig gevinst. Samlokaliseringen av funksjoner vil også være en mer økonomisk løsning for kommunen, ettersom de kan plassere flere av byfunksjonene innenfor et bygningsprosjekt. Sentrumsplanen vektlegger spesielt at flerfunksjonaliteten skal kunne bidra til å skape gode møteplasser, et sosialt bærekraftiltak som kan bidra til økt trivsel for den enkelte beboer. I planverket fra kommunen fremgår at styrking av kollektivtilbud og myke trafikanter skal bidra å skape fortetting med kvalitet.

*«Planstrategien peker videre på hvordan en proaktiv miljøpolitikk skal stimulere til utvikling av konsentrerte byområder i knutepunktakser, kompakt arealbruk og fortetting, som igjen skal stimulere til økt kollektiv -, gange og sykkelbruk»
(Tromsø kommune 2017: 11).*

Målet med styrkingen av kollektivtilbudet kan sies å være todelt. På et sosialt plan er målet å bidra til å nå idealet om den kompakte byen. En bedre kollektivtransport vil kunne redusere bilbruk innenfor byen og ut til distriktene. Et mer robust kollektivtilbud vil gjøre byen mer tilgjengelig for de som ikke kjører privatbil. Det miljømessige målet er å senke bruken av persontransport i form av personbiler, noe som vil bidra å nå målet med å senke de direkte utslippene. Deleordninger blir, som tidligere nevnt, verken diskutert i kommunens sentrumsplan (2020 b) eller arealdel (2017). Deling av ulike allmenninger vil potensielt kunne bidra til en effektiv fortetting med kvalitet. Gjennom å dele på fellesarealer vil man kunne bygge mer arealeffektivt, noe som potensielt bidrar til fortettingen uten å innskrenke tilbudene til beboerne.

4.2.3 Ko-konsum av transportmidler

Under samtalen med en av lederne fra kommune- og byutviklingsutvalget (KoBy) fortalte hen at kommunen har forsøkt å redusere antall parkeringsplasser i byen, for å stimulere til en satsing på debiler (Leder i KoBy). Det er flere eksempler fra dokumentene jeg studerte fra Tromsø kommune som tilsier at de ønsker å skape en mer restriktiv føring på antall parkeringsplasser i byen. I Kommuneplanens arealdel for 2017-2026 skrives det at

*«I forhold til restriktive tiltak for bruk av privatbil, er det utarbeidet en parkeringsnorm for Tromsø som er en del av forslaget til kommuneplanens arealdel ... Parkeringsnormen angir hvor mye parkering som tillates og kreves i de ulike sonene og i forhold til de ulike byggeformålene i kommunen. Parkeringsnormen bidrar til at dette blir mere forutsigbart for utbyggere og tiltakshavere»
(Tromsø kommune 2017: 11).*

«Som del av arbeidet i Transportnett Tromsø er det utarbeidet et forslag til Parkeringsnorm. Denne normen består av en geografisk soneinndeling, med tilhørende forslag til tillatt antall parkeringsplasser for bil og sykkel, i boligområder og næringsarealer. Parkeringsnormen er tatt inn som bestemmelse til kommuneplanen. Utgangspunktet for soneinndelingen i normen er en analyse gjort på bakgrunn av tilgjengelighet med kollektiv, samt avstand og reisetid med sykkel og gange» (Tromsø kommune 2017: 37).

Det er riktignok noe uklart i hvilken grad denne normen skal begrense utbyggingen av, og eventuelt fjerne eksisterende, parkeringsplasser. I flere av dokumentene fra kommunen fremgår det spesielt at parkeringsplasser i sentrum, og spesielt langs kaipromenaden, skal fjernes for å skape et bedre bybilde (Tromsø kommune 2017, 2020 og 2022). Det blir blant annet foreslått å øke kapasiteten for fjellparkeringen i tunnelsystemet i Tromsø, for å fjerne noe av parkeringen og biltrafikken i sentrum. Den ønskede reduksjonen av biltrafikk rettferdiggjøres ved å henvise til miljøgevinster og bedre bymiljø. Det diskuteres blant annet at parkeringsflater ved UiT og UNN skal benyttes til eventuell ny utbygging for å opprettholde verdifull overordnet grønnstruktur (Tromsø kommune 2017: 25). Opprettingen av deleordninger på bil, eller andre transportmidler, blir ikke diskutert i noen av de studerte planene. Med andre ord, så ser det ikke ut som KoBy ennå har fått gjennomslag for intensjonen om å opprette bildeleordninger. En av lederne fra KoBy viste riktignok til at de har hatt kontakt med utbyggeren BONORD angående delebiler.

«Vi har også vært i kontakt med BONORD. De har et prosjekt hvor de har lyst til at kommunen skal være en aktør som bidrar å få til et stort delebilprosjekt, der man ser på hele byen og får med flere boligutviklere. Der de kjører de samme konseptene som biler, sykler og alt imellom som er elektrisk og kunne ha felles ladestasjoner som kan være rundt omkring i byen. Da nytter det ikke bare at BONORD kjører dette, man må ha flere plasser» (Leder i KoBy).

Ideen med dette prosjektet er at Tromsø kommune skal være i front som aktør for å skape ordninger hvor ladestasjoner blir plassert rundt i hele byen, slik at det kan etableres deleordninger på elektriske biler, sykler og andre transportmidler. BONORD skriver på sine hjemmesider at de ønsker å tilby tjenesten i bydeler hvor det er tung kunderepresentasjon av BONORD (BONORD 2022). Ønsket deres er å få etableringen av delebiler og –sykler i

sentrum også, men det har de i skrivende stund ikke fått til. For å benytte seg av tjenesten står det skrevet på hjemmesiden at:

«Du registrerer deg og booker bil gjennom en mobilapp, og betaler for antall timer du bruker den. Foreløpig vil dette være en A til A-tjeneste. Det betyr at du må levere bilen samme sted som du hentet den, men på sikt håper vi at tjenesten skal bli så populær at vi kan ha mange biler og at du da kan hente på en stasjon og levere bilen på en annen» (BONORD 2022).

Inkluderingen av kommunen er for å oppskalere tilbudet slik at det kan være tilgjengelig i større deler av Tromsø, ikke bare områdene med høy representasjon av BONORD-kunder. BONORDs ønske er at Tromsø kommune skal skape en bystruktur hvor det finnes ladestasjoner hvor delebilene kan hentes og/eller leveres slik at det ikke behøves å kjøre dem tilbake til lokalisasjonen den ble hentet. Dette er for å gjøre tjenesten mer tilgjengelig og rimeligere. Prosjektet beskrives av BONORD som et bærekraftig initiativ som bygger på delingsøkonomien.

«Dette er en av årsakene til at vi lanserer dette tilbudet. Tjenesten er egentlig delingsøkonomi i praksis. Vi får redusert antall biler som igjen gir en miljømessig gevinst og er bærekraftig ... Tjenesten vil bli selvfinansierende på sikt, men det vil kreve litt kapital å få den i gang» (BONORD 2022)

Denne formen for delingsøkonomi hører under tilgangøkonomien, ettersom den omhandler å tilby en mer effektiv utnyttelse av en underutnyttet ressurs. Det er mulig å argumentere for at bruken av mobilapp for å organisere delingen gjør at den også passer innenfor plattformøkonomien, men ettersom den drives av en bedrift med formål om fortjeneste, og ikke mellom 'likemenn' vil den ikke passe jamfør kategoriseringen til Acquier et al. Det er ikke deleordning som behøver, eller legger til rette for, noe meningsfulle, sosiale bånd, og vil dermed ses på som 'sharing out' innenfor Belks begrepsapparat. Ettersom det er basert på leiefunksjon, hvor man betaler en kontingent for å låne transportmiddelet faller det innenfor Belks definisjon på et kollaborativt konsum, hvor befolkningen konsumerer ressurser sammen. I teorien vil dette tilbudet, hvis det skaleres opp slik BONORD ønsker, kunne redusere husstander behov for å eie egen bil. Dette vil kunne være både økonomisk og sosialt bærekraftig ettersom det gir befolkningsgruppen som tidligere ikke hadde råd til bil et annet alternativ enn å kjøpe. Det kan igjen resultere i at den enkelt beboer kan spare utgiften som følger fra å eie en egen bil. Ved å redusere behovet for å eie bil, kan prosjektet også være miljømessig bærekraftig ettersom man kan produsere færre nye biler. Dette vil redusere Tromsø, og Norges, indirekte utslipp. Færre biler vil resultere i lavere klimautslipp. Ettersom

bilene skal være elektriske vil det redusere karbonutslippet ytterligere. Reduksjonen i karbonutslippet fra bilene når den brukes vil kunne redusere det direkte utslippet. Hvis flere benytter delebilordninger, framfor å eie egen personbil, vil det også kunne redusere behovet for parkeringsplasser i byen. Dette frigir dermed areal til andre formål i byutviklingen, enten til nye bygningsprosjekter eller til oppretting av nye grønne arealer eller andre tiltak som vil bidra til økt fortetting med kvalitet. Lederen fra KoBy forklarer at Kommunen foreløpig ikke har valgt å delta i prosjektet.

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

Hen utelukker ikke at kommunen kan ta del i dette prosjektet, eller liknende, men det må være en ordentlig gjennomført anbudsprosess for å tre inn i et slikt prosjekt. Lederen for KoBy påpeker også at det er viktig å inkludere flere boligutviklere hvis dette tilbudet skal kunne strekke seg til å dekke hele byen. Det kan være utfordrende å få samlet samtlige av byens utbyggere til å samarbeide, spesielt hvis det ledes og skal være til fortjeneste for bare en av konkurrentene. Det vil kunne skape konflikter blant målet om bærekraftig byutvikling og bærekraftig økonomisk drift.

4.2.4 Kollektive boformer

Blant kommunens tiltak for å skape en mer bærekraftig byutvikling forteller planleggeren fra kommunen at *«Vi har jobbet mye med boligpolitiske grep i Tromsø, som utfordrer den private byggebransjen»*. Blant disse grepene for å utfordre byggebransjen, er et større fokus på alternative boformer. Kommunen har satset på å utrede av flere kollektive boformer. Disse alternative boformene blir beskrevet som potensielle løsninger til ulike bærekraftproblemer i Tromsø. Både planleggeren fra Tromsø kommune og lederen fra KoBy er enige om at deleordninger burde være et godt tilbud for Tromsøs demografi.

«Vi [Tromsø kommune] har en stor andel ene-husholdninger i Tromsø, og det burde egentlig invitere til å lage deleordninger. I stedet for bygg med veldig mange småleiligheter, noe som for så vidt er tilpasset ene-husholdninger, men et bedre svar burde være flere kollektive løsninger: bofelleskap eller bokollektiver.» (Planlegger Tromsø kommune).

«Vi har en veldig høy andel med folk som bor alene i husholdninger i Tromsø. Hvis man har et felleskap rundt, for eksempel delingsøkonomien, der man bor, så blir man tvunget til å

forholde seg til de man bor sammen med. Da blir det liksom et felleskap, og det kan være viktig for det sosiale, ensomhet og ikke minst økonomien for den enkelte.» (Lederen i KoBy).

Boligutviklingen vi har sett per i dag tilviser at en større andel mennesker bor alene. I følge SSB bodde i underkant av en femtedel, altså 20 %, i Norge alene i 2021 (SSB 2021). Kjøpekraften til hver enkeltperson er naturligvis lavere enn den er for et par (eller flere personer). Dette har resultert i at det bygges større andel leiligheter med mindre areal per boenhet, for å tilpasse økningen ene-husholdninger. Planleggeren fra kommunen og lederen fra KoBy påpeker at økningen i antall ensligboende burde motivere til å opprette flere kollektive boformer og arenaer for deleordninger. Ene-husholdninger er også konterproduktivt til Tromsø kommunes ideal om nærhetsbyen. Det vil nemlig vært mer arealeffektivt hvis flere av ene-husholdningene kunne blitt sammenslått til bofellesskap eller bokollektiver, noe som ville bidratt i kommunens streben etter fortetting med kvalitet. For enkeltpersonen ville kollektive boformer sannsynligvis også bære økonomiske gevinster ettersom en deler på utgiftene, både innkjøps- og vedlikeholdsutgiftene, på en rekke varer og areal på flere personer. Annet enn den økonomiske byrden en kan få med å bo alene, nevnte lederen av KoBy også sosiale byrder spesielt tilknyttet ensomhet. Planleggeren fra kommunen utdyper om ensomhet som en helseutfordring i byen:

«Vi vet jo at ensomhet er en helseutfordring i Norge, kanskje den største helseutfordringen når alle har sluttet å røyke. Og da vil jo løsninger som å dele det praktiske, som også har en økonomisk side, hjelpe på det sosiale ... Først og fremst er det faktisk viktig for folk å ha møteplasser i hverdagen.» (Planlegger Tromsø kommune).

Ensomhet er tett knyttet til mental helse, og den økte helseutfordringen det utgjør i Tromsø, og Norge for øvrig, må løses for å oppnå et mer sosialt bærekraftig samfunn. Med en voksende andel av befolkningen som bor alene er det desto viktigere å skape alternative arenaer for menneskelig interaksjon for å sikre sosialisering. *«Det [kollektive boformer] er mye mer vanlig mange andre plasser enn i Norge. Det er en måte å spare areal på, samtidig som man skaper noe sosialt og felleskap.» (Leder fra KoBy).* Begge representantene fra Kommunen lanserer deling og deleordninger som viktige alternativer til å danne felleskap og sosiale interaksjoner mellom mennesker. Dette er i tråd med Belks begrep kalt 'sharing-in', hvor delingen er forankret i omsorg og betydningsfulle sosiale bånd (Belk 2017 b). Delingen som beskrives av representantene fra kommunen blir ikke beskrevet som en interaksjon med økonomisk gevinst som hovedformål, jamfør det Belk betegner som 'sharing-out' og pseudodeling (Belk 2017 a og b). Representantene fra kommunen fremmer deling som

muligheten for å knytte og vedlikeholde betydningsfulle sosiale bånd, som de mener er spesielt viktig i en befolkning som er mer alene og ensom enn tidligere (Leder i KoBy og planlegger fra Tromsø kommune).

Kollektive boformer er allerede utbredt blant studenter og unge voksne, som er en av de største befolkningsgruppene i Tromsø. Informantene fra kommunen diskuterer muligheten og intensjonen om å oppskalere denne boformen til andre befolkningsgrupper i byen. Lederen fra KoBy fortalte at de nettopp hadde fullført reguleringen av et pilotprosjekt for bokollektiv for seniorer. Planleggeren fra kommunen utdyper at seniorbefolkninger er en naturlig folkegruppe å gjennomføre et slikt pilotprosjekt på:

«Vi har veldig mange år mellom vi slutter å jobbe fram til vi flytter inn på sykehjemmet. De årene hadde de ikke i 'gamle dagene'. Jeg tror den tidsperioden [fra 60-80 år] er en tid når veldig mange søker et felleskap. En periode i livet hvor mange snur litt om på verdiene og kanskje opplever ensomhetstrykket når de slutter å jobbe, og ønsker det sosiale inn i den perioden av livet. Mange kommer til å miste sin ektefelle og barnene bor kanskje på andre siden av landet» (Planlegger Tromsø kommune).

Forventet levealder har økt drastisk de siste par tiårene grunnet, blant annet, utviklingen i moderne medisin. Seniorgruppen, alder 60-80 år, er også en del av befolkningen hvor det rapporteres mye ensomhet. Når man pensjonerer seg mister mange sin primære kilde til sosialisering og felleskap som kommer gjennom arbeidsplassen. Som planleggeren fra kommunen påpeker kan de også ha mistet livspartneren sin, og familien kan bo i andre deler av landet. Mange i pensjonsalderen kan dermed lide av få nære sosiale bånd. Bokollektiver og –felleskap vil sannsynligvis ikke være av motivert av den økonomiske gevinsten de eldre vil oppleve, men heller de sosiale forholdene som følger med boformen. Planleggeren fra kommunen påpeker at *«jeg tenker at seniorer er en spesiell gruppe som vil kunne få bedre livskvalitet av å ha deleordninger i boligene sine»*. Pilotprosjektet 'Seniorhuset' er et ikke-kommersielt boligprosjekt som innebærer et bokollektiv med relativt små boligenheter og store fellesarealer som kjøkken og spisestue, og det skal være mulig å inkludere fasiliteter til trening, verksted eller hjemmekino. Det er tilpasset 10-12 beboere, som skal være *«friske og aktive eldre som ønsker felleskap med venner og likesinnede»* (Seniorhuset n.d.). Planleggeren fra kommunen fortalte at,

«Seniorhuset har jobbet med å få kjøpt en tomt eid av kommunen ettersom det var vanskelig å få tak i en tomt til prosjektet. Da ble det bestemt politisk at de skulle få kjøpe en tomt, til markedspris, siden det var viktig for kommunen å få opp 'forbildeprosjektet' ... Jeg har veldig tro på slike forbildeprosjekter, og at når folk ser hvordan det kan fungerer vil det være inspirerende. Jeg tror det er et trendskifte i Norge hvor folk ønsker mer sosiale liv enn det er vanlig å ha. Det passer ikke for alle så klart, men jeg tror for veldig mange» (Planlegger Tromsø kommunen).

