

UPPSATSER:
Kulturgeografiska institutionen

Fysisk planering som främjar hållbart beteende
En studie om hur samhällsplanering kan främja hållbart
beteende i Nyhamnen

Emma Ahlin

ABSTRACT

Ahlin, E. 2019. Hur samhällsplanering främjar hållbart beteende. Kulturgeografiska institutionen, *Uppsatser*, Uppsala universitet.

Syftet med uppsatsen är att granska om den fysiska planeringen i Nyhamnen kan leda till en hållbar stadsutveckling, genom att undersöka huruvida kommunen planerar för att upprätthålla ett hållbart beteende hos invånarna. Undersökningen ägde rum med hjälp av metoderna backcasting och dokumentanalys av Nyhamnens officiella dokument. Studien undersökte hur kommunen planerar för ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering samt möjliggör närodling och om den ökar möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion. Backcasting går ut på att man lägger fram en framtida vision och sedan ser vilka vägar man behöver ta därifrån för att komma till idag, således ser man vilka vägar man behöver ta för att komma från dagsläget till den önskade framtida visionen. Framtidsvisionen grundades på de mål kommunen satt upp för Nyhamnen. Resultatet visar på att den fysiska planeringen främjar huruvida invånarna har ett hållbart beteende eller inte. Den fysiska planeringen främjar eller hämmar individens val i vardagen. Nyhamnen kan ge sina invånare goda chanser till ett hållbart beteende, men att kommunen för Nyhamnen har några åtgärder att ta i beaktande för att det ska bli fullt troligt.

Keywords: hållbar stadsutveckling, hållbart beteende, fysisk planering, backcasting, Nyhamnen

Handledare: Hanna Zetterlund.

Table of Contents

1. INLEDNING	1
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR	1
1.2 AVGRÄNSNINGAR	2
2. TEORI.....	2
2.1 HÅLLBAR UTVECKLING	2
2.2 TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER	3
2.3 FUTURES STUDIES OCH BACKCASTING.....	9
3. METOD	11
3.1 BACKCASTING	11
3.2 KVALITATIV TEXTANALYS	12
3.3 VAL AV MATERIAL.....	13
4. DOKUMENTANALYS OCH BACKCASTING-VISION	14
4.1 NATIONELLA MÅL.....	14
4.2 KOMMUNENS MÅL	14
4.3 UTVECKLINGSMÅL OCH AMBITIONER FÖR NYHAMNEN	15
4.4 BACKCASTING	22
5. DISKUSSION, ANALYS OCH RESULTAT.....	24
5.1 KAN NYHAMNEN UPPNÅ SIN VISION?	24
5.2 HUR BEHÖVER DE ARBETA FÖR ATT GÖRA DET?.....	24
5.3 VAD BEHÖVER DE ÄNDRA PÅ? VAD SAKNAR DE?	27
5.4 ÄR DET MÖJLIGT?.....	28
6. SLUTSATS	29
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	31

1. INLEDNING

Att vi idag lever på ett sätt som inte är hållbart utan dessutom direkt skadligt för miljön samt att detta kommer från mänskliga aktiviteter är ingen hemlighet (WWF, 2019a). En global och kraftig trend är urbanisering, mer än hälften av världens befolkning bor idag i städer och inom endast några årtionden beräknas 70% att bo i städer. Det här har lett till städer som en alltmer växande miljöbelastning. I samtid har människor, främst i städer, utvecklat ett beteende med stora ekologiska fotavtryck. Parallellt med detta är städer en plats med mycket möjligheter, möjligheter i utveckling kring mänskliga behov som samtidigt ger lite avtryck på miljön och en ökad livskvalitet (WWF, 2019b).

Malmö planerar att bygga en ny stadsdel vid namn Nyhamnen. Här har Malmö stad beslutat att Nyhamnen ska bidra till att uppfylla Malmös mål om en socialt, ekonomisk och miljömässigt hållbar stad (Malmö översiktsplan, 2019). Vad krävs i omvandlingen till en hållbar stadsutveckling? Vad kan kommunen och samhällsplanerare göra för att vända utvecklingen mot en mer hållbar sådan, för att göra stadsdelen på lång sikt hållbar?

Städer har stor potential och ses som en drivkraft för hållbarhet. Nyhamnen är tänkt att bli ett urbant stadsdistrikt (Malmö översiktsplan, 2019) och planeras att växa fram i närhet till stadens centrum och centralstationen. Nyhamnen har en uttalad miljöprofil och siktar på att bli en hållbar stadsdel. Denna studie ämnar att med utgångspunkt i Nyhamnens mål som framgår i den fördjupade översiktsplanen, redogöra för det framtidsscenario som illustreras. Följande avser studien att på ett kvalitativt sätt redogöra vad som krävs för att Nyhamnen skall nå dessa mål och om det är möjligt. Detta ska undersökas via en kvalitativ dokumentanalys av de dokument som rör byggandet av Nyhamnen. Studien ska utgå från de relevanta hållbarhetsmål som FN satt för hållbara städer med en inriktning på hållbar planering i form av klimatsmart planering relaterade till Nyhamnens territorier. Således kommer studien behandla hur planen möjliggör ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling samt hur den ökar möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att granska om den fysiska planeringen i Nyhamnen kan leda till en hållbar stadsutveckling. Detta ska göras med hjälp av ramverket backcasting, studien ämnar att speciellt undersöka hur man planerar för att befolkningen ska upprätthålla ett hållbart beteende. Studien behandlar huruvida kommunen planerar för ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling samt hur den ökar möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion.

- Baserat på Nyhamnens framtidsvision, vilka åtgärder för Nyhamnen kan vara lämpliga att föreslå inom ramen för en hållbar stadsutveckling?
- Vilka övergångar kan i så fall kommunen utforska och följa för att vara en del av att uppfylla stadens övergripande mål? Är det möjligt?

- Vad kan backcasting bidra med för Nyhamnens kommunala planerare i samverkan inom arbete med strategisk och långsiktig planering?

1.2 Avgränsningar

Avhandlingen är avgränsad för att täcka klimatsmart planering i Nyhamnen. Således kommer studien behandla hur planen möjliggör ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling, samt hur den ökar möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion. Anledningen till avgränsningen grundar sig i att klimatsmart planering har en stor påverkan på en stads utveckling (Svenska FN-förbundet, 2018). Anledningen till att jag valt att avgränsa mig till just Nyhamnen är för att det är en ny stadsdel som ska byggas och de planerar med FN:s hållbarhetsmål i åtanke (översiktsplan Nyhamnen, 2019).

2. TEORI

Här kommer det teoretiska perspektivet som används för att analysera studiens inriktning. Vidare kommer de olika teoretiska aspekterna som studien utgår från förklaras med centrala faktorer som hållbar planering, således hur planeringen kan möjliggöra ett hållbart beteende hos människor. Det teoretiska kapitlet redogör för vad som menas med hållbar utveckling utifrån tre aspekter samt teoretiska utgångspunkter som redogör för hur planeringen kan möjliggöra ett bilfritt samhälle, hur den kan förenkla sopsortering och närodling och hur den kan öka möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion.