Kommunen solgte en kommunal eiendom til prosjektet ettersom de ønsker dette som et 'forbildeprosjekt'. Det er en rekke fordeler hvis bokollektiver kan være en suksesshistorie innenfor eldreomsorgen. Det vil bære økonomiske og sosiale fordeler ettersom det vil bli rimeligere per enkeltindivid å ta del i et spleiselag samtidig som det skaper sosiale strukturer og felleskap. På seniorhusets hjemmesider skrives det også hvordan kollektive boformer leder til miljømessig bærekraft. *«Vi forbruker mindre; energi, varer og utstyr, og slik bidrar vi til en mer effektiv ressursbruk ... Nærhet til offentlig kommunikasjon gjør oss mindre bilavhengig for å ivareta daglige ærend» (Seniorhuset n.d.).* I teorien vil altså denne boligformen kunne positivt påvirke alle de tre dimensjonene av bærekraft, sosial, økonomisk og miljømessig. En kan argumentere for at slik kollektiv boform vil kunne skape et delingsforhold i henhold til en samfunnsbasert tilgangøkonomi; siden det blir koordinering av goder og tjenester, samt deling av underutnyttede 'assets' innenfor et ikke-hierarkisk og ikke-inntektsgenererende forhold. Kommunen ønsker derfor dette som et pilotprosjekt siden det kan få en snøballeffekt som leder til en økning av liknende typer prosjekter. Hvis disse typer prosjekter blir en suksess kan det være at prisen øker betraktelig pga. høyere etterspørsel. Det kan ekskludere de i samfunnet med lavere inntekt, noe som ikke fremmer utvikling av sosial bærekraft.

Planleggeren fra kommunen påpeker enda et potensielt samfunnsgode som følge av denne boformen. Det kan bidra til å frigjøre eneboliger, enten til andre byggeprosjekter eller til barnefamilier.

«I et byplanperspektiv er det interessant hvis det er en enslig enke [statistisk sett er det ofte enker] som flytter til en mindre leilighet så frigjøres eneboligen kanskje til en barnefamilie ... I Tromsø har vi faktisk en ganske god match med boligtyper og befolkning teoretisk sett, men det at de eldre gjerne blir boende veldig lenge gjør at det ikke går opp i praksis ... Jeg mener så klart ikke at man skal jage eldre mennesker fra boligene sine, men jeg tror at mange kunne ønsket å flytte hvis de hadde hatt et godt alternativ» (Planlegger Tromsø kommune).

Det er sannsynlig at barnefamilier ikke ønsker å bo i bokollektiver, ettersom de som regel behøver mer plass. Tanken er at ved etableringen av, for eksempel bokollektiv, kan de eldre få

et mer sosialt tilbud, som vil kunne frigjøre eneboligen deres. Det vil være mer arealeffektivt å bygge gode bokollektiver og bofelleskap framfor å utbygge nye eneboliger for barnefamilier.

4.2.5 Gjenvinning og bærekraftsenter med Remiks

Gjenbruk og gjenvinning er sentrale tiltak for å oppnå en mer sirkulær økonomi, og Remiks Miljøpark AS er en svært viktig aktør i Tromsø som arbeider med det. Prosjektlederen fra Remiks forklarer at «*hvis ikke vi gjør jobben vår, så kollapser byen og samfunnet rundt oss. Hvis vi ikke kommer og henter søppelen til folk så flyter det over ... alt kollapser*». Et viktig bidrag for å kunne realisere idealet om økt gjenvinning er kildesortering av avfall. Som Boye (2019) beskriver, burde avfall bli sett på som en potensiell råvare. For å kunne behandle det som potensielle råvarer må det gjennomgå en rigid kildesortering. Prosjektlederen forteller at en av de viktige jobbene deres er å hjelpe befolkningen til å bli flinkere å sortere avfallet sitt. Hen forteller at

«Vi bidrar til at folk blir flinkere å sortere søppelet sitt, slik at vi kan gjenbruke og gjenvinne mest mulig. I dag er vi ikke helt på topp i materialgjenvinning. Det er ikke så mye som går til materialgjenvinning, både på grunn av måten vi har gjort ting på men også fordi folk kanskje ikke er like bevisst som vi skulle håpet.»

(Prosjektleder på Remiks)

Per i dag kildesorterer vi plast, kartong, restavfall og matavfall i hjemmet. Spesialavfall, som papp, elektronikk og hageavfall etc., må leveres til avfallsmottaket på selve miljøparken til Remiks. Dette kan oppleves som tungvint å levere, og dermed tungvint å sortere spesialavfallet. Ringvirkningen blir i så fall at materialgjenvinningen blir mindre effektiv. Et av målene for Remiks har dermed vært å gjøre kildesortering, og da også materialgjenvinning, enda enklere og lettere tilgjengelig. Prosjektlederen forteller at

«Vi jobber med utvidelse av tjenestetilbudet. I dag har vi en stor returstasjon som folk flest kan komme å levere sin papp og farlig avfall borte på nordøyen. Nå satser vi på containere som kommer rundt [i byen] noe som gjør at folk har det [avfallslevering] lettere tilgjengelig, de som ikke har bil kan komme og levere fra seg ting. Vi er tettere på slik at vi slipper all kjøringen til nordøyen fra folk flest. Vi skal utvide fra 5-6 steder vi testet i fjor, til rundt 24 plasser vi skal rundt på i fast turnus i måneden.» (Prosjektleder på Remiks).

Dette håper man skal bidra til gjenvinning og resirkulering. En av de positive bærekrafteffektene som trolig kommer med økningen i tjenestetilbudet vil være redusert

biltrafikk til miljøparken, som igjen vil kunne senke det direkte karbonutslippet som produseres i byen.

I tillegg til å arbeide med avfallsforvaltning har Remiks flere initiativer der det satses på sirkulære løsninger. Remiks har i en årrekke drevet en bruktbuikk hvor befolkningen i Tromsø kan levere ulike gjenstander, utstyr eller møbler som de ønsker å bli kvitt, men som fortsatt er i godt nok stand til å brukes. Prosjektlederen fra remiks forklarer at «vi ønsker å øke gjenbruk, og når vi øker gjenbruk så reduserer vi også forbruk» (Prosjektleder Remiks). Dette initiativet er klart innenfor sirkulærøkonomisk tanke sett da det både praktiserer og fremmer gjenbruk, og som prosjektleder påpeker, det leder til redusert forbruk. Når jeg spurte prosjektlederen hvorvidt det var noen spesielt befolkningsgruppe som benyttet seg av bruktbuikken svarte hen,

«Nei. Det er veldig variert. Alt i fra de som kommer fra andre deler av verden ... til folk som ser etter spennende ting. Man har skattejegere som leter etter kunst og slikt. Det kommer mye studenter på høsten. Det er alt mulig.»
(Prosjektleder Remiks).

Det er et godt tegn at de tilsynelatende har en variert kundegruppe. Det kan tyde på at det ikke er noen spesielle befolkningsgrupper som er overrepresentert, noe som igjen tilsier at de som benytter seg av bærekraftige løsninger er 'folk flest'. En kan argumentere for at tiltaket er delingsøkonomisk ved å tilhøre plattformøkonomien jmfør Acquier et al. (2017). På bruktbuikken kan alle kan levere fra seg ressurser de ikke lenger behøver, og hvem som helst kan kjøpe de opp. Det er dermed en transaksjon mellom likemenn. Det skiller seg noe fra definisjonen av plattformøkonomien ettersom det er en fysisk bruktbuikk, framfor en nettjeneste. Det er heller ingen fortjeneste for den som leverer ressursen, annet enn å bli kvitt det de ønsket å kvitte seg med på en mer bærekraftig måte. Den finansielle godtgjørelsen fra transaksjonen forblir hos Remiks, for å drifte både bruktbuikken og Remiks' øvrige tilbud. Kjøperen får kjøpe brukte ressurser til en betraktelig rimeligere penge enn hvis hen skulle kjøpt nytt. Prosjektlederen fra Remiks forteller at de får solgt «ca. 200 tonn i året med varer som er gjenbruk» (Prosjektleder Remiks). Det vil si at bruktbuikken alene bidrar til å minke avfallsmengden fra byen med ca. 200 tonn årlig, ettersom dette er varer som sannsynligvis ellers ville endt som avfall.

Lederen fra KoBy i Tromsø forteller at Remiks har fått i oppdrag å lage et bærekraftsenter. Hen beskriver at det skal lages «*Et senter hvor man ser på gjenbruk og sirkulære løsninger. Mange elementer som gjenbruk, verksteder og å hjelpe folk ut i arbeid. Det er etter direkte bestilling i fra Tromsø kommune*» (Leder i KoBy). I 2021 ble det lansert at Remiks planlegger å åpne et storskala bærekraftsenter for gjenbruk i Tromsø by. Dette senteret skal bygges og opereres i lignende stil som Sirkula kretsløpspark på Hamar. På Remiks sine hjemmesider fremkommer:

«Remiks Miljøpark ønsker reduksjon av avfallsmengden, oppbygging av reparasjonskunnskap, sosial inkludering på tvers av befolkningsgruppene og stimulere til holdningsendring til en miljøvennlig grønn stil» (Remiks n.d a).

Remiks har signert intensjonsavtale om lokale til bærekraftsenteret på den gamle postterminalen på Langnes i Tromsø (Prosjektleder Remiks). Ønsket var å etablere seg mer sentralt i byområdet slik at senteret ble lettere tilgjengelig for folk flest, og at det skal bli mer lavterskel å reise innom. De fleste bussrutene i Tromsø går forbi eller i nærheten av postterminalen. Tomten er også lettere tilgjengelig for sykkel og bil, ettersom den ligger mellom sentrum og storsenteret Jekta. Det var også viktig å sikre mulighet for biltransport, ettersom de har planer om å selge/reparere flere tyngre varer som kjøkken- og hvitevarer. Prosjektlederen forklarer at nærheten vil også være positivt for miljøet,

«Vi har regnet på det at vår egen logistikk, vi kjører ut og henter ting hos folk flest for å selge det videre i brukbutikken, den logistikken rundt kjøringen vil bli redusert i forhold til der vi er i dag. Vi sparer miljøet for kjøringen rett og slett». (Prosjektleder Remiks).

Remiks har en rekke konsepter de ønsker å gjennomføre på bærekraftsenteret. Først og fremst ønsker de å videreutvikle brukbutikkkonseptet. De ønsker å flytte butikken til senteret slik at den skal være lettere tilgjengelig enn den er per i dag. Videre ønsker de et større fokus på reparasjon. De skal ha verktøy og annet utstyr tilgjengelig slik at folk kan komme innom med tingene sine å få hjelp til å reparere dem. Prosjektlederen forklarer at målet deres er å spre bevisstheten og kunnskapen om at vi kan reparere flere ting, framfor å kaste dem. «*Målet vårt er at folk skal bli mer bevisst på at det man faktisk har hjemme kan brukes i noen år til ... At vi blir mer oppmerksom på det overflodssamfunnet vi faktisk lever i*». (Prosjektleder Remiks). Målet er altså å oppfordre, samtidig som man tilbyr utlån av verktøy, til å forlenge levetiden til ressursene man allerede eier. Bruk av ordningen vil også kunne spare enkeltindividets økonomi. Denne deleformen er et eksempel på ‘*samfunnsbasert tilgangøkonomi*’ ettersom er

ikke-inntektsgenererende og innebærer å dele underutnyttede ressurser i form av verktøy. I tråd med Belks begrepsapparat er denne delingsformen nok et eksempel på 'sharing out', hvor delingen ikke er tilknyttet nære og betydningsfulle sosiale relasjoner.

Når prosjektlederen fra Remiks ble spurt om hen så noen potensielle utfordringer med slike deleordninger svarte hen «*Jeg ser vel egentlig ikke så mange utfordringer. Det eneste er vel hvis folk stikker av med verktøyet*». Dette er en av grunnene til at det ikke vil være mulig å låne verktøy, eller annet utstyr hjem. Hen påpeker at

«Vi tenker at når vi går til det skrittet at vi etablerer et verkstedområde i dette store lokalet, så skal det være verktøy som er av kvalitet ... Vi kommer ikke til å leie det ut av våre lokaler, det tenker vi er dømt til å mislykkes på mange måter»
(Prosjektleder Remiks).

Den primære utfordringen hen så med deleordninger hvor forbrukeren får låne med seg utstyret hjem, er administreringen av et slikt omfattende utlånssystem. De anser at det vil kunne påvirke økonomien negativt å drifte et slikt utlånssystem. Kommunen er positiv til prosjektet hevder prosjektlederen. Hen forteller «*Det passer fint innenfor deres [kommunens] miljøprofil og den nye klimanøytrale EU-satsingen*» (Prosjektleder Remiks). Prosjektlederen utdyper at denne positiviteten holder bare så lenge bærekraftsenteret ikke blir en økonomisk byrde for kommunen, og dermed skattebetalerne.

Et annet viktig konsept som skal inkluderes på bærekraftsenteret er å bruke senteret som en læringsarena. Prosjektlederen forteller at

«Vi har hatt et folkemøte før vi startet opp i fjor, hvor det kom tilbakemeldinger om at vi må ha en læringsarena. En plass hvor vi kan samles, vi som er opptatt av miljø og bærekraft, til å få nye impulser og forsterke våre egne tanker i lag med et større felleskap. Vi trenger å få kunnskap om miljøeffekten av det vi holder på med» (Prosjektleder Remiks)

Tanken er at senteret skal kunne huse ulike aktiviteter, arrangementer og workshops som omhandler bærekraft. Temaer kan f. eks. være gjenbruk, redesign eller gjenvinning. Det skal bidra i kommunens arbeid som kunnskapsformidler og bevisstgjører, ved å skape en arena hvor befolkningen kan øke egen kompetanse om forskjellige dimensjoner av bærekraft. Blant arrangementene som er tiltenkt til senteret er 'fiksekveldene' som FiVH driver (FiVH diskuteres nærmere i kapittel 4.3.2) FiVH vil få tilgang til et større lokale for arrangementet der de også har tilgang til forskjellige høykvalitets verktøy. Slike arrangementer vil kunne bidra til å senke avfallsmengden gjennom reparasjon av ressurser vi allerede eier. De vil også

kunne øke bevisstheten og kompetansen blant befolkningen hva angår reparasjon og gjenbruk.

Prosjektlederen fra Remiks forteller at hen jobber med å finne samarbeidspartnere som vil være med i prosjektet for å redusere risikoen for Remiks som betaler leien på lokalet. Hen forteller at de ønsker å samarbeide med lokale aktører. Videre forteller hen om noen av aktørene de planlegger å samarbeide med,

«Vi har mange spennende aktører på laget, ingenting er signert foreløpig, men vi jobber foreløpig med Elesco [som jobber med reparasjon av hvitevarer]. De vil gjerne ha plass hos oss for å selge varer som kommer i fra fyllingen og er reparert. Vi har også med oss Eide Handel [lokal matvarehandel i Tromsø] som ønsker å selge sine lokale varer hos oss. Vi har med oss et selskap som heter Ekte, det er Kim Daniel Arthur som lager møbler lokalt i byen. Når han er ferdig med å lage et møbel er det alltid materialerester igjen. Han lager små ting av disse restene, som fjøler, knivstativ, kunst og nips som vi får lov å selge hos oss»
(Prosjektleder Remiks)

Tanken er at forskjellige aktører skal kunne leie en del av senteret til å føre sine egne små prosjekter, eller at de kan tilby egne produkter som kan selges der. Målet er å fokusere på lokale aktører som har bærekraft i fokus, for å sikre at varer er kortreist og bærekraftig produsert. Prosjektlederen forteller at de også har lyst til å inkludere utleieboden Turbo og bruktmøbelbutikken OmMøblert i prosjektet. Hen beskriver bærekraftsenteret som en form for deling blant aktørene som skal delta på senteret. De deler på husleieutgiften for lokalet. Videre forklarer hen at de vil kunne dele på en rekke driftskostnader. De forskjellige aktørene som etablerer seg vil kunne få en rekke varer gratis fra Remiks for videre salg. Det vil også være mulighet å dele på kostnaden på henting og leveranse av varer (Prosjektleder Remiks). Hen fokuserer veldig på at dette skal være et *«fellesprosjekt for byen og regionen»*, ikke et tiltak for at Remiks skal tjene penger. En av utfordringene er den økonomiske balansegangen. Bærekraftsenteret er ikke tiltenkt å være profittsøkende, men det må likevel tjene nok til å rettferdiggjøre sin eksistens. Hvis driften av bærekraftsenteret påvirker økonomien til Remiks i negativ retning, vil de måtte øke prisen enkeltpersonen betaler for driften av avfallstjenesten. Dette ses ikke på som et alternativ for Remiks (Prosjektleder Remiks). Prosjektet skal være rimelig for brukerne samtidig som det skal være kvalitet og mulig å drifte. De må dermed finne en balanse for hvordan de skal kunne nå det økonomiske kravet slik at de kan drive prosjektet og betale driftskostnadene uten at det blir for dyrt for samarbeidspartnerne og forbrukere. Fokuset Remiks har på økonomi er nok et eksempel hvor økonomisk bærekraft kan være i konflikt med sosial- og økologisk bærekraft slik som beskrevet i Campbell (1996).

Derfor må tiltaket ha nok inntjening, slik at det oppnås en balanse blant de tre bærekraftsmålene.

Et annet mål bak bærekraftsenteret er å skape en sosial møteplass. De har derfor inngått samarbeid med Asko og Bymisjonen slik at de kan sette opp en liten kafe på senteret. Prosjektlederen forklarer, at de ønsker at senteret skal være en sosial arena for de som tenker på bærekraft. Videre forteller hen,

«Vi skaper en sosial arena med en liten kafekrok. Det vi ser allerede i dag [i brukbutikken] at de som er i butikken er der med jevne mellomrom. De tar med seg en liten handlekurv å plukker litt også sitter de seg ned i stolene en stund å snakker med de som de har møtt et par ganger før. Den lille sosiale delen er særdeles viktig ... det skal være et lokalt møtepunkt» (Prosjektleder Remiks).

Det skal altså være en sosial sfære med fokus på gjenbruk, gjenvinning og andre sirkulære løsninger. Som en sosial arena kan man nå to forskjellige delmål. Det blir en arena for bevisstgjøring og kunnskapsformidling, både ved å øke kompetansen for de allerede interesserte, men kanskje viktigere er målet å spre denne interessen. Det andre delmålet er å skape en sosial arena for å kunne skape et felleskap hvor man kan stifte sosiale relasjoner.

Blant de sosiale grunne for etableringen av senteret er fokuset på å hjelpe folk ut i arbeidslivet. Dette initiativet vil kunne hjelpe personer som, av ulike grunner, har slitt med rusproblemer, kriminelle, eller andre vanskeligstilte som har hatt problemer med å komme inn på arbeidsmarkedet. Prosjektlederen forteller at,

«Før vi overtok brukbutikken var den drevet av de som i dag heter Ressurs, de som jobbet der var på arbeidsavklaring eller arbeidstreningsprosjekt og ble fulgt opp av en mentor i brukbutikken. Den ordningen fortsatte vi ... Nå jobber vi med å sette den type tankegang i system igjen, og har tatt ut driftslederen fra brukbutikken i et prosjekt for å sette ting i system slik at vi kan hjelpe de som faktisk trenger arbeidstrening og –avklaringsjobb slik at de kan komme seg ut i arbeid.» (Prosjektleder Remiks).

Hensikten er at senteret skal kunne hjelpe de som kanskje har endt på 'yttersiden' av samfunnet tilbake i arbeid og inn i samfunnet. Dette er klart et sosialt bærekraftig tiltak som vil kunne bidra å nå Raworths ideal om å holde seg innad smultringen ved å unngå humanitære kriser, representert her med mangel på arbeid og lønnsinntekt.

Når jeg spurte prosjektlederen hva som skulle til for at tjenestene på bærekraftsenteret skulle bli tatt i bruk av Tromsøs befolkning, var hen ikke bekymret for folkets vilje til å delta eller interesse for bærekraft. Hen poengterte at,

«Terskelen er å gjøre folk oppmerksomme. Før vi setter i gang må vi ha et relativt stort markedsbudsjett ... Folk er litt låst til sin egen oppfattelse for hva som er bra og ikke bra i forhold til miljø, bærekraft og gjenbruk ... Vi må ut å informere og markedsføre og bruke alle kanaler til å fortelle at dette er godt for det meste her i verden ... spares det på markedsføringen så taper alle» (Prosjektleder Remiks).

Prosjektlederen har såpass tro på dette prosjektet at den største barrieren hen ser er å spre budskapet om dens eksistens. Problemstillingen om manglende kunnskap om bærekraftige alternativer beskrives også i Boye (2019). Hvis ingen vet av tilbudene på senteret, er det ingen som kommer til å benytte seg av det heller.

4.3 Delings- og sirkulærøkonomi blant ikke-statlige organisasjoner

Ikke-statlige og frivillige organisasjoner drives ofte med frivillig, ubetalt arbeidsinnsats. De bidrar ofte med samfunnsnyttig innsats, samtidig som de sjeldent er profittsøkende. I det påfølgende kapittelet presenterer jeg hvordan utstyrssentralen Turbo og FiVH arbeider med deling og sirkulære løsninger.

4.3.1 Utstyrssentralen Turbo

Turbo er en hybridform blant organisasjonene inkludert i oppgaven, ettersom den blir drevet som et samarbeid mellom Tromsø kommune og Tromsø Røde Kors. Turbo har blitt drevet fra Tromsø sentrum i ca. seks år. Før dette var det et mindre initiativ som ble drevet fra et lager på Stakkevolla på Nordspissen av Tromsø. Daglig leder fra Turbo forteller at det var lite aktivitet da,

«... det ble ikke ordning før det ble ansatt en til prosjektleder for prosjektet. Da ble det fart på det, og da flyttet vi hit [til Tromsø sentrum] ... At vi ligger i sentrum er Alfa og Omega. Kommunen har tilbydd oss andre lokaler, men vi er ikke interessert å flytte mer usentralt» (Daglig leder Turbo).

Turbo har 1,5 faste stillinger i prosjektet, resten drives av frivillige fra Tromsø Røde Kors. Daglig leder beskriver at frivilligheten er et 'must' for at prosjektet skal gå rundt. «Skulle Tromsø kommune lønnet personer til å jobbe på kveldene, ville det blitt en kostbar affære. Da tror jeg ikke vi ville klart oss». Turbo er en utstyrssentral som driver gratis utlån av tur- og

fritidsutstyr. De har alt fra sykler, telt, stormkjøkken, ski, barnepulk til truger. Tilbudet er forbeholdt Tromsøs befolkning, og bostedsadresse i Tromsø er en nødvendighet for å få benytte seg av det. De er den største av sitt slag i Norge, blant de som er registrert på BUA sine nettsider, og har flest registrerte brukere. Daglig leder på Turbo forteller:

«Vi har hatt åpent hele pandemien ... Vi har økt utrolig mye etter den siste statistikken og etter pandemitiden. Vi har hatt kø utfor døren, før påske gikk den utenfra og bort. Og vi var raka fant, det fantes ikke en bit av ski igjen» (Daglig leder Turbo).

Videre fortalte hen at ordningen er gjort kjent fra person til person som en snøballeffekt. Det viktigste for dem når det gjaldt å få folk til å benytte seg av tilbudet var simpelthen å spre budskapet om at de eksisterte. Hen forteller videre at brukerne deres består hovedsakelig av lavinntektsfamilier og studenter, men at en rimelig stor andel også er 'folk flest'. Når spurt hva motivet for prosjektet var forklarte daglig leder:

«Det var en del undersøkelser rundt det med barnefattigdom. Da kom vi på at vi kunne ordne utlån for de som ikke har råd [til å kjøpe]. Det ligger fremdeles i bakhodet vårt, at det skal være likhet. Det er en av grunnene til at vi vil fornye utstyret til barn og unge, for at det ikke skal være noe forskjell på unger. Hvis de låner her skal det være likt det alle andre har, det skal ikke være stigmatiserende at de har lånt på Turbo» (Daglig leder Turbo).

Motivet var altså å jevne ut sosioøkonomiske forskjeller blant barnefamilier, et sosialt bærekraftstiltak. Hensikten var spesielt at barn ikke skulle bli ekskludert fra tur- eller fritidstilbud på grunn av familiens inntektsnivå. Lederen fra KoBy fortalte at ordningen originalt sett var tiltenkt å bare være tilgjengelig for lavinntektshusholdninger. Hen forklarte videre at de mente det var viktig at Turbo ikke skulle bli sett på som et 'fattigmannstilbud', men heller et økonomisk og bærekraftig alternativ. Derfor valgte de å lage en tjeneste for hele byen (Leder KoBy). For å låne utstyr må man registrere en profil på BUA sine nettsider. Så drar man innom Turbos lokaler og oppgir telefonnummer og hva man ønsker å låne. Dette registreres på telefonnummeret, som er knyttet opp til en bruker på BUA, også får man en mail hvor det står hva man har lånt, når og hvor man skal returnere utstyret. Leveres det ikke i tide, vil det sendes purremailer til utstyret er returnert. Daglig leder forteller

«Før satt vi med penn og papir og måtte ta telefoner selv for å minne de på å returnere utstyret ... Nå har vi fått nytt system, BUA, der vi er medlem i ordningen som er en landsomfattende organisasjon. De har laget et dataprogram til oss ... alt går på automatikk nå» (Daglig leder Turbo).

Dette datasystemet blir beskrevet som utrolig viktig for suksessen til Turbo. Både for logistikken men kanskje mest for reduksjon i arbeidsmengden. Voksne og eldre får låne utstyr i en uke av gangen, denne tiden kan utvides avhengig av tilgjengeligheten på utstyret. Barn og unge kan leie utstyr for hele vinter- eller sommersesongen, slik at de skal ha det lett tilgjengelig uten nøye planlegging. Gjennom sesonglån plikter husstanden å komme tilbake med utstyret ca. en gang i måneden for kvalitetssjekk og vedlikehold (Daglig leder Turbo). Hvis flere kan dele framfor å eie tur- og fritidsutstyr, som de kanskje bare bruker et par ganger i året, kan det lede til reduksjon i forbruket vårt. Det er spesielt relevant for utstyr til barn, da de vokser ut fra det etter kort tid.

Turbo er et godt eksempel på flere sirkulære løsninger. Det meste av turutstyret de har på Turbo er donert fra privatpersoner eller ulike institusjoner. Mesteparten er brukt, selv om noen donerer helt ubrukt utstyr. Det er altså et klart eksempel på gjenbruk og sambruk av ressurser. Daglig leder forteller at når de mottar utstyr så,

«ser vi gjennom det som er brukbart, det tar vi vare på. Det som ikke er brukbart, tar vi deler fra slik at vi kan gjenbruke. Særlig med ski og sykler ser vi om det er mulig å gjenbruke det, det koster for mye å reparere det og da er det bare å kaste»
(Daglig leder Turbo).

Ingenting av utstyret kastes før det blir evaluert hvorvidt noen deler kan bevares, slik at det kan gjenbrukes til andre produkter. De er altså flittige til å gjenbruke deler til å reparere annet utstyr, slik at levetiden blir lengre. Gjenbruk, reparasjon og deling er alle viktige strategier innenfor sirkulærøkonomien. Daglig leder forteller at de nå ønsker mer utstyr som er lettere å vedlikeholde. Hen bruker smørefrie ski som et eksempel. De eldre skiene som behøver smøring krever mer vedlikehold og rensing enn smørefrie. Dette blir ekstra arbeid for de få ansatte som arbeider der, og det øker behovet for frivillige.

Utstyrssentralen Turbo er et klart eksempel på deling som samfunnsbasert tilgangøkonomi. Ordningen fungerer ved å gi innbyggerne gratis tilgang til tur- og fritidsutstyr, som for mange er utstyr som står mye ubrukt gjennom året. Eventuelt vil de som ønsker å prøve en form for utstyr kunne låne det gratis først, og eventuelt kjøpe det selv hvis de føler det er noe de har behov for. Da slipper man kjøpe det for å teste det ut, for så å konkludere at det ikke var noe for dem. Denne delingsformen har klare bærekraftpotensialer. Ved å la Tromsøs befolkning dele på utstyr som ikke brukes så ofte, kan man minke behovet for produksjon av nytt tur-

eller fritidsutstyr. Det kan ha spesielt økologisk bærekraftig effekt for barneutstyr, som bare kan brukes over kort tid før barnet har vokst ut av det. Det er ingen behov eller tilrettelegging for meningsfull, sosial interaksjon i denne delingen, derav vil det være et eksempel på ‘sharing-out’ i lys av Belks begrepsapparat. Belk vil riktignok ikke se på denne deleformen som pseudodeling, ettersom det ikke involveres noe finansiell godtgjørelse for å benytte seg av tilbudet. Denne deleordningen vil følgelig også ha en sosial bærekraftig effekt. Som daglig leder for Turbo fortalte om motivet til prosjektet, ble det skapt for å kunne jevne ut sosioøkonomiske forskjeller ved å gi større deler av befolkningen tilgangen til utstyr. Det har vært fokus på å skape en ordening som ikke skulle føles stigmatiserende å benytte. Selv om selve deleordningen ikke legger opp til noe meningsfulle sosiale bånd, kan det også være inkluderende og bidra å skape felleskap, ved at flere kan delta på fysisk aktivitet og friluftsliv når de har tilgangen til utstyr. Når flere bruker tilbudet øker kunnskapen om bærekraft og det kan bidra til at flere får positive holdninger til bærekraftige løsninger.

4.3.2 Framtiden i Våre Hender

Hovedarbeidet til Framtiden i Våre Hender er å drive med påvirkning av nasjonal politikk og lovverk for å fremme bærekraftig utvikling. Som følge av at organisasjonens vekst har de også begynt å fokusere mer på lokale nivå. De arbeider fortsatt med politisk påvirkning på lokalt plan, men har også et større fokus på kunnskapsformidling og bevisstgjøring.

Prosjektlederen fra FiVH forklarer «*Vi [FiVH Nord] driver med å skape nettverk på regionalnivå, mens på hovedkontoret i Oslo er det mer fokus på det faglige som vi har tilgang til*» (Prosjektleder FiVH). De arbeider med å spre kunnskap om bærekraft til bedrifter, frivillige organisasjoner, kommuner og til samfunnet for øvrig.

FiVH driver blant annet et bruktmarked i samarbeid med Remiks Miljøpark AS. Jeg har allerede presentert og drøftet innvirkningen bruktmarked har på bærekraft i delkapittel 4.2.4, så jeg omtaler det ikke videre i dette delkapittelet. Blant de andre arrangementene FiVH holder, snakket prosjektlederen spesielt varmt om ‘fiksefestene’. Disse arrangementene blir beskrevet som viktige tiltak for kunnskapsformidling og bevisstgjøring.

«Vi engasjerer 'fiksefester' hvor folk kan komme innom og reparere egne ting. Det er kanskje ikke de ti plagg som repareres som har den store effekten, men kanskje heller at andre folk har sett det og det øker bevisstheten om reparasjon. Det er mange som ikke tenker over det at man kan reparere framfor å kjøpe nytt ... Jeg tenker det er ganske fint at vi gir en plass hvor det er rolig og man tar seg litt tid, til å skape tilknytting med de som er der [på fiksefesten] og til tingene sine. Man får mer eierskap og mer verdi i det man allerede har» (Prosjektleder FiVH).

Hen forklarer at dette er et lavterskeltilbud. Brukerne får låne verktøy eller symaskin fra lokalet til FiVH. Prosjektlederen forteller det viktigste med fiksefestene er å spre både bevissthet og kompetanse om at man kan reparere ting, framfor å kjøpe nytt. *«Mange har unnskyldninger som 'jeg er ikke så flink til' ... men det har jo sådd et frø i tankegangen deres»* (Prosjektleder FiVH). Annet enn bevisstgjøring, kan disse ordningene sees på som en form for samfunnsbasert tilgangskonometri. Ikke bare for tilgangen til verktøy og sysaker, som omtalt i kapittel 4.2.5, men også siden de får tilgang til hjelpen og kompetanse fra FiVH. Delingen er verken kontraktbasert eller inntekstgenererende, og har derfor klare preg av den samfunnsbaserte delingsøkonomien. Annet enn bevisstgjøring blir kveldene omtalt som en viktig arena, hvor folk kan samles og interagere. Prosjektlederen forklarer at

«Det å dele på ting skaper felleskap, man blir jo mer tilknyttet hverandre ... Selv i en relativt liten by som Tromsø er man ganske isolert fra den man går forbi, til og med naboen sin. Deleordninger kan være en fin måte å skape felleskap»
(Prosjektleder FiVH).

I henhold til Belks begrepsapparat vil delingen gjennom fiksefestene baseres på 'sharing-in' ettersom de har som formål å skape felleskap. Dermed vil det kunne lede til sterkere interpersonelle bånd blant deltakerne.

Når vi diskuterte styrkene og svakhetene med deleordninger, fortalte prosjektlederen fra FiVH at som styrke har de et potensiale for både sosial og økologisk bærekraft. Hen påpeker at *«Hvis man deler på ting, bruker man færre ressurser. Bruker vi færre ressurser slipper vi bruke mer ferske ressurser. Da setter vi mindre press på forskjellige systemer i naturen»* (Prosjektleder FiVH). Arenaer for felleskap og sosial interaksjon vil kunne bidra til at personer som sliter med ensomhet og isolasjon får anledningen til å knytte sosiale bånd. Det vil også kunne bidra til sosial bærekraft ved å jevne ut de sosiale forskjellene folk i mellom.

Blant svakhetene som prosjektlederen trakk frem var logistikk og organisering utfordringer som gikk igjen. Hvordan skal man løse det når flere ønsker å bruke tingene samtidig? Det behøve vilje til kompromiss. For få deleordninger til å bli brukt forklarer prosjektlederen at

«de [deleordningene] må fungere og det må være relativt enkelt». Hvis deling blir for tungvint å gjennomføre, vil folk sannsynligvis velge å eie ting selv.

«Menneskelige faktorer hvor folk glemmer å levere tilbake, folk glemmer å hente eller folk ødelegger ting. Folk kan ødelegge ting, og ikke ønske og ta ansvar. Folk kan stjele. Dessverre finnes alle disse menneskelige faktorene» (Prosjektleder FiVH).

Hen påpeker at det må være en form for koordinering og system rundt deleordningene for å sikre at de brukes forsvarlig. En form for registrering slik at man vet hvor ting er, hvem som har det, hvilken stand det var i og om det behøver reparasjon. I likhet med Ostroms (sitert i Wall 2014 og Raworth 2017) forsvar av allmenningen, ref. kapittel 2.3.1, så påpeker prosjektlederen at man behøver en ordentlig forvaltning av disse ordningen for å sikre bærekraftig bruk. Disse prosjektene kan også være vanskelig å gjennomføre siden det er kostbart. Prosjektlederen forklarer at

«Mange dele-prosjekter skjer på ildsjel og frivillig basis, og det fungerer veldig bra og er en fin måte å etablere noe. Men langsiktig drift så må man som fellekap satse på det. Alle må bidra å få nytte av deleordningen» (Prosjektleder FiVH).

Disse deleordningene er kun gjennomførbare så lenge det er frivillige som orker å drifte dem. Prosjektene kan dermed være ganske sårbare. Ved å fokusere på sosial- og økologisk bærekraft kan de ha neglisjert den økonomiske bærekraften til prosjektet. I henhold til Campbell (1996) skaper dette konflikt blant økonomisk bærekraft versus økologisk og sosial bærekraft. For en langsiktig og oppskalert drift av disse allmenningene kan det være nødvendig med fulltidsansatte, slik at driften og forvaltningen blir opprettholdt riktig. Da behøves det også en helt annen form for finansiering.