2.1 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är ”en process utan färdig lösning” (Globala målen, 2015). Begreppet grundades år 1987 av FN:s världskommission för miljö och utveckling, det definieras som följande: ”Hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (ibid). En hållbar utveckling bygger på de tre dimensionerna; det sociala, miljön och ekonomin. Social hållbarhet rör välstånd, livskvalitet, folkhälsa, demokrati och integration. Ekonomisk hållbarhet handlar om resurser, tillväxt, kapital. Ekologisk hållbarhet gäller miljön, man vill värna om ekosystemen och störa dem så lite som möjligt (Svenska FN-förbundet, 2018). År 2015 antog världens ledare en utvecklingsagenda med tillhörande 17 globala mål för hållbar utveckling. Det mål som står i fokus för denna studie är mål 11, som handlar om hållbara samhällen och städer. Hållbar utveckling får allt bredare vidd och under de senaste åren har kännedomen gällande samhällsansvar från såväl kommuner, organisationer och företag som konsumenter växt. Det finns även en växande medvetenhet om kraften staden har på utvecklingen (Europeiska kommissionen, 2014). Malmö stad har beslutat att FN:s hållbarhetsmål och Agenda 2030 ska integreras i kommunens stadsutvecklingsprojekt (Översiktsplan Nyhamnen, 2019).

2.2 Teoretiska utgångspunkter

Följande kommer studiens teoretiska utgångspunkter redovisas. Varför dessa faktorer valdes är för att beroende på hur de planeras i samhället kan de främja eller hämma ett hållbart beteende hos invånarna (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Det spelar ingen roll hur hållbart själva uppbyggandet är om det inte är möjligt för invånarna att upprätthålla en hållbar utveckling när det är klart. Det ska vara lätt att göra rätt (Höysniemi, Salonen, 2019). De aspekter som tas upp är hur planeringen bidrar till ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling samt hur den kan öka möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion.

2.2.1 Vad samhällsplaneringen kan göra för att minska bilanvändande

Planeringen av en stadsdel är något som påverkar möjligheterna till ett bilfritt samhälle. När det gäller om invånarna i en stadsdel kommer i större utsträckning välja bilen istället för annat alternativ är detta något som samhällsplaneringen kan påverka (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Bilägande-och biltagande påverkas dels av månatliga hushållsinkomster och att ha körkort (Van Acker, Witlox, 2010). Men även den byggda miljön har ett betydande inflytande på bilanvändande, särskilt när det gäller biltillgänglighet och avståndet mellan bostaden och närmaste järnvägsstation eller annan kollektivtrafik. Van Acker och Witlox (2010) fann i sin studie att lägre bilägande och mindre bilanvändning är förknippat med att leva i stadsdelar med hög täthet samt med dålig biltillgänglighet och som ligger i nära anslutning till kollektivtrafik. Man har även funnit att förändringar i den byggda miljön har en statistiskt signifikant association med omställningar i ens resebeteende, och då är ökad tillgänglighet till andra färdmedel den faktorn som bidrar mest till minskad körning (Cao, Mokhtarian, Handy, 2007).

Dock kan även andra omständigheter påverka minskat biltagande, exempelvis kan förbättringar av kvaliteter i den byggda miljön öka promenader i större utsträckning. Detta kan vara attraktivitet och utseende såsom variation av bostadsstilar, natur som i träd och underhållsnivå. Det kan även vara alternativ för fysisk aktivitet som görs enklare såsom trottoarer, cykelvägar och parker, likaså kollektivtrafik. Säkerhet är även en faktor som spelar in, här är det från låg trafik och säkert för promenader och lek till gatubelysning och låg brottslighet. Det här antyder att det finns en orsaksmässig koppling mellan den byggda miljön och körbeteende (ibid). Fortsättningsvis, grundat på fastställda normer, har man även kommit fram till att den byggda miljön påverkar resebeteendet minst lika mycket som faktorer inom sociodemografin vilket i sin tur insinuerar att effekterna av den byggda miljön inte bara är statistiskt signifikant utan även viktigt i praktiken (ibid). Allt som allt visar detta att markanvändningspolitiken för den byggda miljön mycket väl kan leda till mindre körning och exempelvis fler promenader om man planerar och ger den byggda miljön livskraftiga transportalternativ och kortare avstånd för invånarna.

Tidigare forskning tyder på att även om ett ändrat beteende är vad som behövs för att lämna bilen hemma kan man dra slutsatsen att för att göra cykling, promenader och kollektivtrafik mer önskvärda, verkar ingripande i det bredare systemet för rörlighet; från teknik och infrastruktur till praxis och kulturella preferenser, vara ett effektivare sätt att uppnå beteendeförändringar snarare än att uppmuntra medborgarna att ändra sitt beteende (Höysniemi, Salonen, 2019). Vidare tyder även tidigare forskning om hållbar rörlighet i städer

på att hållbar transportpolitik är mest effektiv när det är en kombination av både så kallade negativa och positiva åtgärder. Alltså om man önskar minska dominansen som bilkultur har behöver bilanvändningen göras svårare, medan alternativa former av rörlighet behöver främjas och förbättras vid bekvämlighet, säkerhet och kvalitet likaså behöver dessa bli inbäddade kulturellt. Höysniemi och Salonen (2019) menar att en djupare förändring i ens rörelsebeteende blir möjligt först när invånarna inser att de inte behöver offra sin bekvämlighet eller vardag, utan dessa kan kombineras med ekologiska och sociala fördelar. Man behöver alltså inte kompromissa med ens vardagliga behov. Det är dock mest troligt att utvecklingen sker systematiskt; alltså att hållbar teknisk inbäddning samtidigt stöds av både kulturell, politisk och beteendemässig inbäddning av hållbara livsstilar.

Davies (2012) menar däremot också att det handlar om social marknadsföring. Här kommer så kallade 'hårda' och 'mjuka' åtgärder in. Social marknadsföring beskrevs i början som en anpassning av marknadsprinciperna för marknadsföring för att uppnå specifika beteendemål. I huvudsak kan uppmuntran till förändring för att minska skadliga miljöeffekter av bilanvändning betraktas som ett beteendebaserat problem, en social marknadsföringmetod främjar då vanligen det önskade beteendemålet samtidigt som den avskräcker problembeteendet. Mjuka åtgärder är ett övertygande verktyg för att ändra attityder till resor, ofta genom att knuffa åskådare i rätt riktning genom att exempelvis presentera belöningar och incitament för att prova det 'nya' beteendet. Mjuka policyåtgärder inkluderar också informationskampanjer, personlig reseplanering och resepolicy som syftar till att få människor att frivilligt ändra sitt resebeteende. En social marknadsföringsmetod främjar vanligtvis det "önskade beteendet" (som kampanjen syftar till att införa i målgruppen). Exempelvis i en kampanj om cykling främjade man hälsofördelarna med cykling eftersom man gjort en förhandsbedömning av målgruppen som indikerat att detta var det argument som skulle vara mest effektivt. Här använde man formativ forskning för att förstå det lokala sammanhanget och för att sedan planera och förbereda effektivt. Det finns olika framgångsfaktorer för olika mål och målgrupper men för att öka medvetenheten om ett problembeteende är det mest effektiva tillvägagångssätten lättförståeliga och iögonfallande meddelanden och/eller bilder. Att stimulera samt upprätthålla faktiska beteendeförändringar behövs kännedom om budskapet likväl varumärket. Att använda positiva meddelanden och ambassadörer ökar själv effektiviteten hos individer för att prova eller bibehålla önskat beteende. Det är även effektivt att införa rörelser riktade till alla, såsom bilfria dagar, detta för att det är medvetenhetshöjande evenemang för massdeltagande, det blir som en social rörelse som således blir enklare att följa med på (Davies, 2012).