4.4 Delings- og sirkulærøkonomi blant private aktører i Tromsø

Private aktører beskrives av Børrud som viktige drivere for den bærekraftige byutviklingen (Børrud 2012). Der nasjonale og kommunale myndigheter kan tilrettelegge og legge føringer, er det de private aktørene som står for mye av utbyggingen og utformingen av byggeprosjekter. Når jeg spurte informantene fra kommunen ‘*hvem de så på som de ledende aktørene i det grønne skiftet?*’, var det generell konsensus at svaret var de private aktørene. Planleggeren fra kommunen fortalte:

«Jeg synes næringslivet i Tromsø er langt framme ... de er veldig aktive. De diskuterer det grønne skiftet på en veldig avansert måte og spør hva de kan gjøre for å klare omstillingen ... på mange måter ligger de foran kommunen og andre offentlige aktører. Det er viktig at de har en drivkraft på det [grønne skiftet] siden det er de som forandrer samfunnet fysisk, gjennom å realisere konkrete prosjekter»
(Planlegger Tromsø kommune).

Hen mente den private sektoren er både proaktive og avanserte i møtet med det grønne skiftet. Det er selvfølgelig store variasjoner mellom miljø- og klimaambisjonene og -tiltakene som gjennomføres i den private sektor. Børrud (2012 og 2018) mener at nasjonale og lokale planmyndigheter må regulere og legge til rette for bærekraftige tiltak gjennomført av andre aktører. Lederen fra KoBy forklarte at hen ofte opplevde at private aktørene ønsket klarere og strengere miljøreguleringer. Hen forteller,

«De [utbyggere og private aktører] kan av og til si at dere [Tromsø kommune] må være mye tøffere i kravene dere setter til oss ... I et eksempel om utslippsfrie byggeplasser, så hadde kommunen et mål om å få et lavt antall utslippsfrie byggeplasser i løpet av et år, og da sa utbygger til oss: 'Det er et helt meningsløst krav. Dere kan ikke si at dere skal gjøre det på én utbygging. Vi kan ikke gå til anskaffelse av sånne typer utstyr for å kanskje få et anbud. Da må dere si at det skal gjøre over hele fjøla, og sånn tvinger dere oss til å sette i gang endringer hos oss. For da vet vi at vi kommer til å få tjent inn igjen uansett'» (Leder i Koby).

Det er selvfølgelig forståelig at de private ønsker klare føringer på hvilke tiltak kommunen krever for det grønne skiftet. Det vil bli kostbart for private aktører hvis de må ha utstyr og ressurser til både klimanøytrale og 'normale' prosjekter. Planmyndighetene må derfor sette spillereglene slik at de private aktørene kan ta den innovative rollen.

I denne oppgaven har jeg sett nærmere på hvordan to private aktører jobber med sirkulære løsninger og spesielt deleordninger. Jeg presenterer og drøfter hvordan transformasjonsprosjektet Vervet og jernvarehandelen Jernia implementerer og operasjonaliserer bærekraftstiltak.

4.4.1 Deleordninger og sirkulære løsninger i Jernia

Jernia har de siste årene fokusert på bærekraftige løsninger. De uttrykker klart på sine nettsider at de ikke driver med grønnvasking (Jernia n.d. d). Butikksjefen fra Jernia beskrev at *«Jernia er i et fullt skifte med sirkulærøkonomi og det grønne skiftet ... Vi må være veldig miljøbevisst på hva vi holder på med, både i butikk og på varesortiment»* (Butikksjef Jernia). I løpet av de siste par årene har de blant annet implementert innbytteordninger hvor forbrukere kan levere tilbake ødelagte stekepanner, gryter, servise og glass slik at materialet kan

gjenvinnes. Forbrukeren får tjue prosent avslag på produktet de kjøper som erstatning for det de leverer inn. På nettsiden oppfordrer Jernia kundene sine å benytte seg av denne ordningen når kjøkkenutstyret når enden av sin livssyklus ettersom det gagnar miljøet.

*«Gjenbruk av metall er hele ti ganger mer klimavennlig enn produksjon av nytt og sparer miljøet for opptil 94% energiforbruk i forhold til nytvinning ... Alt av glass, porselen og keramikk som blir levert til Jernia blir gjenvunnet. De vil utgjøre 60 % av nye byggematerialer, og kutter klimaavtrykket på materialene med 80 %»
(Jernia n.d. c).*

I tillegg til fokuset på gjenvinning gjennom muligheten for å pante forskjellig kjøkkenutstyr har Jernia fokus på reparasjon og vedlikehold av varene man allerede eier. Bedriften har fokus på lengre levetid for produktene deres for å minke avfallsmengden og redusere behovet for ny produksjon. På nettsiden deres finnes det flere digitale verktøy med tips til hvordan vedlikeholde utstyr eller reparere enkle skader for å forlenge levetiden til utstyret. De tilbyr tjenester som knivsliping og har som krav at produktene som selges i butikkene deres skal kunne repareres og at reservedeler skal være tilgjengelig i butikkene (Jernia n.d. d).

I løpet av de siste par årene har Jernia AS startet med utleie av verktøy og utstyr. De praktiserer altså deling av ressurser i bytte mot finansiell godtgjørelse, dermed vil det defineres som ko-konsum i henhold til Belks definisjon. *«Motivet [for å starte med utleieordningen] var faktisk det grønne skiftet, og da altså delingsøkonomien, for at vi må gjøre noe med den bruk-og-kast kulturen vi har i samfunnet»* (Butikksjef Jernia 2022). På hjemmesiden deres oppfordrer de til bruk av leieordningen ved å trekke fram noen positive sider ved å leie utstyr. Det påpekes at ko-konsum er et godt valg for miljøet og at *«økt gjenbruk sparer miljøet for belastning. Sammen sparer vi energi i utvinning av råvarer og produksjon, samtidig som at vi reduserer mengden av elektrisk avfall»* (Jernia n.d. b).

Gjennom ko-konsum behøver vi ikke personlig å eie ressursene, og da slipper vi å oppbevare store mengder verktøy og annet utstyr som sjelden brukes. Hvis vi deler på utstyr som vi ikke har behov for så ofte, vil det redusere produksjonen av verktøy og dermed senke forbruket vårt. Når vedlikehold og reparasjon av ting og utstyr blir billigere og mer tilgjengelig vil det forlenge levetiden på disse ressursene, noe som vil kunne bidra å senke forbruket, redusere behov for produksjon av nytt, redusere arealbehov for oppbevaring, redusere avfallsmengde og sannsynligvis bidra positivt til brukerens økonomiske situasjon. Deleordningene vil

dermed kunne bidra å skape en mer sirkulær økonomi som igjen bidrar å oppnå idealet fra Raworths doughnut economics.

Utleieprosessen hos Jernia fungerer i fire steg. På steg en (1) finner man ut hvilket utstyr eller verktøy som behøves for gjennomføring av prosjektet. I andre steg (2) bestemmer man seg for hvilke dager man behøver utstyret; altså når man ønsker å hente det og når man skal levere det tilbake. På steg tre (3) må man registrere seg og betale et depositum som sikkerhet i tilfellet av skader eller mangler med produktet når det leveres tilbake eller forsinket retur. Siste steg (4) henter man varen i butikken til avtalt tid, helst med referansenummer og legitimasjon. De første tre stegene (1,2 og 3) kan gjennomføres på nett, og kan dermed gjennomføres hvor som helst (Jernia n.d. b). Per i dag, må man hente verktøyet i nærmeste Jerniabutikk hvor utstyret er tilgjengelig. Jernia tilbyr et variert utvalg av utstyr, som tepperenser, stikksag, drill eller fargemåler. Utleieportalen var originalt sett et pilotprosjekt hvor ti Jerniabutikker deltok. Butikksjefen påpeker at *«det var en storsuksess. Og dermed så rullet de ut opplegget i hele Jernia ... Det kostet utrolig mye, men allikevel så ser vi nå at vi tjener det inn på lang sikt»* (Butikksjef Jernia). Den eneste større utfordringen ved utleieordningene var den originale investeringen. Det var en veldig dyr investering å gjennomføre i førsteomgang, ved oppkjøp av utstyr og digitale løsninger for å operasjonalisere ko-konsumet. Gjennom den finansielle godtgjørelsen i leieprosessen har det riktignok gjort at både vedlikehold av tjenesten og profitt over lengre tid ikke bare er mulig, men sannsynlig. Hvorvidt denne fortjenesten skal sikres gjennom utleie alene er noe uklart. Ved at flere kommer innom butikken for å hente/levere utstyr kan det også resultere i at flere handler i butikken når de først er der. Hvis hensikten er at de skal søke profitt gjennom utleie av verktøy kan det være fare for at tjenesten blir for dyr for 'folk flest'. I likhet med Campbells (1996) diskusjon om konflikter blant bærekraftdimensjonene, må Jernia tilfredsstillende butikkens økonomiske bærekraft for å kunne satse på økologisk- og sosial bærekraftløsninger.

Gjennom samarbeidet med forskningscenteret Cicero og deltakelsen i forskningsprosjektet UPSCALE har Jerniabutikkene i Drammen og Tromsø gjennomført et pilotprosjekt for en gratis utlånsordning for verktøy og utstyr. Det organiseres henholdsvis likt som utleiefunksjonen, ved unntak av at steg tre erstattes med registrering av konto ved bruk av bibliotekkortet til forbrukeren. Det skiller seg også fra utleieordningen ettersom dette

pilotprosjektet ikke innebærer noen finansiell godtgjørelse for utlåneren. Det vil fortsatt falle innenfor Belks forklaring av 'sharing-out' ettersom det ikke involverer den samme omsorgen og sosiale interaksjonen som han mener 'sharing-in' inneholder. Det vil derimot være en «renere» form for deling innenfor Belks kategorisering. Butikksjefen fra Jernia forteller at tidlig i prosjektfasen var det tiltenkt at utlånsordningen skulle fungere raskere og mer effektivt.

«I utgangspunktet skulle utlånssystemet fungere slik at kunden selv kunne komme inn i, registrere kortet og ta med seg produktet ved å bare vise registreringen ... Vi har hatt en del problemer med at deler på maskinene [eller annet utstyr] forsvinner. Og det er vi selv som dekker kostnadene når sånt har skjedd. Vi har ikke hatt noe godt oppfølgingssystem på det ... nå har vi laget sjekklister så vi vet hvilke deler som følger med maskinen når den går ut, så vi kan sjekke at alt kommer inn igjen.» (Butikksjef Jernia).

Slik informanten forteller det, var det vanskelig å opprettholde en såpass lettvinnt ordning som originalt tiltenkt uten at det gikk på bekostning av vedlikeholdet av utstyret. Det ble derfor nødvendig å lage et strengere oppfølgingssystem hvor utstyret ble sjekket ordentlig før og etter utlån. Etter innstrammingene har systemet fungert bedre hevder butikksjefen. En kan tenke seg at utleieordningen sikrer at utstyret behandles og returneres i samme stand gjennom depositumet som betales på forhånd. Denne forhåndsbetalingen sikrer en viss sum penger til vedlikehold eller erstatning hvis utstyret skulle blitt levert tilbake i dårlig stand. Det vil trolig også ha en psykologisk effekt hvor forbruker vil føle det viktigere å ta godt vare på utstyret ettersom det kan påvirke hen negativt, økonomisk sett, hvis utstyret leveres tilbake i dårlig stand. Slik utlånsportalen fungerer nå kan man enten registrere lån av utstyr over nett eller fysisk komme til butikken å skanne en kode på en reol som videresender forbrukeren til nettportalen. I nettportalen må en logge inn/registrere bruker knyttet til lånekortet, så kan man søke i portalen for å finne riktig utstyret og til slutt trykker man 'lån'. En får låne utstyret i tre dager, men kan levere utstyret før tiden eller forlenge det med ytterligere tre dager hvis det skulle være nødvendig.

Selv om utlånssystemet fungerer ganske godt i praksis, hevder butikksjefen fra Jernia at frekvensen på utlån fortsatt ikke er så stort som ønsket. Det kan virke som selve tilbudet ikke er helt kjent i Tromsø ennå.

«Utlånet skulle vi ønske det hadde vært mer driv over. Jeg syns det er litt lite trykk med tanke på at vi har holdt på med det i et år nå. De som låner er stort sett de som kommer tilbake etter å ha lånt tidligere. De synes det er helt genialt at de kan komme inn å registrere egen konto opp mot bibliotekkortet sitt å låne med seg produktet helt gratis» (Butikksjef Jernia)

Hen mener at de som benytter seg av utlånsportalen på det jevne er meget fornøyde med tilbudet, og det er ofte gjengangere som benytter seg av det. Videre forklarer hen at det manglende engasjementet for tilbudet kan krediteres manglende markedsføring. *«Det er ikke markedsført noe særlig av Jernia at vi driver med utlån ... for Jernia har jo sin egen utleieportal, og de satser veldig hardt på den» (Butikksjef Jernia)*. Når en går innom Jernia sine hjemmesider må man ikke bla langt på førstesiden før man finner *utleieportalen*. *Utlånsportalen* er vanskeligere å finne på nettsiden, man må nesten vite hva man leter etter. Etter å ha besøkt butikken et par ganger vil jeg selv hevde at utlånsordningen ikke er åpenbart synlig for de som ikke allerede vet om dens eksistens.

«Vi håpet jo på at det skulle bli litt mer trykk i butikken [på låneordningene] etter, men det ble ikke helt det store. Derimot så har vi sett økning på Jernia sin utleieportal. Der har vi en jevn økning hele veien» (Butikksjef Jernia).

Det er kanskje naturlig at markedsføringen fra Jerniakjeden fokuserer på tilbudet som er tilgjengelig i alle butikkene deres, framfor prosjekttilbudet som er tilgjengelig i bare to butikker. Slik som butikksjefen beskriver det er det en stabil økning i utleieportalen. Siden økningen av den betalte tjenesten er såpass mye høyere enn den som er gratis, kan det tyde på at markedsføringen av utlånsportalen har vært noe laber. Den svakere markedsføringen kan dermed være en av årsakene til at tjenesten virker ukjent for store deler av Tromsøs befolkning. Det må også påpekes at utlånsportalen ble lansert i løpet av covid-19 pandemien, noe som kan ha påvirket både lanseringen av ordningen og samt befolkningens kjennskap til den.

Når spurt om det var noen spesielle kundegrupper som benytter seg av både utlån- og utleieportalen var svaret fra butikksjefen klart: «studenter». Hen påpeker at det er en generell økning på spesielt utleieportalen hvor det er et mer variert klientell, men hovedgruppen som benytter seg av begge er fortsatt unge voksne. Videre forklarer butikksjefen *«Jeg tror studenter ønsker, den grad det går, å få låne utstyr framfor å kjøpe. De har ikke plass til å ha mye ting, og heller ikke råd til å kjøpe store dyre maskiner» (Butikksjef Jernia)*. Det er nok fornuftig å anta at det er naturlig for studenter å tiltrekkes av tjenester som tilbyr leie og lån av utstyr og ressurser. Ikke bare grunnet manglende lagringskapasitet og økonomisk kapital, men

også siden de ofte er en mobil del av befolkningen. Det kan dermed være lite attraktivt å eie mye utstyr som brukes sjeldent hvis en potensielt skal flytte på seg i den nærmeste framtid. Etter å blitt spurt om det er noen kundegruppe som er lite representert blant brukerne av utleie- og låneportalen forklarte butikksjefen at eldre personer har hatt vanskeligheter med å registrere seg på utleie- og utlånsportalen. Hen påpeker også at mange voksne og eldre sannsynligvis ikke er vant med å måtte dele eller leie utstyr; *«De kommer fra en generasjon som har kjøpt det som de trenger for å bruke hjemme, og er kanskje også mer vant til å fikse ting selv hjemme. Og vil derfor også kanskje ha utstyret tilgjengelig hjemme»* (Butikksjef Jernia). På tross av at dette påpeker informanten at man ser en klar utvikling blant holdningene til kundebasen.

«Kundene som handler hos oss blir mer og mer miljøbevisst. Vi merker det på måten når vi snakker med kundene at de er opptatt av miljøet når vi trekker fram de miljømessige hensiktene med produktene vi selger. Hadde vi gått et til to år tilbake hadde de ikke tenkt like mye på det ... Jeg tror folk generelt begynner å bli veldig obs på det med delingskultur og det grønne skiftet, og at vi er nødt til å komme dit» (Butikksjef Jernia).

Selv om det er en klar overvekt av unge voksne, og da spesielt studenter, blant brukerne av låne- og utleieportalen så er det et klart skifte i holdningene til kundebasen. Miljø og klima har blitt stadig viktigere for den enkelte forbruker de siste par årene. Når presentert med bærekraftdimensjonene til de forskjellige produktene velger oftere forbrukeren det mer miljøvennlige alternativet. Det er dermed ikke urimelig å tenke at dette engasjementet smitter over på den eldre generasjonen i tiden fremover. Det har blant produsenter blitt større fokus på bærekraftig produksjon, evne for resirkulering og produktets levetid. Dette gjenspeiles i en drastisk sortimentsendring hos Jernia.

«Jeg ser at flere og flere av varene som kommer inn i butikk skal vare lengre, vi har helt andre garantier på nye produkter som kommer inn. De som kommer inn er mer eller mindre av resirkulerbare materialer. Det har vært en sortimentsendring som er helt vill, og kommer til å bestå av mye mer resirkulerte materialer» (Butikksjef Jernia)

Fokuset på kvalitet som sikrer lengre levetid og muliggjør enkel reparasjon samstemmer godt med Regjeringens nye forventninger til en grønn sirkulær økonomi (2021). En kan nok ikke konkludere med at denne sortimentsendringen er som følge at statens nye fokus på sirkulærøkonomi, ettersom det like gjerne kan en følge av nye krav fra kundene.