För att minska de negativa effekterna av den allt snabbare användningen av privatbilar har flera städer och regioner börjat genomföra hårda och mjuka politiska åtgärder. Hårda politiska åtgärder inkluderar exempelvis förändringar i infrastruktur och/eller vägtullar. Hårda åtgärder har visat sig haft de avsedda effekterna på biltrafiken, däremot är dessa åtgärder ofta kostsamma och inte alltid politiskt genomförbara. I en nyligen genomförd granskning drogs slutsatsen att mjuka transportpolitiska åtgärder generellt är effektiva (Taniguchi, Gräas, Friman, 2014). Dock spelade avståndet hemifrån till närmaste kollektivtrafik-hållplats en viktig roll rörande tillfredsställelsen med resan. Desto längre avståndet var till hållplatsen desto mer missnöjda var man. Nöjdheten med resor hade en signifikant positiv effekt på frekvensen

användandet av kollektivtrafik. Desto mer nöjd man var med reseupplevelsen desto mer använde man kollektivtrafik i sin vardagspendling. En nöjd och tillfredsställande upplevelse ökade sannolikheten för att man ville fortsätta sin pendling med kollektivtrafik. Detta berättar också att avståndet till närmaste kollektivtrafik är en viktig faktor. Å andra sidan för att upprätthålla ett närmare avstånd till kollektivtrafik är det möjligt att fler stopp sätts in i en annars snabbare rutt och att detta i sin tur orsakar längre rutter i samband med ett ökat antal stopp. Det blir då viktigt att det objektiva avståndet till en busshållplats relateras till den totala restiden med kollektivtrafik. Då tillfredsställelsen kommer påverkas om restiden dras ut (ibid).

Beteendeförändring är något som krävs för mer bilfria områden. Problemdiagnosen är dock att det är svårt att hitta effektiva sätt att minska bilanvändningen på (Möser, Bamberg, 2008). Trots att Taniguchi, Gräas och Friman (2014) ovan menar att hårda åtgärder haft de avsedda effekterna på biltrafiken, menar Möser och Bamberg (2008) att de ändå inte levererat till önskad grad. De flesta lokala myndigheter har provat hårda politiska åtgärder det senaste decenniet, exempelvis fysiska förbättringar av transportinfrastruktur eller drift, trafikbyggnad, kontroll av vägutrymme och trots enorma finansiella investeringar har dessa hårda infrastrukturinitiativ emellertid misslyckats leverera de förändringar på bilanvändning som man vågat hoppats på (Möser, Bamberg, 2008). De menar på att mjuka åtgärder med beteendeförändring är minst lika viktigt att satsa på. Objektiva förbättringar av servicekvaliteten är exempelvis en viktig förutsättning för effektiv marknadsföring av kollektivtrafik, även parkeringsavgifter och begränsningar är huvudelement i effektiva reseplaner för arbetsplatsen. Dock med mjuk åtgärd menas också med påverkan på individuellt beslutsfattande genom att använda övertalning som är att förändra människors uppfattning och motiv. Det är i detta syfte man systematiskt använder mjuk transportpolitik via sociala marknadsföringsstrategier där psykologiska begrepp som uppfattningar, värderingar, attityder, sociala normer eller upplevd själv effektivitet spelar en viktig roll. Forskning har visat att endast tekniska eller ekonomiska faktorer ensamma inte kommer att räcka för att bidra till hållbarhetsfrågor såsom mindre bilanvändande och trafikstockning (Winslott Hiselius, Smidfelt Rosqvist, 2016). Politiska incitament som bestämmelser, gröna skatter och planering behövs och kommer vara avgörande för ett framtida hållbart resebeteende (ibid).

Olika verksamheter/aktiviteter bör lokaliseras i förhållande till varandra så att transportbehovet minskar. Det här gäller inte bara relationen mellan transportsträckan bostäder till arbetsplatser utan det bör gälla generellt underlaget för kollektivtrafik. Vid tillkomst av stora externa köpcentra bör dessa ligga i anslutning till goda allmänna kommunikationer. Det krävs likaså bra möjligheter för att cykla och gå, detta genom bland annat att i berörd översiktsplan ta fram genomtänkta, sammanhängande gång-och cykelvägar (Naturvårdsverket, Boverket, 2000).

2.2.2 Vad samhällsplaneringen kan göra för att förenkla sopsortering och närodling

Planeringen av en stadsdel är något som påverkar hur avfall såsom sopsortering hanteras, den påverkar även möjligheterna till odlingen och här speciellt närodling (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Vad man som kommun och planerare kan göra i dessa tillfällen är dels att ha tydliga, mätbara mål baserade på beteendemål, då dessa visats vara viktiga. Men även att upprätta en kultur för att underlätta förändring anses vara viktigt när det gäller kampanjer och

rörelser (Davies 2012). En nationell återvinningskampanj som genomfördes mellan 2002 och 2005, utfördes i flera vågor för att uppmuntra målgruppen genom stadier av beteendeförändringar. Det beteendemålet var att framkalla en kollektiv ansvarskänsla för problembeteendet, en strategi som likaså anses vara integrerad i det slutgiltiga framgångsrika resultatet: ett storskaligt upptag i återvinningsaktiviteten. Projektmålet var att minska avfallet genom att ändra befolkningsskulturen och bakom denna kampanj var det dels aktörer kommunala myndigheter, detta för att öka återvinningen och sopsorteringen hos målgruppen (ibid). Ens val i vardagen blir påverkade, ibland till och med blockerade, av tillgänglig infrastruktur, vilket i sin tur inkluderar allt från fysisk struktur till politik, institutioner, lagar och regler (Backhaus et. al 2011). Exempelvis kanske någon skulle vilja använda bilen mindre eller köpa/använda sig av mer närodlade matvaror, men området där en bor saknar utbudet av närodlade varor är litet, vilket således försvårar valet.

“Sustainable lifestyles aim to ensure that everything we do, have, use and display meets our needs and improves our quality of life while minimizing the consumption of natural resources, emissions, waste and pollution and ensures that resources are safeguarded for future generations” (Backhaus et. al, 2011, s.23).

Det handlar alltså om att man borde försöka förbättra människors livskvalité samtidigt som konsumtionen minimeras och resurstillgångar säkras för framtida generationer. Hur en agerar likaså konsumerar är ett sätt att skapa en egen identitet, öka livskvalitet och samtidigt minska sin resursanvändning, detta utan att det påverkar framtida generationers behov. Det som behövs främst är åtgärder och faktorer som gör det lätt att upprätthålla ett hållbart beteende (Backhaus et. al 2011). Alltså exempelvis att det skall vara lätt att sopsortera, det ska vara det enklaste alternativet när det gäller att ta hand om ens sopor och avfall. Även information är viktigt. Lokala tjänster likaså verksamheter är betydande för ett hållbart beteende, alltså kan ett hållbart beteende upprätthållas i realiteten med hjälp av planeringsinsatser såsom strategier och plandokument. Här inkluderas avfallshantering och återvinning då dessa är särskilt viktigt att ha med i planeringen då det är extra svåra att utföra om ingen sopsortering tas med i beräkningarna (Naturvårdsverket, Boverket, 2000).

Befolkningskoncentrationen innebär möjligheter till framtida miljöanpassning genom att storskaliga system etableras eller utvecklas, exempelvis när det gäller avfall och återvinning. De argument som finns vid en tät bebyggelsestruktur, som ofta är fallet i städer, är att täthet ger underlag för effektiva system för avfallshantering. Det är kortare avstånd mellan boplatser, arbetsplatser och servicetjänster, samt bättre förutsättningar för en kontrollerad hantering av miljöfarligt avfall (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Ett mål för en kommuns planering kan exempelvis vara att stadens grönområden skall utgöra en del av stadens ekologiska system och därmed bidra till att berika staden som livsmiljö, bevara biologisk mångfald samt möjliggöra en kretsloppsanpassad hantering av organiskt avfall. Tänkbara miljömålsrelaterade planindikatorer gällande avfall kan exempelvis vara antal i översiktsplanen angivna återvinningsanläggningar. I översiktsplanen bör man även redovisa planerad mark för återvinnings- och inlämningsstationer på lämpliga platser, detta för att bidra till omhändertagande av giftiga ämnen och undvika dess spridning samt förenkla ett hållbart beteende hos invånarna (ibid). Översiktsplanen bör också innehålla diverse tillgänglighetsmått

till återvinningsstationerna, detta medräknat tillgänglighet för icke bilburna personer (ibid). Likaså antal i översiktsplanen angivna återvinningsanläggningar, samt om det nämns att dessa beräknas täcka det långsiktiga behovet. Areal mark som i översiktsplanen bedöms lämplig för komposterat avfall (ibid).

Det kommunala miljöarbetet har förändrats betydligt under de senaste decennierna. Tidigare låg arbetet ofta på miljö- och hälsoskyddsnämnderna i kommunerna, och således främst styrdes av lagstiftningen på miljö- och hälsoskyddsområdet. Däremot med naturvårdslagen samt miljöskyddslagen lades ökad vikt på det statliga miljöarbetet. Det är numera krav på kommunala avfallsplaner. Växlingen mellan stad och närmast liggande landsbygd påverkas av ekonomiska omständigheter. Livsmedel produceras sällan i tätorternas omnejd utan transporteras längre sträckor och i etapper. Detta gör att drivmedelspriser påverkar transportkostnaderna och till följd därav intresset för livsmedel som är närproducerade och ekologiskt odlade. Det lokala omhändertagandet av dagvatten kan påverka relationen mellan stad och landsbygd och blir då också av intresse vid närodling, här behövs en fortsatt diskussion om stad-och landsbygdrelationen samt möjliga lösningar gällande kretslopp i den fysiska planeringen. Likaså är den fysiska planeringens roll viktig i detta sammanhang (ibid).

Något som generellt är svårt vid planering av-och i städer är tätortsexpansioner, vid möjligheterna för egenodling och/eller närproducerade varor understryks behovet av att hålla tillbaka en fortsatt tätortsexpansion i avsikt att bevara kringliggande natur- och odlingsmark. Om en förespråkar mer glesa strukturer och generellt mindre storlek på tätorter betonar även i högre grad möjligheten att bibehålla samt utveckla tätorternas grönområden, som sedan ämnar att skapa förutsättningar för lokala kretsloppslösningar i en nära anslutning till bebyggelsen. Här framhävs även en tät samverkan mellan tätorter och deras kringliggande landsbygd som nyckelpunkt i perspektivet hållbar utveckling, såsom en ökning av lokal produktion och konsumtion av livsmedel. Å andra sidan tenderar diskussionen om förtätning och/eller utglesning att inte ta i beaktande de komplexa krav som en hållbar stadsutveckling består av (ibid). Däremot är det viktigt att även tänka på, gällande drivmedelspriser påverkar transportkostnaderna, att energipriserna kan komma att stiga och påverka de långväga transportmöjligheterna vilket leder utvecklingen in på mer närproducerade råvaror, samt att utbytet påverkas av efterfrågan och att det generella intresset för exempelvis närproducerade och ekologiskt odlade livsmedel kan komma att öka (ibid). För samtidigt som ens val i vardagen blir påverkade av staden runt om (Backhaus et. al 2011) blir även handeln i staden runt om påverkad av det generella intresset och efterfrågan på råvaror. Tänkbara planindikatorer kan således vara att lägga fram en andel föreslagen ekologiskt odlad jordbruksmark, av total jordbruksmark, efter planens genomförande. Viktigt här är att ha samråd med lantbrukare (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Hanteringen i fysisk planering kan således vara att i de föreslagna delmålen finns aspekter som kan bindas till den fysiska planeringen. Man kan ange områden där det är framför allt viktigt att jordbruksdriften bibehålls. Vid tätortsbyggnad/utbyggnad bör man ta ordentlig hänsyn till odlingslandskapet och undvika nya bebyggelser som kommer skada dessa miljöer (ibid). I översiktsplanen kan man även ta ställning till att bedriva god skötsel på egen mark för att främja biologisk mångfald och bevara odlingslandskapet (ibid). Enligt miljöbalken kan kommunen även avsätta naturreservat av i synnerhet viktiga odlingslandskap och i och med det skapa ett långsiktigt skydd. Som planerare

i en kommun kan en även uppmuntra lantbrukare. Aktuell odlingsmark bör följaktligen i översiktsplanen prioriteras framför annan markanvändning. En bör även undersöka om arealen jordbruksmark kan förväntas att öka eller minska med framtida planer av området (ibid).

2.2.3 Vad samhällsplaneringen kan göra för att förenkla delningsekonomier istället för överkonsumtion

Givet konceptets innebörd, menas det att dela underutnyttjade tillgångar istället för individuellt äga dem. Delningsekonomi är ett begrepp som har utvecklats för att frångå det system som samhället består mycket av idag; ”slit- och slängsamhället” (Europeiska kommissionen, 2016). Utgångspunkten är att ha tillgång till en tjänst eller en funktion istället för ägandet av en produkt, speciellt en som man inte använder till vardags. En stads planläggning för hållbarhet och klimatförändring kan också vara motorer för hållbar ekonomisk utveckling (Fitzgerald, 2009). En stad kan arbeta kreativt för att integrera miljö- och ekonomiska utvecklingsmål. Vad samhällsplaneringen kan göra som förenklar delningsekonomi (DE), och vilka förutsättningar som måste finnas på plats för att DE-funktioner ska kunna bedrivas kommersiellt är dels att koppla dess hållbarhets- eller klimatförändringsagenda till ekonomisk utveckling (ibid).