Når vi diskuterte hva som var terskelen for deling og hvilke utfordringer hen opplevde så fortalte butikksjefen at *«tilgangen [til deleordninger] må bli mye enklere enn den er i dag.*

Jeg mener vi må nærmere de områdene som har størst behov for utlån i første omgang». Hen hadde allerede påpekt at registreringsprosessen og utleie- og utlånportalene kunne bli for komplisert for spesielt den eldre delen av befolkningen. Videre konstaterer hen også at for mange i Tromsø kan det være tungvint å måtte reise til kjøpesenteret Jekta hver gang de ønsker å låne utstyr. Butikksjefen forteller at Jernia skal oppskalere utleietjenesten slik at den blir lettere tilgjengelig for den mest aktive brukergruppen.

«Jeg er ikke helt sikker på lanseringsdatoen, men det skal bli mer tilgjengelig på utleieverktøy rundt universiteter og høyskoler i landet ... det vil bli bygd en slags konteinerenhet hvor man tenker seg et system hvor man kan gå til konteineren til hvilket som helst tidspunkt på dagen, sender en SMS slik at du får en kode. Så slår du inn koden på konteineren, også får du utlevert maskinen. Så betales det gjennom Vipps» (Butikksjef Jernia).

Ved å plassere utleieenheten på Universitets- og høyskoleområdene blir distansen kortere for studentene, som er beskrevet som den største kundegruppen som bruker utleie- og utlånsordningene. Det vil også være mer tilgjengelig, for alle forbrukerne, når utleieenheten er operativ hele døgnet, alle dager i uken. Dette kan være spesielt viktig, ettersom mange bruker søndagene sine som dagen i uken de har tid til å fikse eller bygge prosjekter.

Når jeg intervjuet butikksjefen på Jernia, var butikken i slutfasen med å bli sertifisert miljøfyrtårn i Norge. Når hen ble spurt hvilket forhold butikken hadde til å jobbe med offentlig sektor, fortalte hen at de normalt sett ikke hadde mye samhandling med sektoren. Hen fastslo at:

«Vi har hatt en del med dem [offentlig sektor] å gjøre siden vi skal bli miljøsertifisert. Jeg synes de gjør mye bra, og synes flere butikker burde jobbe med å bli sertifisert miljøfyrtårn. Jeg fikk veldig mange tips og råd til hvordan tenke bedre på miljø i butikken og for seg selv. Det er synd at ikke flere har tilgang på det ... I det offentlige er det mye bra, men jeg ville ikke fått med meg så mye hadde det ikke vært for at vi skulle bli miljøfyrtårn. Man må oppsøke det litt ... Det burde kanskje være litt lettere å finne» (Butikksjef Jernia).

Det er en større mengde digitale ressurser, som kurs og generelle råd, fra offentlig sektor tilgjengelig, som private næringsdrivere kan benytte seg av for å satse mer på bærekraftige løsninger. Disse ressursene virker å være noe vanskelig å finne/få tilgang til. Butikksjefen forteller at de fikk tilgangen til nettressursene ettersom hele Jernia AS fikk tilgang til det.

Butikksjefen hadde ikke noe spesiell kjennskap til konseptet sosial bærekraft, men hen beskrev riktignok noen sosialt bærekraftige dimensjoner med disse ordningene når hen beskrev andre fordeler med utleie og lån av utstyr. Det vil nok være vanskelig å anta at disse

ordningene leder til noe nevneverdig mer sosial interaksjon mellom mennesker, utenfor når låneproduktet blir hentet og levert. Butikksjefen drøftet derimot at det vil kunne gagne de folkegruppene som ikke har spesielt høy inntekt, og derfor muligens ikke har råd til lagringsplass eller å kjøpe utstyret. Dette vil gi en større mengde av befolkningen tilgang til ressurser, noe som kan bidra å utjevne sosioøkonomiske forskjeller i samfunnet. Hvorvidt disse ordningene leder til et lavere forbruk blant de mer kjøpesterke kundegruppene er vanskelig å konkludere. Med det økende fokuset fra forbrukere på miljøvennlige alternativer, er det ikke urimelig å anta at flere kjøpesterke forbrukere også vil migrere til mer delingsøkonomiske løsninger. Det vil trolig være avhengig av at det ikke blir for tungvint og kostbart sammenliknet med å kjøpe utstyret selv. Butikksjefen var veldig klar på at hen mente det ville bidra å senke produksjonsmengden, samtidig som det ville bekjempe *'bruk-og-kast-kulturen'* vi har i samfunnet. Både leie og utlån av verktøy og annet utstyr er spesielt gode alternativer for enkeltindividet som behøver disse ressursene en sjelden gang, og dermed kan slippe å kjøpe eget.

4.4.2 Deleordninger og sirkulære løsninger på Vervet

Etter 150 år har det gamle skipsverftet i Tromsø blitt flyttet ut av Tromsø sentrum og tomten var klar til å gjennomføre en transformasjon. Bydelsprosjektet, og selve bydelen, har blitt tilegnet navnet *'Vervet'*, som er *'verftet'* på den lokale dialekten. Det blir beskrevet i en artikkel fra DNB som *«det største byutviklingsprosjektet i Nord-Norge i moderne tid»* (Arild 2019). Det har allerede utmerket seg som et bydelsprosjekt og ble i 2020 nominert til BOBY-prisen av Norsk Bolig- og Planforening (BOBY 2020). Prisen utdeles med:

«... formål å heve samfunnets interesse og respekt for god bolig- og byplanlegging, styrke fagmiljøenes fokus på kvalitet i planprosesser, planprodukter og utbyggingsprosjekter og styrke kjennskapen til Norsk Bolig- og Byplanforening og dens aktiviteter» (BOBY n.d.).

Den tidligere prosjektlederen for bydelsprosjektet har beskrevet at både klimaambisjonene og fokuset på sosial bærekraft er høy (siteret i Arild 2019).

Bydelsprosjektet ble startet i 2001. Etter en komplisert runde med konsekvensutredning og offentlige høring av alternativer kom til slutt den formelle planoppstarten i 2010. Etter videre høring av planforslaget i 2012 vedtok byrådet et revidert planforslag med varsel om innsigelse fra Riksantikvaren. I 2014 gjennomførte Fylkesmannen meklingsmøte mellom Riksantikvaren og Tromsø kommune. Det ledet til ytterlige endringer av plantiltaket. Mye av planendringene

har involvert høyden på bebyggelsen og vern av historisk bebyggelse. Det har spesielt vært viktig å sikre siktlinjen fra Skansen til Tromsøbrua og fastlandet, ved å redusere høyde og bebyggelse i dette siktfeltet. Det har også ledet til økt byggehøyde for bebyggelsen nær Tromsøbruen, for å fungere som en skillevegg fra trafikk og vegstøv (Tromsø kommune 2015). Disse endringene er eksempler på Tromsø kommunes rolle som kravstiller til bydelsprosjektet. I 2017 vant LPO Arkitekter AS arkitektkonkurransen, og har siden arbeidet med utformingen av prosjektet (en av plantegningene fra konkurransen kan sees på figur 9) (Lillejord 2020). Den videre utviklingen av prosjektet, som følge av blant annet arkitektkonkurransen, gjorde at den originale reguleringsplanen fra 2015 var noe utdatert. LPO ønsket å revidere planen, blant annet for å sikre mer bevaring av kulturminner fra tomten (Tromsø kommune 2019).

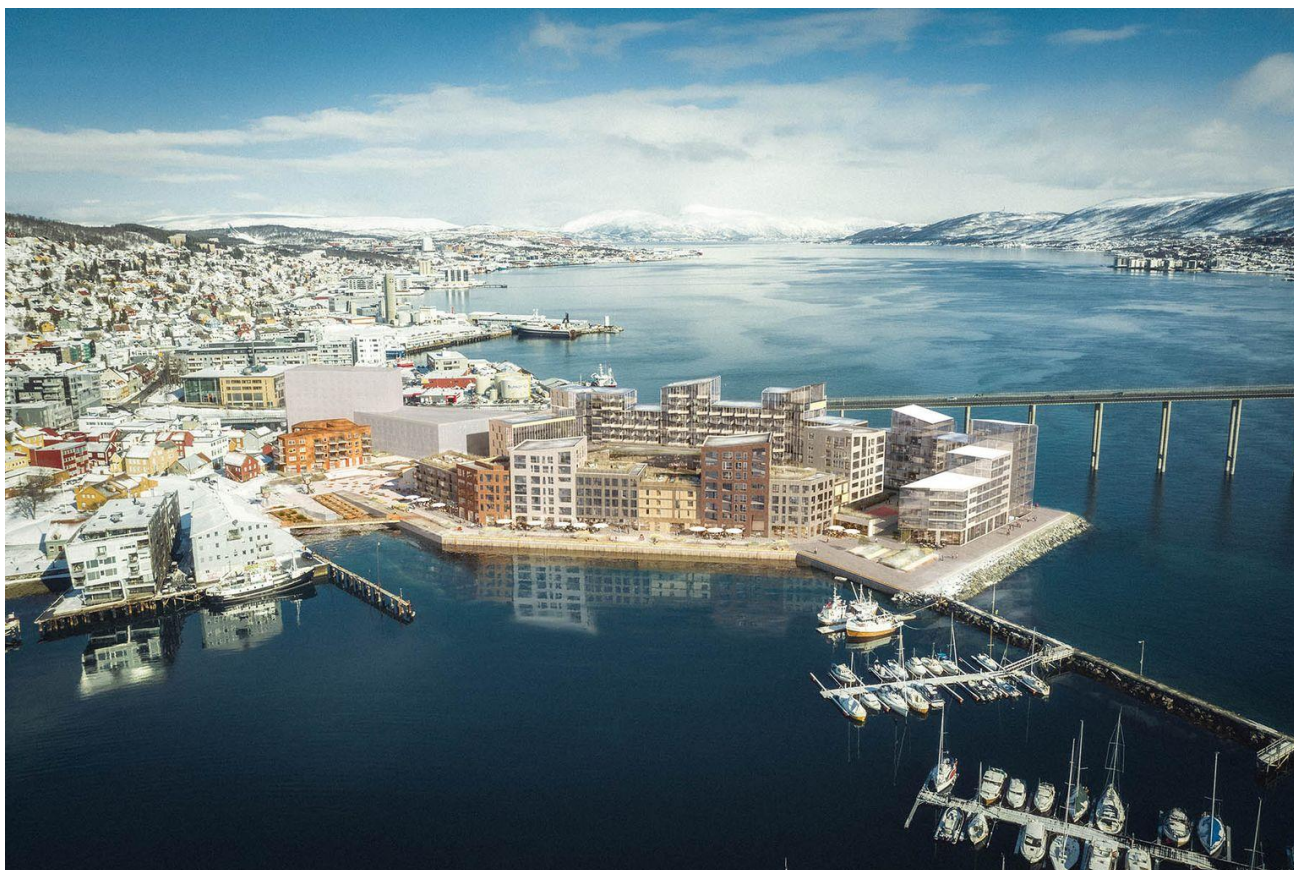


Figur 9: Situasjonsplanen for Vervet fra konkurransen i 2017. Sør mot venstre og Nord mot høyre. Kilde: LPOs hjemmeside: <https://www.lpo.no/nyheter/2020-10-16-vervet-fra-skipsverft-til-ny-levende-bydel>

Bydelen Vervet vil bestå av 68.000 m² ny bebyggelse på den gamle skipsverfttomten og gjenvunnet land fra sundet. Det skal etableres 440 boenheter og 18.600 m² offentlig og privat

oppholdsareal, som utgjør 42 m² per bolig. Bydelen skal bestå av 10 blokker på 4-10 etasjer, hvorav et skal bli konferansehotell. Bydelsprosjektet vil kunne kvalifiseres som en kollektiv boform som et *bofelleskap* i henhold til definisjonen fra Wågø et al. (2021). Alle husstandene bor i relativt store leilighetsboliger, utstyrt med alle normale fasiliteter en finner i en leilighet (kjøkken, bad, soverom etc.). Samtidig har de tilgang på en større mengde fellesarealer og ressurser. Hver enkelt beboer kan selv velge hvor mye de ønsker å ta del i dette felleskapet. Sørøver mot sjøen vil de lavere blokkene bygges for å sikre siktlinje mot sundet og fastlandet, samtidig som det minimerer skyggeleggingen av bebodde områder og fellesarealer fra middagstid og utover kvelden. Bebyggelsen vil være senket rundt Skansen som er den eldste bebyggelsen i byen, verkstedet og slippen, slik at torgområdet får større åpenhet og de bevarte historiske elementene blir mer framtrødende (Tromsø kommune 2019). Det legges til rette for planløsninger med universell utforming, altså en planløsning som skal være mest mulig tilgjengelig for alle mennesker, uavhengig av handikap (ibid: 12). Bebyggelsen kommer til å bli konstruert i en 'krans' rundt fellesarealene og barnehagen som er tiltenkt i sentrum av tomten. Denne bygningskransen skal skjerme fellesarealene fra støy og forurensning fra trafikken rundt bydelen og over Tromsøbruen (se figur 9 og 10 for illustrasjoner).

Utformingen av Bydelsprosjektet kan være et eksempel på '*den kompakte byen*' ved fortetting med kvalitet. Det er høy konsentrasjon av boliger på relativt lite område. Det blir tatt klare grep for å sikre utearealer og åpne lyse rom, både innenfor kransen av boligene, på slipptorget og langs havnepromenaden. Historiske elementer fra den gamle driften til skipsverftet er ivarettatt og vises i uteområdet. Høyden og plasseringen av bygningsmassene har blitt nøye utvalgt med tanke på dagslys og åpenhet. Utformingen er også gjort med tanken på å sikre luftkvalitet, ved å skjerme bydelen mot Tromsøbruens trafikk. Det er kort vei fra Vervet til nærmeste kollektivholdeplass, Skippergata, hvor de fleste av byens bussruter passerer. Store grønne arealer er tilgjengelig med buss, enten på toppen av øyen eller over bruen til fastlandet. De fleste handelsbehov vil kunne dekkes i Tromsø sentrum, som ligger en kort gåtur sørøver, eller en enda raskere busstur. Det er altså kort distanse til de fleste hverdagsbehov og kollektivtilbud er lett tilgjengelig. Dette vil i teorien kunne senke transportbehovet til de som bor i bydelen.



Figur 10: Illustrasjon av Bydelsprosjektet Vervet. Kilde: Vervets hjemmeside: <https://vervet.no/galleri/>

Ifølge Vervets nettsider skal det implementeres en rekke deleordninger i bydelsprosjektet. Fellesarealer som treningsrom, gamingrom eller bibliotek blir tilgjengelig for bydelens beboere. Hybler kan leies, i tilfelle beboere skal ha gjester, og selskapsrom som kan bookes for festligheter skal også være tilgjengelig for innbyggerne. Det skal også bli tilgang på sykkelverksted og hobbyrom utstyrt med verktøy (Vervet n.d. a). Fellesressurser for deling skal også bli tilgjengelig for beboerne i bydelen, deriblant sykkel, bil, båt og kajakk. Lekeplassen som knyttes til barnehagen som skal bygges på gårdsrommet innenfor *kransen* av bydelen, vil være tilgjengelig utenfor åpningstider (Vervet n.d. b). I samtlige av dokumentene blir de fleste av fellesressursene og -areal betegnet som «for beboerne på Vervet», altså at de som tar del i bofellesskapet har tilgang til fellesressursene og –areal. Unntaket er utearealet i kransen av bebyggelsen, slippstorget og havnepromenaden. Slik ‘ekskludering’ av allmenheten kan være en nødvendighet. Ved å begrense tilbudet til beboerne vil det bli et klarere ansvarsforhold til ressursene, noe som vil gjøre de lettere å forvalte. I omtalen av de suksessrike allmenningene i kapittel 2.3.1, var en mindre befolkning fordelaktig for å skape klare forvaltningsnormer for fellesarealet. Det vil være lettere å holde

oversikt på hvem som benytter seg av fellesressursene og –arealet til hvilken tid, når det er færre brukere. Dette kan være viktig for å sikre forsvarlig bruk av ressurs og areal.

Eksklusiviteten som følger av å ha tilgang til de ulike delefasilitetene kan gjøre Vervet til et mer attraktivt prosjekt, noe som kan presse opp prisnivået. Boligene på Vervet har allerede høy kvadratmeterpris. Det er ikke noen overraskelse, det er nybygde leiligheter i en nyoppusset bydel med havutsikt, gode solforhold, lav sannsynlighet for at andre bygg blir reist for å blokkere disse forholdene og nærhet til sentrum. Det kan reises spørsmål hvorvidt beboerne på vervet, som sannsynligvis har ganske god råd, ønsker å dele på ressurser og areal, ettersom de sannsynligvis ikke behøver det utfra et økonomisk perspektiv. Denne eksklusiviteten kan stilles som en antitese til bydelsprosjektets eget motto, «*en bydel for alle*». Hvordan kan det være en bydel for alle hvis de færreste har råd til å bo der? En av tiltakene for å dempe denne sosioøkonomiske splittelsen er opprettelsen av et borettslag, som 34 av Vervets 440 leiligheter skal være del av.

«Vervet borettslag vil bli organisert med en såkalt 50/50/50-modell hvor 50 % av kjøpesummen finansieres med innskudd fra kjøperne, 50 % av kjøpesummen finansieres via borettslaget som andel fellesgjeld og hvor felleslånet er planlagt med en løpetid på hele 50 år» (Vervet n.d. c).