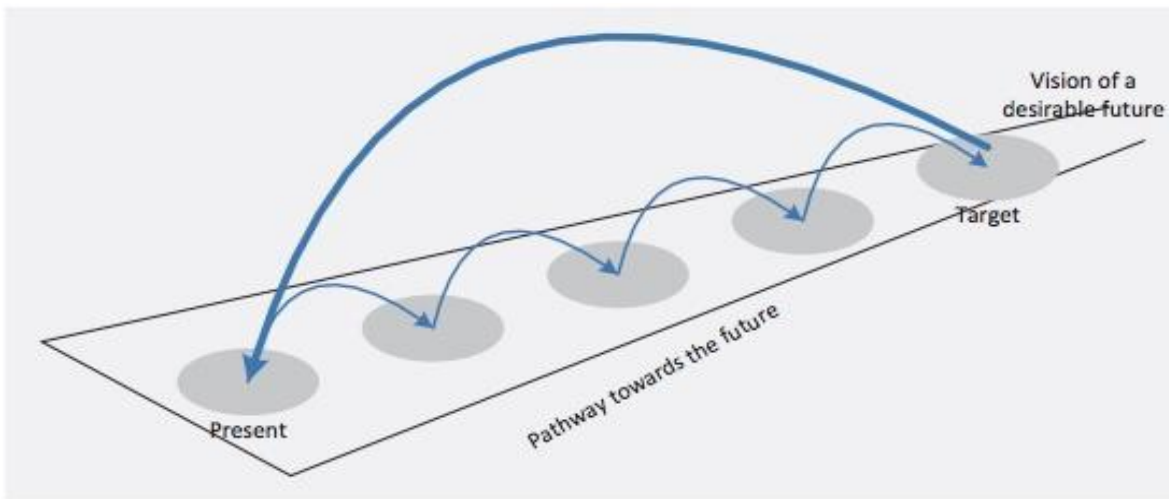
Enligt en studie som gjordes 2014 om hållbar utveckling som kommuniceras i kommunernas översiktsplanering framkom det just att den ekonomiska aspekten ofta negligeras i översiktsplanerna (Franzén, 2014). Ett koncept som uppmärksammas som steg mot hållbar tillväxt och ekonomi är DE. Kommunen kan bland andra uppmuntra till delningsinitiativ (Europeiska kommissionen, 2016) genom att planera till exempel offentligt drivna lånebibliotek inte bara för böcker utan även för lånecykelsystem och verktyg etc. Detta skulle innebära att kommunen bidrar och uppmuntrar till att skapa en miljö där delningstjänster får rätt förutsättningar genom att förse staden med den här typen av handel av tjänster, nätverk och lokaler. För konsumenterna kan samarbetsekonomin ge fördelar via nya tjänster, utökat utbud samt lägre priser. Det kan likaså uppmuntra till mer kapitaldelning och effektivare resursanvändning, vilket kan bidra till hållbarhetsagendan och till övergången från ett överkonsumtionssamhälle till exempelvis DE. Europeiska Kommissionen (2016) utgår från att DE förlänger produktens levnadslängd, ökar nyttjandegrad och undviker att avfall uppstår.

Williams (2019) betonar att det finns betydande relevans att ta hänsyn till delningsmodeller när stadsdelar skapas eller expanderas. En ny eller förändrad stadsdel har en fördel med att kunna planera för funktioner med delningsinitiativ såsom infrastruktur och introducera implementering istället för att göra det i ett redan etablerat område där man redan har sina rutiner och vanor. Även FN har uttryckt sig angående hållbar tillväxt och ekonomisk utveckling i deras agenda 2030 gällande hållbara affärsverksamheter och samhällsstrukturer (Svenska FN förbundet, 2019) och för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling och minska städernas klimatpåverkan krävs det hållbara lösningar för hur människor lever och konsumerar. Städer behöver kartlägga och planera vägar mot en hållbar framtid, den växande urbaniseringen och klimatförändringarna kräver det (Prendeville, Cherim, & Bocken, 2018). Exempel på delningsfunktioner som inte är vinstdrivande är gemensam tvättstuga, bibliotek av olika slag samt tingotek som ger plats för återbruk av saker en själv inte längre använder. Exempel på delningsfunktioner som är vinstdrivande är exempelvis bilpool som erbjuder individer bil vid behov utan att äga bil mot en kostnad som genererar vinst till leverantören och dylikt.

Infrastruktur styr hur resurser levereras, hanteras och konsumeras i städer (Williams, 2019). Lokaliseringen av en delningsverksamhet är avgörande och det är något man behöver ha i åtanke vid planeringsfasen, verksamheten behöver vara lokaliserad på en tillgänglig plats. Det är även en fördel att planera verksamheter i anslutning till varandra, inklusive återvinningscentral. Geografiska närheten mellan inlämnat material och produkter, produktion inklusive renovering av produkter och försäljning ses som en viktig faktor för en bra fungerande delningsverksamhet, detta med anledning av bekvämlighet och tidseffektivitet. Om detta etableras i ett nytt område eller stadsdel är det bra för att få en varierande befolkning som nyttjar tjänsterna, då dessa områden inte har en befintlig kultur. Det är inget som byggts upp än och då kan verksamheten med mindre svårighet bli en del av områdets kultur samt att fler känner samband med verksamheten. Integrerade infrastrukturella system kan möjliggöra ett delningsresursflöde över sektorer, inom stadssystem, och därmed bidra till att minska städernas resursintensitet, konsumtion och ta itu med stadsavfallsströmmen (Williams, 2019).

2.3 Futures studies och backcasting

Futures Studies är ett begrepp som bland andra tillämpas i planering som ett verktyg för att illustrera möjliga konsekvenser av att ta utmaningen med hållbar utveckling på allvar (Bell, 2003). Vidare kan futures studies hjälpa till att planera för en kontrollerbar framtid, istället för att få en okontrollerbar framtid (Höjer & Mattson, 2000). Futures studies kommer från viljan att veta vad framtiden kommer att ge samt kunna planera för den, det finns även tro om att planering ska kunna ändra utvecklingen. Det främsta syftet med futures studies är att undersöka, utvärdera och föreslå alternativa möjliga, troliga eller föredragna framtider (Bell, 2003). Detta kan komma att begära omfattande och innovativa förändringar i det nuvarande samhället, vilket dock är fallet för att driva en hållbar utveckling. Således kan framtidsstudier ligga till grund för beslutsfattande (ibid). Därav handlar framtidsstudier i detta fall om tron på att planering markant kan förändra framtidens resultat. Komplexa situationer är dynamiska och avser många gånger till betydande förändringar, ofta inom ett långsiktigt perspektiv men likaså möjligt uti en relativt kort tidsperiod (Robinson, 1990). Hedberg et al. (2003) skriver att under 50-talet utvecklades olika former av framtidsstudier. Meningen med dessa studier var vanligtvis att försöka förutse utvecklingen inom diverse områden av betydelse för den egna verksamheten. Framtidsstudie-genren har senare brett ut sig och är nu vanlig inom bland annat miljöområdet. Backcasting har sin teoretiska bas i futures studies, det generella ändamålet inom futures studies är att upprätthålla eller förbättra friheten och välfärden för mänskligheten men även för alla levande varelser på jorden (Bell, 2003).