I denne kollektive formen for finansiering vil boligprisen bli billigere for enkeltindividet, på bekostning av en høyere fellesgjeld som deles på borettslaget. Blant de 440 boligenhetene i bydelen, vil også 54 av disse bli satt av som utleieboliger. Som en av betingelsene i låneavtalen fra husbanken skal Tromsø kommune ha rett til å tilvise økonomisk vanskeligstilte til 22 av disse utleieboligene (Emberland og Holte 2021). Tilgangen til ulike deleordninger vil utvilsomt være fordelaktig for økonomisk vanskeligstilte og er dermed et sosialt bærekraftstiltak.

Eksakt hvordan deleordningene på Vervet skal organiseres er vanskelig å bedømme, ettersom det er begrenset med informasjon tilgjengelig på nettsidene og i plandokumentene. Det nevnes at det skal utvikles en telefonapplikasjon, en 'app', som skal knyttes opp til det meste av hverdagslivet på Vervet. I et innlegg fra Vervets eget magasin, Innsiden, påpekes det at denne appen potensielt skal fungere som et digitalt verktøy for å organisere disse allmenningen. En av utviklerne fra prosjektet blir sitert, «– *Det blir bil-, båt- og sykkeldeling samt kajakkutleie med mer. For å ta i bruk alle fordelene i nærmiljøet og fellesarealene vil*

det bli utviklet en egen app for bydelen» (Arild 2021). I skrivende stund er ikke denne appen ferdigutviklet, derfor er det uvisst eksakt hvordan den skal fungere. Ut i fra beskrivelsen i dokumentene fra Vervet kan en anta at appen vil fungere som en slags booking-plattform, som viser om ressursene er ledige og lar en booke dem (Vervet n.d. b). Bydelsprosjektet Vervet synes å bli et eksempel på tilgangskonometri gjennom de deleordningene som skal implementeres. Det beskriver en form for allmenninger der overnevnte utstyr er underutnyttede ressurser som kan deles på bruk. Det er uklart hvorvidt beboerne må betale for tilgangen. I de fleste dokumentene står det at beboerne har 'tilgang til' eller 'mulighet å benytte seg av' de ulike fellesarealene, som bibliotek, treningsrom, selskapslokalet og verksted. Det blir dermed vanskelig å konkludere hvorvidt det involverer finansiell godtgjørelse eller ikke i disse tilfellene. Unntaket er gjestehyblene, hvor det spesifikt står at beboerne har «*Mulighet til å leie fem hybler i fellesarealet for dine gjester*» (Vervet n.d. a). Det påpekes også spesifikt på hjemmesiden deres at fellesressursene, som bil, sykkel, kajakk og båt, blir tilgjengelig for leie (Vervet n.d. b). Det kan dermed være rimelig å anta at de ressursene og arealene som er tilgjengelig for leie, må det betales en finansiell godtgjørelse for bruk. Det fremgår heller ikke hvorvidt denne betalingen er en lavere kontingent for å sikre vedlikehold av deleordningen, eller en høyere leie for å søke profitt.

Deleordningen involverer en digital plattform for organisering og forvaltning av underutnyttede ressurser gjennom en app, det kan dermed være en hybridordning kalt tilgangsplattform ifølge Acquier et al. (2017). Deleordningene på Vervet har også elementer av samfunnsbasert delingsøkonomi. Delingen på vervet er ikke-hierarkisk organisert hvor alle beboerne er 'likemenn'. Noen av deleordningen ser ut til å være ikke-inntektssøkende mens andre er muligens avhengig av omfanget av kontingenten som behøves for tilgangen. Det kan diskutere hvorvidt deleordningen kan være samfunnsbaserte når mange tilbud kun er tilgjengelig for beboerne i bydelen. Deleordningene presentert på Vervet vil kunne lede til mer økologisk bærekraft ettersom det vil bidra til fortetting med kvalitet, potensielt minke behovet for produksjonen av nytt utstyr og transportmidler som deles på og det kan bidra til redusert utslipp som følge av nærhet til kollektivtransport og andre tjenester som kan senke behovet for egen bil.

På hjemmesiden til bydelsprosjektet beskrives det at Vervet ønsker å skape en mer sosialt bærekraftig bydel, ved å øke livsgleden til beboerne. De henviser til Aamund Bunkholt fra byutviklingsprosjektet Pådriv:

«Det med sosial trivsel og helse henger veldig mye sammen. Sitter du mye alene inne på leiligheten din, så får du generelt sett dårligere helse. Det er godt dokumentert gjennom masse undersøkelser. Så dersom man evner å gjøre det attraktivt å gå ut, er det en av nøklene til et godt liv og ikke minst byliv» (Bunkholt sitert i Vervet 2019).

Vervet poengterer på egne hjemmesider at de ønsker å skape en bydel hvor beboerne omgås. Derfor har utformingen av attraktive fellesarealer vært viktig i bydelsutviklingen. Hensikten er å skape møteplasser og aktiviteter som gjør sosialisering lettere og skape en lavere terskel for å knytte nye sosiale bånd. Salgsansvarlig på Vervet blir sitert på nettsidene:

«Vervet er en ny boform for alle som ønsker seg en enklere, men også mer sosial hverdag. Vi ønsker å skape et flerfunksjonelt nabolag der man bygger gode og trygge relasjoner med de som bor rundt deg» (Salgsansvarlig på Vervet sitert i Vervet 2019).

Salgsansvarlig påpeker blant annet at Vervet bydel skal være en flerfunksjonell bydel.

Planleggeren fra kommunen poengterte behov for flerfunksjonalitet, både for sosial trivsel og for fortetting med kvalitet. Ideen om at deleordninger i den avgrensede bydelen skal lede til mer meningsfulle, sosiale relasjoner, står i kontrast til hvordan Belk skildrer deling i lukkede samfunn, i form av 'gated communities'. Belk skrev hvordan delingen i lukkede samfunn ofte leder til økende tendenser av 'sharing-out', mindre sosial interaksjon og mer skepsis blant naboene (Belk 2017 b). Det er nok flere, naturligvis ikke alle, av de som flytter inn på Vervet på grunn av de deleordningene og de økologisk- og sosialt bærekraftige løsningene.

Prosjektlederen på Remiks er en av disse. Når jeg spurte hvorvidt hen brukte noen andre former for deleordninger enn de vi hadde diskutert svarte hen:

«Ikke akkurat nå, men jeg skal flytte fra enebolig til leilighetskompleks på Vervet. Der har de jo flere typer deleløsninger som sykler, biler, verksted, kajakk, selskapslokale, treningssenter og alt mulig som man får være med å dele på. Den tanken tiltalte meg. At det var mulighet for sosiale treffpunkter syns jeg er veldig bra» (Prosjektleder Remiks).

Flere av de andre informantene beskriver nettopp nabolaget deres som arenaen hvor de praktiserer delingsøkonomiske løsninger mest hyppig. Butikksjefen på Jernia forteller for eksempel hvordan det deles i boligfeltet hen bor i:

«Jeg bor i et lite boligfelt, og vi har en egen gruppe for boligfeltet [på Facebook]. Hver gang jeg trenger noe selv så spør jeg 'er det noen har tilgjengelig en sirkelsag jeg kan låne en times tid'. Og det er alltid noen som har en du kan låne. Det brukes av alle naboene, og det brukes mer og mer. Når en begynner å låne så begynner neste» (Butikksjef Jernia).

Lederen fra KoBy forteller om liknende praksis i nabolaget hen bor i:

«Vi har nesten en deleøkonomi [i nabolaget]. Folk låner de utroligste ting fra hverandre. Det gjør jo at det å bo der blir helt spesielt siden man får den kontakten med å låne en eller annen spikerpistol fra naboen du aldri har møtt før, også blir det fort litt sånn prat. Man får et felleskap og en trygghet der man bor, siden man vet man får hjelp ... det er alltid noen som stiller opp, og det vet alle» (Leder i KoBy).

Både lederen fra KoBy og Butikksjefen fra Jernia forteller at nabolagsdelingen blir hyppig brukt, og øker i popularitet. Spesielt lederen fra KoBy presiserer hvordan det bidrar å skape felleskap i nabolaget. Hvis liknende trekk kan forekomme på Vervet, vil det være mulig at satsingen på fellesareal og deleordninger kan bidra til felleskap og nye sosiale relasjoner. Bedre felleskap og større mengder med meningsfull, sosial interaksjon er viktig for folkehelsen, og derav viktig for den sosiale bærekraften. Ved å gi tilgang til underutnyttede ressurser og tilgang til fellesarealer vil det kunne bidra til fortetting og senke behovet for produksjon av nytt verktøy og utstyr. Vervet kan altså være et eksempel på et bydelsprosjekt som strekker seg etter idealet til 'den kompakte byen' og 'den sirkulære byen', og dermed eksempler på en mer økologisk bærekraftig byutvikling. Siden beboerne vil ha tilgang til forskjellige fellesressurser og –areal vil de potensielt slippe å investere i eget verktøy, transport, badstue, treningsutstyr osv. og det kan bidra til å jevne ut sosioøkonomiske forskjeller for beboerne. En kan, med andre ord, argumentere for at bydelsprosjektet Vervet har gjennom ulike strategier forsøkt å bidra til bærekraftig byutvikling gjennom de tre hoveddimensjonene for bærekraft. Hvis liknende bydelsprosjekter, som inkludere delings- og sirkulærøkonomiske løsninger, blir ansett som attraktive siden de er mer bærekraftige, kan det resultere i at de blir mer kostbare grunnet høy etterspørsel. Det kan skape en konflikt mellom de økonomiske og de økologiske og sosiale bærekraftsmålene, hvis det blir for dyrt for 'folk flest' å bo der. Da kan det resultere i at bærekraftiltakene som tilbys på bydelsprosjekter som Vervet kun kan utnyttes av samfunnets 'økonomiske elite'. Det kan selvfølgelig ikke konkluderes at bydelsprosjektet er en suksesshistorie helt enda, selv om flere av de planlagte tiltakene og tilbudene ser lovende ut. Det vil gå noen år før vi kan se de reelle ringvirkningene av satsingen til bydelsprosjektet, og hvorvidt deleordningene som implementeres bidro til en bærekraftig utvikling.

5 Avslutning

I det foregående kapittelet har jeg presentert casene for analysen min og drøftet deres ulike deleordningene og sirkulære løsninger opp mot teoretisk fremstilling av bærekraft. Jeg har vektlagt om tiltakene kan lede til et lavere forbruk av ressurser, og dermed bidrar til bærekraftsmål nr. 12 om ansvarlig forbruk og produksjon. Jeg har vurdert om det kan lede til en økonomisk og sosial gevinst for forbrukeren, herunder om de er rettet mot de tre dimensjonene av bærekraft, økonomisk, sosial og økologisk (klima og miljø) bærekraft. Videre har jeg kategorisert de ulike delingsordningene ut fra særlig Acquier et al og Belks fremstillinger av deleordninger. Etersom bærekraftig byutvikling er mitt hovedtema har jeg også vurdert om jeg finner at det fokuseres på løsninger som den kompakte og den sirkulære by, og dermed støtter opp om FN's bærekraftsmål nr. 11 om bærekraftig by og samfunn. På den måten vil jeg i dette siste kapitlet forsøke å svare på problemstillingen min: «*Hvordan kan deleordninger bidra til å skape en mer bærekraftig by?*»

5.1 Sirkulære løsninger som nasjonal og lokal strategi?

Det har vært en klar utvikling i både nasjonale og lokale forventninger til sirkulær- og delingsøkonomi. Gjennomgangen av nasjonale dokumenter viser at fenomenene har fått et betraktelig sterkere fotfeste de siste to årene. Bærekraftkonseptene ble ikke nevnt i de eldre dokumentene i denne studien. Blant de nyere dokumentene er det en egen nasjonal strategi som fokuserer nærmest utelukkende på sirkulærøkonomi, hvor deleordninger blir diskutert som et ønskelig tiltak. Jeg fant samme utvikling på lokalt plan. Verken sirkulærøkonomi eller delingsøkonomi blir diskutert i noe stort omfang i kommunedelplanen for Tromsø Sentrum 2020-2032 (Tromsø kommune 2020 a) eller Kommuneplanens arealdel 2017-2026 (2017). Fortetting blir derimot diskutert i begge planene som tiltak til bærekraftig byutvikling. Fokuset på fortetting gjenspeiles fra intervjuene med planleggeren fra kommunen og leder i KoBy. Sirkulærøkonomi blir eksplisitt diskutert i både Kommuneplanens samfunnsdel og arealstrategi (2020-2032) og Klima-, miljø- og energiplanen (2018-2025) (Tromsø kommune 2020 og 2018). I begge planene blir deleordninger og gjenvinning diskutert som viktige tiltak for en bærekraftig utvikling for kommunen. Ingen av planene er spesielt konkrete i hvordan disse sirkulære løsningene og delingsøkonomiske ordningene skal implementeres i praksis. Det er kanskje urimelig å forvente at kommunen skal ha konkrete strategier klare ettersom regjeringen publiserte sin nasjonale strategi for sirkulærøkonomi for bare et år siden. Det er

rimelig å forvente at Tromsø kommune kommer til å utrede egen strategi for en mer sirkulær utvikling, hvor deleordninger vil være tilstede, innenfor de neste par årene. Denne utredningen må nok komme siden både nasjonale planverk og internasjonale, i form av EU, har satt sirkulærøkonomien høyt på dagsordenen. Fokus på sirkulær- og delingsøkonomi er i en klar utvikling blant nasjonale og lokale myndigheter. Hvis denne utviklingen fortsetter i samme spor, vil bærekraftkonseptene få en stadig større rolle i byutviklingen i Norge og samfunnsutviklingen, og kan bidra til å nå FNs bærekraftsmål.

5.2 Hvordan kan deleordninger lede til en mer bærekraftig byutvikling?

I denne oppgaven har jeg studert hvordan ulike typer deleordninger med varierende type organisering kan bidra til en bærekraftig byutvikling. Med en teoretisk gjennomgang av sirkulærøkonomi og delingsøkonomi og ved å studere ulike aktører i Tromsø er det ganske klart at deleordninger har muligheten til å bidra til bærekraftig byutvikling. Deleordninger som bidragsyter i en økologisk strategi er meget kompatibel med de bærekraftige byutviklingsidealene 'den kompakte byen' og 'den sirkulære byen'. Ved å dele på fellesarealer og –ressurser vil man kunne bygge mer kompakt, senke transportmengden, og bedre utnytte de ressursene vi allerede har til rådighet. Ved å ha analysert hvordan de diverse deleordningene blir praktisert blant de forskjellige aktørene i Tromsø, finner man klare eksempler på hvordan deling kan bidra til bedring på de tre forskjellige dimensjonene av bærekraft. Ved å bidra til en økonomi hvor også sosiale og økologiske forhold ligger til grunnen, kan disse ordningene også være sentrale til å oppnå bærekraftsidealet til Raworth, nemlig smultringmodellen.

5.2.1 Økologisk bærekraft

Den åpenbare økologiske bærekraftige gevinsten som deling kan bidra til er å senke forbruket vårt. Det individuelle forbruket i Norge er for høyt, og derfor må tiltak for å redusere forbruket prioriteres. Hvis flere enkeltindivider eller husholdninger kan dele på fellesressurser og/eller –arealer, vil det føre til et lavere behov for ny produksjon av det som deles på.

Resonnementet er enkelt: Hvis flere kan låne en drill fra Jernia de få gangene de behøver en til et prosjekt, så behøver ikke alle kjøpe sin egen. Da vil det trenge færre driller, noe som i teorien vil lede til en minket produksjon, som igjen reduserer avfallsproduksjon, utvinningen av nye naturressurser og sparer energi. De nye som produseres vil sannsynligvis ha et større

fokus på kvalitet, ettersom produktene som deles må tåle å benyttes mer intensivt over lengre tid. Gjennom bildeling, slik som planlagt av BONORD, behøver ikke alle husstander å eie egen bil. Hvis flere deler på bil, de gangene de behøver den, og ellers benytter seg av kollektivtransport, vil man kunne redusere klimagassutslippet og også frigi areal som ellers ville blitt brukt til parkeringsplasser. Det forutsetter da at befolkningen ikke bruker pengene de sparer gjennom deling på annet miljøskadelig forbruk.

Gjennom tilgangøkonomiske deleordningene som fiksefestene til FiVH eller bærekraftsenteret til Remiks, vil deltakerne få tilgang til utstyr og kompetanse samt areal til reparasjon av ressursene sine. Dette vil bidra å forlenge levetiden til disse ressursene, som igjen vil resultere i mindre avfall og lavere produksjon av nye verktøy. Det vil også kunne ha effekten som bevisstgjøring og kunnskapsformidler slik at kompetansen om bærekraft og bærekraftige valg spres til større del av befolkningen.

Ved deling av fellesareal i byrommet, eller gjennom kollektive boformer, kan man minke plassen enkeltindividet behøver i egen boenhet, noe som vil kunne bidra til en mer arealeffektiv byutvikling. Ved å dele på ressurser og utstyr, enten gjennom ko-konsumering, låneordninger eller tilgangøkonomisk deling innad i kollektive boformer, kan man minke behovet for lagringsplass per boenhet. Denne oppsparingen av kvadratmeter per innbygger kan bidra til en økt fortetting med fokus på kvalitet gjennom flerfunksjonell byutvikling.

5.2.2 Økonomisk bærekraft

Deling vil, i teorien, kunne lede til økonomiske gevinster for den enkelte innbygger. Hvis man kan dele på utstyr, transportmidler og ressurser man ikke behøver å benytte så ofte, vil man kunne spare pengene en ellers ville brukt på å kjøpe disse ressursene. Den samme retorikken gjelder for fellesarealer. I eksempelet om bydelsprosjektet Vervet vil man kunne benytte seg av fellesarealer som treningsrom, bibliotek, verksted og gjesterom. Tilgangen til disse fasilitetene gjør at man ikke behøver egne slike arealer i boenheten sin. Dermed kan man samle flere boenheter, samfunnsfunksjoner og tjenester for å dekke hverdagsbehov på et mindre areal. Det vil potensielt bidra til å skape 'nærhetsbyen', hvor enkeltindivider har det de behøver nært boligen sin. Kommunen kan da også fokusere mer på fortetting med kvalitet og skape gode bymiljø med tilgang til grøntareal som kan øke trivselen til beboerne.