(bild: Sølgaard Bang & Løbner, 2011)

Ovan är en exempelfigur på hur backcasting fungerar. Dock i denna studie kommer det endast vara en framtidsvision med två delmål. Det som är mest karaktäristiskt med backcasting är att utveckla och studera framtidsbilder med specifika mål. Backcastingmetoden utmärker sig även genom att sträva efter att frigöra det faktiska utformandet av framtidsmodeller från dagsläget (Hedberg et al. 2003). Man utgår från att framtiden är något som å ena sidan inte är förutbestämt och å andra sidan att man med rätt hjälpmedel kan arbeta mot en önskad framtid, och det är därför viktigt att hitta rätt metoder för detta. Utforskningen av möjliga framtider inkluderar att försöka se på nuet på nya och olika sätt.

Backcasting är en metod där man arbetar med scenarier, som bland annat används inom området hållbar utveckling. Med backcasting ämnar man att med hjälp av att sätta upp visioner förutse alternativ om hur framtiden kan komma att se ut. Man sätter upp en önskad vision om framtiden sedan utgår man från den och arbetar sig bakåt till idag, då får man fram vilka vägar som är möjliga för att komma till den önskade visionen. Den önskade visionen, med andra ord målet, idealet, antas redan i startpunkten vara uppnått och frågan som återstår är ”hur gick vi tillväga”. Målet bör vara av stor betydelse och kräva mer än stegvisa förbättringar i förhållande till den nuvarande trenden. Backcasting tar vanligen ett långsiktigt perspektiv på 20–100 år och är då en användbar metod när rådande strukturer och normer hindrar uppnåendet av målet och övergången är omfattande (Robinson, 1990). Backcasting är likaså lämpligt för att ta itu med frågor som hållbarhet och klimatförändringar som inte kommer att lösas inom dagens samhällsstrukturer och genom att följa aktuella trender. Det visionära tankesättet gör att man enbart hittar och undersöker vägar som leder till det slutliga målet, man kan således finna vägar och lösningar utöver det vanliga (Manning et al. 2006). Det är även en systematisk och lätt metod att följa; den är tydlig med vad den ämnar åstadkomma och det är detta som gör den till ett bra hjälpmedel. Styrkan med backcasting är att den banar väg från dagsläget till framtida mål (Robinson 1990).

Inom forskningen råder dock delade meningar gällande om backcasting är en metod eller ej. Robinson (1990) menar att backcasting är en metod som i sin tur beskriver vad och hur en studie ämnar uppnå i utformade steg. Dreborg (1996) å andra sidan menar att backcasting

mer är ett tillvägagångssätt för att ta sig an ett problem snarare än en metod. Dreborg (1996) anser att den rådande situationen samt redan existerande perspektiv lägger grunden för backcasting och därmed utgör det tänkbara. Höjer och Mattsson (2000) menar att ursprunget till termen backcasting är just att när vi står vid en önskvärd slutpunkt måste vi arbeta tillbaka för att kontrollera den fysiska och sociala genomförbarheten för den rutt som förde oss dit. Och att backcasting därav är en metod som kan identifiera möjliga vägar att ta sig till relevanta och genomförbara framtider.

3. METOD

I denna studie kommer forskningen utgå från en kvalitativ textanalys i form av dokumentanalys applicerat med ramverket backcasting. Den valda metoden ämnar ge svar på vad backcasting kan bidra med i samhällsplaneringen i samverkan vid arbete med en hållbar och långsiktig planering. Det är främst Nyhamnens rådande översiktsplan som har använts som underlag för analysen, men även detaljplan, miljökonsekvensbeskrivning, Malmös översiktsplan samt Malmös övergripande avfallsplan. Detta för att ta reda på om Nyhamnen kan nå upp till målen om en hållbar stadsplanering. Det som ska undersökas i studien är huruvida planeringen av Nyhamnen är planerat på ett sätt som ett hållbart beteende hos invånarna.

3.1 Backcasting

Backcasting är passande när aktuellt problem uppger behov för större förändring samt när problemet i fråga är komplext (Manning et al. 2006). Något som passar in på studiens ämne med hållbar stadsutveckling, miljöproblematiken är komplext och det finns behov för större förändring då dagens sätt att leva inte är miljömässigt hållbart (Svenska FN-förbundet, 2018). Det visionära sättet att tänka gör att man kan finna lösningar utöver det vanliga, för att man endast undersöker vägar som leder till det slutliga målet (Manning et al., 2006). Somliga hävdar att backcasting endast bör användas när det finns vilja för-och tro på förändring (Höjer, Mattsson, 2000). Detta argument gör dock backcasting lämpligt för studien då Nyhamnen både har en vilja och tro på förändring via deras planering mot en hållbar stadsutveckling i Nyhamnen (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Backcasting har valts som en metod i denna studie på grund av de transformativa särdragen som klimatförändringar har samt att det behövs en övergång för att bekämpa dessa. Struktur står för många hinder när det gäller att gå mot en hållbar utveckling baserad på nuvarande trender och strukturer (Robinson, 1990). Det finns därför ett brådskande behov av att utforska nya framtider med scenarier och vägar att gå som beskriver möjliga och föredragna sätt att uppnå de ambitiösa klimatmål som bland andra FN satt ut.

Backcasting som metod är systematisk och lätt att följa, detta för att den är tydlig med vart den vill komma vilket likaså gör den till ett bra verktyg. Styrkan med backcasting är att den banar väg från dagsläget till framtida mål, eller från framtida mål till dagsläge. Däremot kan scenariometoder likaså låsa planeringen till specifika strategier för att kunna uppnå scenariot, snarare än att å andra sidan dra nytta av en rad möjliga lösningar för att nå målet (Robinson, 1990). Ansatsen för backcasting har primärt använts för att genom scenarier

förverkliga mål, dock har metoden begränsningar i fastställandet. Det är dels svårt att få grupper och individer med olika värderingar samt bakgrunder att komma överens om specifika detaljer i visionen. Och dels är det svårt att komma överens om kärnantaganden ett specifikt framtidsscenario ska anta (Robért, 2004). I denna studie används backcasting i samband med framtidsscenario för att analysera hur den önskvärda framtiden kan uppnås genom skapandet av den slutgiltiga visionen baserad på Nyhamnens mål, samt två delmål. Backcasting jobbar med att ta fram scenarier om hur framtiden kan komma att se ut och utifrån de målen som sätts upp i scenariot tar man fram möjliga vägar att gå från framtida mål till idag-nutid. Det illustrerar i och med det hur ett mål som kräver trendbrott i dagens utveckling kan nås. För att hålla detta framtidsscenario verklighetsförankrat kommer jag utgå från de mål man satt upp för framtida Nyhamnen. Via det ska jag försöka frångå risken att det endast blir en utopi av framtiden som målas upp där scenariot upplevs som ouppnåeligt ideal utan förankring i verkligheten.