Det vil også kunne ha flere makroøkonomiske gevinster. Ved økt fortetting, vil det bli billigere å etablere effektivt kollektivtilbud ettersom det ikke behøver å strekke seg over lange avstander. Hvis deling leder til mindre produksjon av varer, vil det også lede til mindre avfall for kommunen å forvalte. Da kan avfallsaktørene fokusere på en mer effektiv materialgjenvinning, som Remiks gjør i Tromsø.

5.2.3 Sosial bærekraft

Deling kan, ifølge casene jeg har sett på, bidra til bedring i sosial bærekraft på ulike vis. Ved å få tilgang til ulike ressurser eller funksjoner i samfunnet kan lavinntektshusstander få tilgang til goder de tidligere ikke hadde råd til. Utstyrsboden Turbo gir for eksempel barn fra lavinntektshusstander muligheten til å låne en sykkel, et par ski eller annet fritidsutstyr ut sesongen. Dette vil kunne beskytte barnet mot ekskludering fra aktiviteter de ellers ville manglet utstyr til å delta i. Voksne kan også låne utstyr fra Turbo. Tilgangen på tur- og fritidsutstyr vil kunne øke livskvaliteten til enkeltmennesket, og vil potensielt kunne lede til et mer aktivt og sunnere liv. Gjennom tilgangøkonomiske og samfunnsbaserte deleordninger kan man altså potensielt bidra å jevne ut sosioøkonomiske forskjeller, og øke livskvaliteten til enkeltindivider i samfunnet.

Deleordninger kan også lede til økt sosialisering og meningsfulle, interpersonelle samhandlinger. I en samfunnsstruktur hvor en økende andel personer bor alene, kan psykiske plager som følge av ensomhet øke tilsvarende. Ved å dele på fellesarealer, enten gjennom bokollektiver eller bofelleskap, skaper man arenaer for sosial interaksjon hvor man kan knytte bekjenskaper. Når man blir bedre kjent med de som bor rundt en, vil man sannsynligvis også føle seg tryggere i eget nabolag. Eksemplifisert gjennom anekdotene fra butikksjefen fra Jernia og lederen fra KoBy har nabolagsdeling bidratt til å skape et bedre felleskap i nabolaget deres. I motsetning til Belks (2017 b) framstillingen om deling i lukkede samfunn, så tyder funnene mine på at deling i lukkede samfunn bidrar til 'sharing-in' hvor det skapes meningsfulle, sosiale bånd.

5.3 Erfaringer og utfordringer

Etter å ha studert og analysert ulike aktører i Tromsø kan jeg konkludere med at det finnes et bredt spekter med deleordninger og sirkulære løsninger som praktiseres i byområdet. Det varierer fra de mer klassiske former for deling av underutnyttede ressurser til ko-konsumering

hvor man deler på kostnadene med anskaffelse, vedlikehold og organisering. Det er også et bredt spekter av aktører som arbeider med deleordninger og sirkulærøkonomi, fra lokale myndigheter, private næringsliv og til ikke-statlige interesseorganisasjoner. Det kan tyde på at vi holder på med en ganske omfattende holistisk overgang til en nyere samfunnsstruktur hvor delingsøkonomi spiller en større rolle. Samtlige av informantene jeg intervjuet var overraskende positive til delingsøkonomien. Jeg forventet ikke de skulle direkte motarbeide det, men kanskje heller at det var en høyere grad av skepsis og at de ville trekke frem flere utfordringer. Flere av informantene påpekte at de så ingen utfordringer med en overgang til et mer delingsøkonomisk samfunn. Selv om det er overaskende at tematikken ble møtt med såpass optimisme, tror jeg ikke nødvendigvis det er fordi alle, kanskje meg inkludert, har et utopisk forhold til deling og bærekraft. Jeg tror heller at mange av utfordringene man møter med delingsøkonomien også finnes når andre oppgaver skal løses.

Informantene som berørte flest utfordringer var prosjektlederen fra FiVH og daglig leder på Turbo. Det er kanskje ikke overaskende at de som har arbeidet med slike ordninger en tid har et klarere syn på hva som er utfordringene. Begge pekte på behovet for organisering og logistikk. Aktører som ønsker å drive med utlån, og leie for den saks skyld, må ha kontroll over hvem som har hvilket utstyr og hvilken stand det er i. Begge påpeker også hvordan deleordninger som var veldedig drevet, eller drevet av ildsjeler, kan være noe ustabile. De er nemlig avhengige av frivillig innsats og donasjoner for å sikre drift.

Blant ordningene som er åpent for at alle kan bruke, leie eller låne, forklarer flere av informantene at en av de større utfordringene har vært å gjøre tilbudet kjent. Det er en selvfølge at befolkningen i byen må vite av deleordningene hvis de skal kunne benytte seg av dem. Derfor er markedsføring et viktig tiltak for å øke denne bevisstheten. Dette kan følgelig være problematisk for deleordninger som skal være ikke-inntekstgenererende, og derav sannsynligvis ikke har stor nok økonomisk kapital til å satse på markedsføring. Flere av informantene forteller at den dominerende brukergruppen av deleordningene er unge voksne og studenter. Det er vanskelig å konkludere om det er fordi denne befolkningsgruppen er mer klimabevisst, mer progressiv eller har lavere kjøpekraft. En av utfordringene vil derfor være å gjøre tilbudene attraktive for andre grupper i befolkningen.

Prosjektlederen fra FiVH, daglig leder på Turbo og butikksjefen på Jernia påpeker også at deleordningene må være relativt lettvinne og rimelige. For at deling skal bli et foretrukket alternativ blant andre enn de spesielt interesserte, må det kunne konkurrere på både pris og brukervennlighet. For å gjøre disse tjenestene mer brukervennlige må de også være lettere tilgjengelig. Remiks skal blant annet etablere bærekraftsenteret nærmere sentrum av byen, i motsetning til miljøparken som ligger mer usentralt. Dette var et bevisst valg for å kutte transportetappen for folk flest, samtidig som det ble mer sentralt i byen. De har riktignok unngått lokaler i sentrum av byen, delvis på grunn av prisene, men primært siden det vil bli lavere tilgjengelighet for biltransport. Selv om man ønsker å senke persontransporten med bil, kan det selvfølgelig bli en nødvendighet når man behøver å frakte noe stort og tungt som en oppvaskmaskin.

Økonomisk kapital er også en sentral utfordring for slike deleordninger. Daglig leder på Turbo forklarer er de avhengige av frivillige fra Røde Kors, hvis de ikke har nok arbeidskraft må de leie personalet, og da vil nok ikke tilbudet kunne fortsette, ettersom det kan bli en finansiell byrde for både kommunen og Røde Kors. Økonomisk kapital er også nødvendig for anskaffelse, organisering og vedlikehold av allmenningene. Turbo er selv avhengige av utlånssystemet de får benytte seg av gjennom BUA, og donasjonene av utstyr fra ulike institusjoner og privatpersoner. Slik Campbell (1996) påpeker kan prosjektenes mål om sosial og/eller økologisk bærekraft komme i konflikt med den økonomiske bærekraften. Manglende finansiering kan gjøre prosjektene mer ustabile over tid. Behovet for økonomisk kapital for å sikre bærekraftig drift kan være med å rettferdiggjøre satsing på ko-konsumsordninger framfor 'ren' deling. Gjennom ko-konsumet betaler man gjerne en kontingent for å få tilgang til allmenningen, slik at aktøren som forvalter allmenningen får midlene til å vedlikeholde driften. På prosjekter av større skala, kan denne kontingenten innbakes i skattesystemet. Et typisk eksempel på en slik finansiert allmenning er det offentlige biblioteket.

5.4 Fremtidig forskning

Etter å ha gjennomført analysen for oppgaven har jeg lært mye, men det føles fortsatt som jeg så vidt har begynte å skrape i overflaten av tematikken. Jeg har fått svar på mange spørsmålene jeg gikk inn i prosjektet med, samtidig sitter jeg igjen med nesten like mange nye spørsmål. Hva og hvor mye er folk egentlig villig til å dele på? Hvordan ser deleordningene ut i Tromsø i framtiden? Disse spørsmålene har jeg ikke mulighet å studere

eller svare på i denne oppgaven. Derfor ønsker jeg å luftte noen refleksjoner rundt videre forskning som kunne blitt gjort, i lys av min oppgave.

Jeg tror det ville vært utrolig spennende å gjennomføre en større kvantitativ studie, for å kartlegge hvor villig befolkningen er til å dele på ulike typer ressurser og samfunnsfunksjoner i hverdagen. Det kunne vært spennende for å se om det er enkelte ressurser, areal typer eller funksjoner vi helst vil ha privat. Samtidig ville det vært interessant å se om det var noen demografiske faktorer som skilte seg ut blant de som ønsket å dele mer. Er det flere unge enn gamle? Flere menn enn kvinner? Påvirker sivilstatusen funnene?

Ettersom bydelsprosjektet Vervet ikke er ferdigstilt enda, vet vi lite om utfallet av de planlagte deleordningene. Jeg skulle gjerne sett en studie av hvordan deleordningene, og eventuelt andre sirkulære løsninger, fungerer i praksis i bydelen. Gjerne etter at de har vært operative i noen år. Det samme gjelder bærekraftsenteret til Remiks og den potensielle bildeleordninger som BONORD og lederen fra KoBY diskuterte. Hvordan disse ordningene utvikler seg, og hvordan de påvirker hverdagen i Tromsø vil være spennende å følge med på.

Det vil også være spennende å følge med på utviklingen av sirkulær- og delingsøkonomien innenfor nasjonale og lokale planverk. Konseptene er fortsatt relativt ferske på den lokale og nasjonale dagsordenen. Derfor vil det være spennende å se hvorvidt de får et større fotfeste i planene i tiden fremover, om det lages flere konkrete strategier eller om det påvirker lovverk for å stimulere til mer bærekraftig samfunnsutvikling.

Referanser

- Acquier, A., Daudigeos, T., & Pinkse, J. (2017, Juli 21). Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework. *Technological Forecasting & Social Change*, ss. 1-10.
- Arild, M. J. (2019, November 19). *Det største byutviklingsprosjektet i Nord-Norge i moderne tid*. Hentet Januar 20, 2022 fra Webområde for Den Norske Bank (DNB): <https://www.dnb.no/dnbnyheter/no/grunder/framtidens-bydel-her-skal-beboerne-dele-alt-fra-hybler-biler-og-bater-til-smorebod-og-verskted>
- Arild, M. J. (2021, April 21). *Ny måte å tenke bolig på: Slik blir Gjøa på Vervet*. Hentet Mars 20, 2022 fra Webområde for Innsiden, et digitalt magasin for hverdagen på Vervet: <https://www.innsiden.no/artikler/ny-mate-a-tenke-bolig-pa-slik-blir-gjoa-pa-vervet>
- Belk, R. (2014, October 16). You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, ss. 1595-1600.
- Belk, R. (2017a, Oktober 17). Sharing Versus Pseudo-Sharing in Web 2.0. *The Anthropologist*, ss. 7-23.
- Belk, R. (2017b, Januar 25). Sharing without caring. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, ss. 249-261.
- Bjonnes, R., & Hargreaves, C. (2016). *Growing a new economy; beyond capitalism and environmental destruction*. San Germán, Puerto Rico: InnerWorld Publications.
- BOBY (Norsk Bolig- og Planforening). (2020, September 22). *EKSTRA NYHETSBRIV SEPTEMBER 2020*. Hentet Januar 19, 2022 fra Webområde for Norsk Bolig- og Planforening (BOBY): <https://boby.no/ekstra-nyhetsbrev-september-2020/>
- BOBY (Norsk Bolig- og Planforening). (Non dated.). *BOBY-prisen*. Hentet Januar 19, 2022 fra Webområde for Norsk Bolig- og Planforening: <https://boby.no/om-boby/boby-prisen/>
- BONORD. (2022, April 4). *BONORD med bærekraftig delingstjeneste*. Hentet April 24, 2022 fra Webområde for BONORD: <https://www.bonord.no/aktuelt/2022/bonord-med-baerekraftig-delingsbiltjeneste/>
- Boye, E. (2019). *Sirkulær framtid – om skiftet fra lineær til sirkulær økonomi*. Oslo: Framtiden i våre hender.
- Braun, V., & Clarke, V. (2008, Juli 21). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, ss. 77-101.
- Brekke, S. (2021, Februar 9). Jernia. *Store Norske Leksikon (SNL)*. Hentet Mars 28, 2022 fra <https://snl.no/Jernia>
- BUA. (non dated a). *Utlånsordninger - Tromsø*. Hentet Mars 29, 2022 fra Webområde for BUA: <https://www.bua.io/utlansordninger/turbo>

- BUA. (Non dated b). *BUA jobber for at barn og unge skal få mulighet til å prøve flere og mer varierte aktiviteter*. Hentet Mai 10, 2022 fra Webområde for BUA: <https://www.bua.io/om-oss>
- Børrud, E. (2012). Planlegging av en allerede bygget by. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen, *Utfordringer for Norsk Planlegging* (ss. 207-224). Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget .
- Børrud, E. (2018). Kvalitet i kompakt by - resultat av fortetting om byutviklingsstrategi. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen, *Plan og Samfunn - System, Praksis, Teori* (ss. 168-190). Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Campbell, S. (1996). Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. *Journal of the American Planning Association*, ss. 296-312.
- Circle Economy og Circular Norway. (2020). *The Circular Gap Report - Norway*. The Platform for Accelerating Circular Economy (PACE).
- Circular Cities Declaration. (Non Dated). *The Declaration*. Hentet Mars 24, 2022 fra Webområde for Circular Cities Declaration: <https://circularcitiesdeclaration.eu/>
- Cosson-Eide, H., & Aasen, K. R. (2022, April 22). *OECD kritiserer Norges klimainnsats: Ligger ikke an til å nå målene*. Hentet April 23, 2022 fra Webområde for Norsk Rikskringkasting: https://www.nrk.no/norge/oecd-kritiserer-norges-klimainnsats_-ligger-ikke-an-til-a-na-malene-1.15939841
- DEAL (Doughnut Economics Action Lab. (Non Dated b). *Amsterdam City Doughnut*. Hentet Mars 24, 2022 fra Webområde for Doughnut Economics Action Lab: <https://doughnuteconomics.org/stories/1>
- DEAL (Doughnut Economics Action Lab). (Non Dated a). *About Doughnut Economics*. Hentet Februar 27, 2022 fra Webområde for Doughnut Economics Action Lab: <https://doughnuteconomics.org/about-doughnut-economics>
- DEAL (Doughnut Economics Action Lab). (Non Dated c). *Downscaling the Donut at 4 levels in Brussels*. Hentet Mars 24, 2022 fra Webområde for Doughnut Economics Action Lab: <https://doughnuteconomics.org/stories/83>
- Eggebø, H. (2019, Juni 18). *Tematisk analyse – metodeartikkelen som løyer alt*. Hentet fra Bloggen til Helga Eggebø: <https://helgaeggebo.no/tematisk-analyse-metodeartikkelen-som-loyer-alt/>
- Eggebø, H. (2020). Kollektiv kvalitativ analyse. *Norsk sosiologisk tidsskrift*, ss. 106-122. Hentet fra <https://www.idunn.no/doi/epdf/10.18261/issn.2535-2512-2020-02-03>
- Emberland, T., & Holde, M. A. (2021, August 31). *Setter av 54 leiligheter i Vervet for utleie – og det er ikke bare millionærer som får sjansen*. Hentet Mai 2, 2022 fra Webområde for avisa Nordly: <https://www.nordlys.no/setter-av-54-leiligheter-i-vervet-for-utleie-og-det-er-ikke-bare-millionarer-som-far-sjansen/s/5-34-1511795>

- Endresen, R. (2022, April 28). *Storprosjekt glipper for Tromsø: – Jobben vi står ovenfor blir nå tøffere*. Hentet Mai 10, 2022 fra Webområde for avisen Nordlys: <https://www.nordlys.no/storprosjekt-glipper-for-tromso-jobben-vi-star-ovenfor-blir-na-toffere/s/5-34-1602609>
- Fagereng, A., Mogstad, M., & Marte, R. (2018). *Why do wealthy parents have*. Chicago: Becker Friedman Institute .
- FiVH (Framtiden i Våre Hender. (Non dated b). *Om oss*. Hentet Mai 2, 2022 fra Webområde for Framtiden i Våre Hender: <https://www.framtiden.no/om-oss.html>
- FiVH. (Non dated a). *Bærekraftig forbruk og produksjon*. Hentet Mai 10, 2022 fra Webområde for Framtiden i Våre Hender: <https://www.framtiden.no/tema/forbruk.html>
- FN-Sambandet. (2021, Oktober 28). *Bærekraftig Utvikling*. Hentet Mars 2, 2022 fra Webområde for FN-Sambandet: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>
- FN-Sambandet. (2022 a, Februar 23). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. Hentet Mars 13, 2022 fra Webområde for FN Sambandet: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- FN-sambandet. (2022 b, Februar 23). *Ansvarlig forbruk og produksjon*. Hentet Mars 27, 2022 fra Webområde for FN-sambandet: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/ansvarlig-forbruk-og-produksjon>
- Frenken, K., & Schor, J. (2017, Januar 22). Putting the sharing economy into perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, ss. 3-10.
- Hammer, S. (2016). Innledning. I S. Hammer, *Fra evig vekst til grønn politikk - Samfunnsutvikling i brytningen mellom tre diskurser* (ss. 11-21). Riga: Vidarforlaget.
- Hardin, G. (1968, 12 13). The tragedy of the commons. *Science (New York, N.Y.)*, ss. 1243-1248.
- ICLEI Circulars. (2021). *Circular City Action Framework - Bringing the circular economy to every city*. Bronn, Germany: ICLEI – Local Governments for Sustainability e.V.
- Innsiden. (Non dated). *Noe er i ferd med å skje på Vervet*. Hentet Januar 20, 2022 fra Webområde for Innsiden, et digitalt magasin om livet på Vervet: <https://www.innsiden.no/vartikler/noe-er-i-ferd-med-a-skje-pa-vervet>
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change). (2021). *Climate Change 2021 - The Physical Science Basis - Summary for Policymakers*. Switzerland: Intergovernmental Panel on Climate Change. Hentet fra https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM_final.pdf
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? - Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand : HøyskoleForlaget.