3.2 Kvalitativ textanalys

Innehållsanalys är en kvalitativ forskningsteknik som används i stor omfattning. Det är således en undersökningsmetod som har kommit till bred användning inom kvalitativ forskning. En kvalitativ textanalys går ut på att ta fram det väsentliga innehållet genom en noggrann läsning av, i det här fallet; dokumentets delar, helhet och den kontext i vilken den ingår (Esaiasson et al. 2012). En av fördelarna med en kvalitativ textanalys enligt Esaiasson et al. (2012) är att meningen bakom vissa delar i diverse texter endast kan tas fram genom en intensiv läsning av den berörda texten. Till hjälp kan jag använda mig av frågor som; *Vad är textens poäng? Stöds poängen av vad som sägs i dokumentet? Vilka är argumenten och på vilka antaganden dras slutsatserna?* För att en sådan förståelse ska nås behöver berörda dokument läsas noggrant och gärna flera gånger. Valet av forskningsmetod är en följd på vad en vill ha svar på i ens studie. Somliga frågor kan man endast få svar på genom kvalitativa studier (Esaiasson et al. 2012). I kvalitativa studier utgår forskaren från att det är möjligt att verkligheten uppfattas på olika sätt och att det följaktligen inte finns endast en objektiv sanning. I en kvalitativ forskning är forskaren själv ett viktigt verktyg då det gäller att samla in och tolka data, därför blir metoden i denna mening mer subjektiv (Hedin, 2011). Valet att göra en dokumentanalys och inte exempelvis intervju, var för att Nyhamnens tillhörande officiella dokument beskriver vad kommunen ska verka för, även vad de planerar att göra. Det blir då möjligt att på ett tydligt sätt analysera vilken utveckling deras handlingar har och varför de planerar som de gjort.

En analys av dokument kan tolkas olika beroende på vem det är som både författat dokumentet samt läser det, och det kan i sin tur påverka vilket material uppsatsen innehåller (Bryman, 2018). Insamlingen av dokumentets material analyserades med hjälp av metoden backcasting för att hitta samband med Nyhamnens uppsatta mål för staden, för att undvika ett osammanhängande material och för att skapa relevans i den insamlade datan. För att förtydliga och skapa en trovärdighet i textens innehåll används citat som kan ge dokumentet en objektiv bild (Bryman 2018).

Dokumentanalysen i sin tur baseras på kommunens egna offentliga handlingar, det innebär att dokumenten som används som empiri är tillgängligt för allmänheten och alla kan och har rätt att ta del av dem. En sekundäranalys är i detta fall en tolkning av kommunens dokument, som innebär att dokumentets grundidé inte behöver stämma överens med forskarens

uppfattning (Bryman 2018). Uppsatsen har grundat sig i hur Malmö kommun via Nyhamnen planerat efter en hållbar stadsutveckling i staden och resultatet av dokumentanalysen illustrerar deras uppfattning.

Varje kommun ska ha en översiktsplan som är aktuell. Översiktsplanen ska återge den politiska majoritetens uppfattning och bör grundas på sammanställningar samt analyser av viktiga förutsättningar som övergripande mål, förändringar och trender i världen, fysisk struktur likaså allmänna intressen. Översiktsplanen är inte bindande men ska dock ge vägledning för beslut som rör hur mark- och vattenområden ska brukas samt hur den byggda miljön ska brukas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanens centrala roll i kommunernas arbete är att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling. Kommunfullmäktige är den beslutar översiktsplanen (Boverket, 2018).

Planläggning med detaljplan ämnar att mark och vattenområden används till vad de är mest lämpat för. Lämpligheten bedöms med beaktande till beskaffenhet, läge samt behov. När kommunen tar fram en detaljplan görs det i enlighet med en väl definierad process vars syfte är att säkra insyn för berörda, driva ett bra beslutsunderlag och att förankra förslaget. Förfarandet utgår från förutsättningarna i det enskilda ärendet, och regleras i sin tur av plan- och bygglagen (Boverket, 2015b).

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan ha. Det är den betydande miljöpåverkan som skall identifieras, beskrivas likaså bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen (Boverket, 2018b).

Den kritik som å andra sidan kan riktas mot en kvalitativ dokumentanalys i det här fallet är att, som ovan nämnt, i en kvalitativ metod är forskaren ett viktigt redskap för att det gäller att samla in och tolka data. Metoden kan därför riskera att bli subjektiv (Hedin, 2011). Jag har med redovisad nyansering framfört analysen av materialet för att förebygga förhastade slutsatser samt för att undvika att medansvarigt sporra resultat åt ett eller annat håll samt för att hålla studien transparent.

3.3 Val av material

I alla urvalssituationer är det optimalt att analysera allt relevant material (Esaiasson et al., 2012). Det empiriska materialet i studien består av Nyhamnens aktuella fördjupade översiktsplan, detaljplan, miljökonsekvensbeskrivning, Malmös översiktsplan samt Malmös avfallsplan. Det valet baseras i sin tur på att kommuner i Sverige lämnar ifrån sig officiella dokument som ska redovisa för mål och miljöpåverkan (Bryman, 2018). Därefter har jag valt att studera planeringen av staden med utgångspunkt i hur planeringen möjliggör till ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling samt hur den planerar för delningsekonomier istället för överkonsumtion. Tidigare har Nyhamnen förknippats industrier, med betoning på handel och hamnverksamhet. Förr när man arbetat för hållbarhet i Malmö har kommunen främst fokuserat på social hållbarhet i försök att minska klasskillnader som funnits i regionen, såsom hälsoskillnaderna som finns mellan grupper med olika levnadsvillkor. Idag dock vill Malmö inkludera Nyhamnen med resten av staden på ett annat sätt, de vill göra om Nyhamnen till ett område som präglas av ett rikt stadsliv med bland annat kultur, mötesplatser och grönska.

4. DOKUMENTANALYS och BACKCASTING-VISION

I detta kapitel kommer en redogörelse av dokumentanalys samt den backcasting vision och de tillhörande delmål som gjorts med grund i Nyhamnens mål för staden.

4.1 Nationella mål

I plan- och bygglagen står det att kommunerna ska beakta och samordna översiktsplanen med relevanta regionala och nationella mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling (Boverket, 2015). EU:s strategi för hållbar utveckling innehåller en mängd mål och åtgärder (Boverket, 2011). Övergripande nationellt mål gällande samhällsplanering likaså bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge samtliga människor överallt en, från social synpunkt, god livsmiljö där en långsiktigt god hushållning med naturresurser likaså energi främjas och där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Mål som har en särskild relevans för fysisk planering är följande:

”– En tydlig roll för fysisk planering i arbetet för en hållbar utveckling av städer, tätorter och landsbygd.
– Ett regelverk och andra styrmedel som på bästa sätt tillgodoser kraven på effektivitet samtidigt som rättssäkerhet och medborgerligt inflytande säkerställs. – Goda förutsättningar för byggande av bostäder och lokaler, etablering av företag och för annat samhällsbyggande samtidigt som en god livsmiljö tryggas”
(boverket 2011, s29).

Miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* som ämnas att nås under 2020 är att städer, tätorter samt annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö och bidra till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara samt även utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras samt utformas på ett miljöanpassat och säkert sätt, så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas (Boverket 2011).