- Jernia. (non dated a). *Dette er Jernia*. Hentet Mars 28, 2022 fra Webområde for Jernia AS: <https://www.jernia.no/om-jernia/>
- Jernia. (Non dated b). *Utleie*. Hentet April 8, 2022 fra Webområde for Jernia AS: <https://www.jernia.no/hjelperdeg/utleie/>
- Jernia. (Non dated c). *Inbytte*. Hentet April 7, 2022 fra Webområde for Jernia AS: <https://www.jernia.no/hjelperdeg/innbytteordning-resirkulering-metall-glass-porselen>
- Jernia. (Non dated d). *Vi fikser det sammen*. Hentet April 7, 2022 fra Webområde for Jernia AS: <https://www.jernia.no/baerekraft/>
- Julsrud, T. E. (2021, Februar 12). *Nå kan du låne verktøy på Jernia i Drammen og Tromsø*. Hentet Mars 28, 2022 fra Webområde for Cicero senter for klimaforskning: <https://cicero.oslo.no/no/posts/nyheter/naa-kan-du-laane-verktoy-paa-jernia-i-drammen-og-tromso>
- KDD og UD (Kommunal- og Distriktsdepartementet og Utenriksdepartementet). (2021). *Voluntary National Review 2021 Norway: Report on the Implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Oslo: Norsk Regjering.
- Klima- og Miljødepartementet. (2021, Oktober 11). *EU og sirkulær økonomi*. Hentet April 4, 2022 fra Webområde for den norske Regjeringen: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/sirkular-okonomi/eu-og-sirkular-okonomi/id2701035/>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019, Mai 14). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023*. Oslo, Norge. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf>
- Kovel, J. (2007). *The enemy of nature; the end of capitalism or the end of the world?* London: Zed Books Ltd.
- Kvale, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Lillejord, H. (2020, Oktober 16). *Vervet – Fra skipsverft til ny, levende bydel*. Hentet Februar 16, 2022 fra Webområde for LPO arkitektene AS: <https://www.lpo.no/nyheter/2020-10-16-vervet-fra-skipsverft-til-ny-levende-bydel>
- Mayoux, L. (2006). Quantitative, Qualitative or Participatory? Which method, for What and When? I V. Desai, & R. B. Potter, *Doing Development Research* (ss. 115-129). London: Sage publications Ltd.
- Mazzucato, M. (2015). The Green Entrepreneurial State. I I. Scoones, *The Politics of Green Transformation* (ss. 134-151). Routledge.
- McCowan, T. (2015). Theories of Development. I T. McCowan, & E. Unterhalter, *Education and International Development: An Introduction* (ss. 31-48). London: Bloomsbury Academic.

- Miljødepartementet. (1993). *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*. (St. Meld. nr. 31 (1992-93)). Oslo.
- Miljødirektoratet. (2021, August 9). *FNs klimapanel: Alvorlige klimaendringer er i full gang*. Hentet Januar 21, 2022 fra Webområde for Miljødirektoratet: <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2021/august-2021/fns-klimapanel-alvorlige-klimaendringer-er-i-full-gang/>
- Miljødirektoratet. (Non dated). *Miljøstatus, klima*. Hentet Januar 22, 2022 fra Webområde for Miljødirektoratet: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/>
- Miljøverndepartementet. (2013, August 27). Den moderne bærekraftige byen. Norge. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/4f00c9c75afe4be5a2fb257cf118684e/t-1537.pdf>
- National Geographic Society. (2019, Juni 7). Hentet Mars 26, 2022 fra Webområde for National Geographic: <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/anthropocene/>
- Neuman, M. (2005, September). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, ss. 11-23. Hentet fra https://www.researchgate.net/publication/235360441_The_Compact_City_Fallacy
- Næss, P. (2018). Bærekraftig og klimavennlig byutvikling. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen, *Plan og Samfunn - System, Praksis, Teori* (ss. 129-149). Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Offentleglova. (2006). Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova). *LOV-2006-05-19-16*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2006-05-19-16>
- Plan- og Bygningsloven. (2008, Juni 27). Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Norge. Hentet Mars 2, 2022 fra https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_1#KAPITTEL_1
- Proff. (Non Dated). *Webområde for 'Proff - The business finder'*. Hentet Februar 16, 2022 fra Bedrifter / Vervet AS: <https://www.proff.no/selskap/vervet-as/troms%C3%B8/eiendomshandel-og-utleie/IEM66ZO10MV/>
- Raworth, K. (2017). *Doughnut Economics*. London: Random House Business Books.
- Regjeringen. (2021). Nasjonal strategi for ein grøn, sirkulær økonomi. Oslo, Norge.
- Remiks. (Non dated a). *Remiks satser på gjenbruk - Remiks planlegger å etablere ett storskala bærekraftsenter for gjenbruk i Tromsø*. Hentet April 7, 2022 fra Webområde for Remiks konsernet: <https://www.remiks.no/miljorapport/baerekraftsenter-i-tromso/>
- Remiks. (Non dated b). *Vårt Samfunnsoppdrag*. Hentet April 7, 2022 fra Webområde for Remiks konsernet: <https://www.remiks.no/samfunnsoppdrag/>

- Røde Kors. (non dated). *Utstyrsbasen TURBO*. Hentet Mars 29, 2022 fra Webområde for Røde Kors: <https://www.rodekors.no/lokalforeninger/troms/tromso/om-tromso-rode-kors/aktiviteter-i-tromso-rode-kors/utstyrsbasen-turbo/>
- SDG Index (Sustainable Development Goals Index). (2021). *Country*. Hentet Mars 27, 2022 fra Webområde for Sustainable Development Goals Index: <https://dashboards.sdgindex.org/profiles/norway>
- Seniorhuset. (Non dated). *Om Seniorhuset*. Hentet April 25, 2022 fra Webområde for Seniorhuset: <http://www.seniorhuset.no/about.html>
- Smith, P. B., & Max-Neef, M. (2013). *Economics Unmasked; From power and greed to compassion and the common good*. Cambridge: Green Books Ltd.
- SSB (Statistisk Sentralbyrå Norge). (2021, Juni 22). *Nå bor over 1 million nordmenn alene*. Hentet April 25, 2022 fra Webområde for SSB: <https://www.ssb.no/befolkning/barn-familier-og-husholdninger/statistikk/familier-og-husholdninger/artikler/na-bor-over-1-million-nordmenn-alene>
- Steen-Olsen, K., Solli, C., & Larsen, H. N. (2021). *Forbruksbasert klimaregnskap for Norge*. Oslo: Framtiden i våre hender (FiVH).
- Tanggaard, L., & Brinkmann, S. (2019). Intervjuet: Samtalen som forskningsmetode. I S. Brinkmann, & L. Tanggaard, *Kvalitative metoder : empiri og teoriutvikling* (ss. 17-45). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Thorsnæs, G., & Svendsen, T. O. (2021, Juni 28). *Om Tromsø*. Hentet Januar 31, 2022 fra Webområde for Store Norske Leksikon (SNL): <https://snl.no/Troms%C3%B8>
- Tromsø Kommune. (2015, Juni 15). Detaljregulering med konsekvensutredning skipsverftstomta Tromsø. Tromsø, Norge. Hentet Februar 2022 fra http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/1902/1498/dokumenter/Pb_1498.pdf
- Tromsø Kommune. (2017). *KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2017-2026*. Tromsø: Tromsø Kommune.
- Tromsø Kommune. (2018 a). *DEN ARKTISKE HOVEDSTADEN - internasjonal strategi for Tromsø Kommune*. Tromsø: Tromsø Kommune.
- Tromsø Kommune. (2018 b). Klima-, miljø- og energiplan 2018-2025. Tromsø, Troms og Finnmark fylke, Norge.
- Tromsø Kommune. (2019, Januar 24). PLAN 1891 - DETALJREGULERING VERVET, 200/1284 M.FL.- ENDELIG VEDTAK. Tromsø, Norge. Hentet 2022 fra <https://img8.custompublish.com/getfile.php/4414693.1308.ztpw7zjzppaawm/Saksfremligg.pdf?return=www.tromso.kommune.no>
- Tromsø Kommune. (2020 a, April 21). *Kommunedelplan for Tromsø sentrum 2020-2032 - Planveileder for offentlig byrom*. Tromsø kommune, Norge. Hentet fra http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5401/0225_NyRev/Dokumenter/D_0225_Planveileder_OffEttersyn.pdf

- Tromsø Kommune. (2020 b). *Tromsøstatistikk - Befolkning*. Tromsø Kommune.
- Tromsø Kommune. (2020 c). *Tromsø Vil - Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2020-2032*. Tromsø Kommune.
- UiT (Universitetet i Tromsø Norges arktiske universitet. (non dated). *UiT i Tromsø*. Hentet Mars 30, 2022 fra Webområde for UiT: <https://uit.no/sted/tromso?sted=179926>
- UNDP (United Nations Development Programme). (2019). *Human Development Report 2019 - Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century*. New York: UNDP.
- UPSCALE. (Non dated). *UPSCALE: Oppskalering av bærekraftig deling ved hjelp av offentlige biblioteker*. Hentet Mai 7, 2022 fra Webområde for forskningsprosjektet UPSCALE: <https://cicero.oslo.no/no/posts/prosjekter/upscale-oppskalering-av-baerekraftig-deling-ved-hjelp-av-offentlige-biblioteker>
- Utenriksdepartementet. (2019, September 26). *Kartlegging av moderne slaveri og anbefalinger til norsk innsats for bekjempelse av moderne slaveri i utviklingssamarbeidet*. Hentet April 5, 2022 fra Webområde for den norske Regjeringen: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/moderne_slaveri/id2670039/
- Utenriksdepartementet. (2022, Mars 3). *2030-agendaen med bærekraftsmålene*. Hentet Mars 13, 2022 fra Webområde for Regjeringen: https://www.regjeringen.no/no/tema/utenrikssaker/utviklingssamarbeid/bkm_agenda2030/id2510974/
- Vervet. (2019 , 11 1). *Sosiale relasjoner gir bedre helse og lengre liv*. Hentet Mai 2, 2022 fra Webområde for bydelsprosjektet Vervet: <https://vervet.no/2019/11/01/sosiale-relasjoner-gir-bedre-helse-og-lengre-liv/>
- Vervet. (Non Dated a). *Fellesarealer på Vervet*. Hentet Mars 25, 2022 fra Webområde for Vervet AS: <https://vervet.no/fellesarealer/#fellesarealer>
- Vervet. (Non dated b). *Bydelen*. Hentet Mai 2, 2022 fra Webområde for bydelsprosjektet Vervet: <https://vervet.no/bydelen/>
- Vervet. (Non dated c). *Borettslag og finansiering*. Hentet Mai 2, 2022 fra Webområde for bygningsfeltet 'Gjøa' i bydelsprosjektet Vervet: <https://www.gjoa.vervet.no/borettslag-og-finansiering/>
- Wall, D. (2014). *The Commons in History: Culture, Conflict and Ecology*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Webb, H. (2018, Oktober 18). *The Global Supply Chain of a Mobile Phone*. Hentet Januar 23, 2022 fra Webområde for Ethical Consumer: <https://www.ethicalconsumer.org/technology/global-supply-chain-mobile-phone>
- Wei, X., Lo, C. K., Jung, S., & Choi, T.-M. (2021, Mai). From co-consumption to co-production: A systematic review and research synthesis of collaborative consumption practices. *Journal of Business Research*, ss. 282-294.

- Wilhelmsen, G., & Johnsen, S. T. (2022, 31 Januar). *Tromsø vil bli en av verdens første klimanøytrale byer*. Hentet Mars 5, 2022 fra Webområde for Tromsø Kommune: <https://tromso.kommune.no/nyheter/2022/03/tromso-vil-bli-en-av-verdens-forste-klimanoytrale-byer>
- Willis, K. (2006). Interviewing. I V. Desai, & R. B. Potter, *Doing Development Research* (ss. 144-152). London: Sage Publications Ltd.
- Wågø, S. I., Gorantonaki, E., & Høyland, K. (2021, Mai 1). Kollektive boformer – et svar på noen av dagens samfunnsutfordringer? - EN STUDIE AV VILLA HOLMBOE I LYS AV ANDRE KOLLEKTIVE BOLØSNINGER. *SINTEF Fag*, ss. 1-67.

Vedlegg

Intervjuguide 1 – Kommune og offentlig sektor

1. Hva er din bakgrunn
2. Kan du fortelle om din nåværende arbeidsplass?
 - a. Har du kjennskap til 'sirkulærøkonomi'?
 - b. Hvordan jobber dere med bærekraft og/eller sirkulære løsninger?
3. Hvilke utfordringer opplever dere i det 'grønne skiftet'?
4. Har du/dere noe kjennskap til delingsøkonomi?
 - a. Hvilke deleordninger jobber kommunen med?
 - i. Motiv
 - ii. Organisering
 - b. Utfordringer?
 - c. Hvem benytter seg av de?
 - d. Hvordan leder det til mindre forbruk?
 - e. Hvordan leder det til mer sosial bærekraft?
 - f. Hvordan skal det finansieres / organiseres?
5. Hva skal til for at deleordninger tas i bruk?
 - a. Noen konkrete utfordringer?
 - b. Faller noen utenfor?
 - i. Hvordan inkludere flere?
 - c. Hvilke deleordninger bruker du?
6. I en anbudsprosess, hvilke krav stiller dere til sirkulærøkonomi?
 - a. Deleordninger?
 - b. Bærekraft generelt?
7. Hvordan kan deleordninger bedre implementeres i Tromsø framover?
8. Hvem opplever dere som ledende aktører innenfor bærekraftig utvikling?
9. Hva ønsker dere av privatsektor videre i det grønne skiftet?
10. Noe du ønsker å legge til?

Intervjuguide 2 – Privat aktør, Jernia

1. Hva er din yrkesbakgrunn
2. Kan du fortelle litt om din nåværende arbeidsplass.
 - a. Har du kjennskap til begrepet 'sirkulærøkonomi'?
 - b. Hvordan jobber dere med bærekraft og/eller sirkulærøkonomi
 - c. Hvordan påvirker dette arbeidet hverdagsliv i Tromsø
3. Hvilke deleordninger jobber Jernia med?
 - a. Motiv?
 - b. Deling vs. leie
 - c. Hvordan organiseres det?
 - d. utfordringer?
 - e. Hvem bruker dem?
 - f. Hvordan leder det til mindre forbruk?
 - g. Hvordan leder det til sosial bærekraft?
 - h. Hvem finansierer delingen?
 - i. Hvordan kan Jernia tjene på det?
4. Hva skal til for at deleordninger tas i bruk?
 - a. Faller noen utenfor?
 - i. Hvordan øke inkluderingen/engasjement?
 - b. Hvilke deleordninger bruker du i Tromsø
5. Hvordan opplever du/dere den bærekraftige utviklingen i Tromsø i dag?
 - a. Hvilke tiltak behøves for å skape et mer bærekraftig i Tromsø?
6. Hvordan oppleve dere offentlig sektor sin rolle i det 'grønne skiftet'?
 - a. Er det noen lover eller retningslinjer de ber dere følge?
 - b. Hva ønsker dere av offentlig sektor i framtiden for bærekraftig utvikling?
7. Hva kan andre prosjekter lære av deres erfaring med deleordninger og sirkulære løsninger?
8. Er det noen andre bedrifter / prosjekter som kunne brukt deleordninger?
9. Noe du vil legge til? Noen spørsmål jeg burde stilt?

Intervjuguide 3 – Ikke-statlig organisasjon

10. Hva er din bakgrunn (yrke, utdanning etc.)
11. Kan du fortelle litt om din nåværende arbeidsplass.
 - a. Har du kjennskap til begrepet 'sirkulærøkonomi'?
 - b. Hvordan jobber dere med bærekraft og/eller sirkulærøkonomi (deling)
 - c. Hvordan påvirker dette arbeidet hverdagsliv i Tromsø
12. Hvilke deleordninger jobber dere med?
 - a. Motiv?
 - b. Hvordan organiseres det?
 - c. utfordringer?
 - d. Målgruppe?
 - i. Hvem bruker dem?
 - e. Hvordan leder det til mindre forbruk?
 - f. Hvordan leder det til sosial bærekraft?
 - g. Hvem finansierer delingen?
13. Hva skal til for at deleordninger tas i bruk?
 - a. Faller noen utenfor?
 - i. Hvordan øke inkluderingen/engasjement?
14. Hvordan oppleve dere offentlig sektor sin rolle i det 'grønne skiftet'?
 - a. Er det noen lover eller retningslinjer de ber dere følge?
 - b. Hva ønsker dere av offentlig sektor i framtiden for bærekraftig utvikling?
15. Hvordan opplever dere privat sektor sin rolle i det grønne skiftet?
16. Hva kan andre prosjekter lære av deres erfaring med deleordninger og sirkulære løsninger?
17. Noe du vil legge til? Noen spørsmål jeg burde stilt?