4.2 Kommunens mål

I Malmö stads översiktsplan (2018) skriver de att Malmö strävar efter att vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad. Malmö ska således vara en attraktiv plats att bo, besöka och verka i. Kommunen menar att de tre hållbarhetsaspekterna samverkar samt är ömsesidigt beroende av varandra om det ska vara hållbart. I Malmö har kommunen antagit vissa prioriterade inriktningar, de är följande: ”Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning”, ”En nära, tät, grön och funktionsblandad stad” och ”Staden som kulturell och demokratisk arena” (Översiktsplan Malmö, 2018, s12, 14, 15). Detta ämnar stärka Malmös attraktivitet som en stad att bo och leva i samt att skapa utrymme för ett mångsidigt näringsliv. En generell prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, närmare bestämt innanför Yttre Ringvägen. Detta är en av anledningarna till det nya bostadsområdet Nyhamnen (Översiktsplan Malmö, 2018). Man argumenterar för att växa inåt minskar behovet av att ta jordbruksmark, vilket är en av kommunens viktigaste naturresurser. Kommunen menar även att byggandet kan anpassas efter behov, alltså produktionen kan minska eller avstanna utan komplikationer. En

stad som börjar med att breda ut sig löper risk att stå halvbyggd om behovet skulle minska. I takt med att samhället på olika sätt blir allt mer fragmenterat ökar även stadsrummets betydelse som gemensam mötesplats mellan människor och för att stimulera delaktighet. Planeringen vill med ett helhetsperspektiv över Malmö stad verka för det offentliga rummet som tryggt och som demokratisk arena. Detta genom torg, parker, gator och andra funktioner, kommunen ska även ha hänsyn till aspekter som jämställdhet, rättvisa, trygghet, tillgänglighet och folkhälsa (Översiktsplan Malmö, 2018).

4.3 Utvecklingsmål och ambitioner för Nyhamnen

Här redovisas de utvecklingsmål och ambitioner som finns för Nyhamnen, dokumenterat i fördjupad översiktsplan; miljökonsekvensbeskrivning; detaljplan för hamnen samt dokument för avfallshantering. Översiktsplanen för Nyhamnen är ett ledsagande dokument som påverkar vilka beslut som tas i framtida planeringen. Planen interagerar med Malmö stads beslut genom miljöprogram likaså den tillhörande Handlingsplan för klimat och miljöarbetet i Malmö (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019).

Kommunen vill via Nyhamnen att Malmös attraktivitet för boende likaså näringsliv ska stärkas genom stadsomvandlingen som sker till följd av Nyhamnen. I dokumentet redovisas även en bild som föreställer effektmål och vad de har i åtanke vid planering och byggande av hållbara Nyhamnen (Översiktsplan Nyhamnen, 2019).



(bild: Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s6)

Det är viktigt att omvandlingen av Nyhamnen bidrar till en positiv utveckling både lokalt och globalt (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Till sin hjälp mot en positiv stadsutveckling har de anammat de 17 mål som FN antog 2016, som ska integreras i Malmös därav Nyhamnens stadsutvecklingsprojekt (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Om Nyhamnen ska kunna leva upp

till dessa högt satta mål behöver de strukturer och metoder som idag brukas ifrågasättas, då dessa är inga som lett till en hållbar stadsutveckling (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). För att detta ska gå vägen däremot behövs investerare och andra aktörer, tanken är att dessa tillsammans med kommunen ska jobba för att Nyhamnen ska nå sina mål. Detta överensstämmer också med arbetet miljöförvaltningen leder som Malmö tagit sig an gällande hållbarhetsprogram för stadsutvecklingsprocessen.

Omvandlingen av Nyhamnen behöver den närmaste framtiden sättas i ett sammanhang som sträcker sig bortom tidshorizonten för översiktsplanen (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen bygger på den kommuntäckande översiktsplanens mål, här skriver kommunen att *“Översiktsplanen för Nyhamnen bygger på den kommuntäckande översiktsplanens mål att Malmö ska vara en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stad samt en attraktiv plats att bo och verka i. De tre hållbarhetsmålen samverkar och är ömsesidigt beroende av varandra”* (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s61). I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas fördjupning av.

Avsikten är att all planering av området Nyhamnen ska präglas av att skapa förutsättningar för en inkluderande miljö, ett hållbart vardagsliv och en urban känsla (Detaljplan Malmö stad, hamnen, 2018). Första etappen i ombyggnationen i Nyhamnen är Smörkajen. Här ska man då bygga en attraktiv och hållbar stad där både sociala och fysiska perspektiv ingår i samma omgivning, det kallar kommunen i detaljplanen för en *“planering med ett helhetsperspektiv”* (Detaljplan Malmö stad hamnen, 2018). Här integreras alltså ekonomisk utveckling med jobbskapande, samt trygghet och delaktighet. Samarbete sammanvävs även med den fysiska planeringen i utvecklingen av Nyhamnen. Syftet med detaljplanen och planmotiv blir således att omvandla Smörkajen, som idag är en del av industriella delen, till en hållbar stad för bostäder, arbetsplatser och centrumverksamhet och detta i urbana Malmö.



(Bild från Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s4)

Kommunen vill göra möjligt för fler mötesplatser genom att göra platser längs vattnet mer tillgängliga och allmänna via parker och viktiga stadsbyggnadskvaliteter inom området. Målet är att skapa en blandad stadsbebyggelse som karakteriseras av gröna värden samt att utvecklingen ska präglas av innovation. Bebyggelsen ska utgå från idealet hållbarhet i planeringen och utformandet av ett aktivt och levande stadsrum med betoning på integration. I miljökonsekvensbeskrivningen (2019) har man även redovisat de globala hållbarhetsmål likaså delmål som direkt alternativt indirekt tas hänsyn till. I projektet för Nyhamnen, och i Malmö kommun, finns som sagt en överenskommelse att beakta de globala målen; 2017 beslutade kommunfullmäktige i budgeten att målen ska inkluderas i den befintliga planläggningen (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019; Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Det bland annat innebär att målen projektanpassas och görs mätbara. Följande är den rangordning, med relevans för denna uppsats, som miljökonsekvensbeskrivningen för Översiktsplan för Nyhamnen lämnat.

Kategori 1, hög påverkan:

- "Bygga resilient infrastruktur, främja hållbar industrialisering och främja innovation"
- "Göra städer inkluderande, säkra, resilienta och hållbara"
- "Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändring och dess påverkan"
- "Bevara och nyttja haven och dess marina resurser"
- "Hållbart nyttjande av skog, motverka ökenutbredning, stoppa och vända markförstörelsen, stoppa förlusten av biologisk mångfald"

Kategori 2, möjlighet att understödja:

- "Säkerställa välmående liv och främja god hälsa för alla vid alla åldrar"
- "Säkerställa tillgång till vatten och god hygien för alla"
- "Säkerställa tillgång till prisvärd, pålitlig och modern energi för alla. Säkerställa hållbar konsumtion och produktionsvägar"

De redovisar även en kategori 3, begränsad påverkan:

- "Stoppa hunger, uppnå matsäkerhet och förbättrad näring och främja hållbart lantbruk"
- "Återuppliva de globala samarbetena för hållbar utveckling"

(Miljökonsekvensbeskrivning, 2019, s18).

För att uppfylla dessa mål för hållbarhet är det nödvändigt, enligt kommunen, att anta en mer granskande ställning mot sedvanliga tillvägagångssätt och öppna upp för mer okonventionella metoder. Något tydligt beaktande till Agenda 2030:s 169 delmål diskuteras inte i aktuell planläggning. Samtidigt som dessa är även en del äldre nationella miljömål, regionala miljömål samt lokala mål för Malmö stad relevanta, som inte är detaljerat utformade med agenda 2030. För att räkna in dem i processen kan en jämförelse mellan dessa göras med de nationella mål som rimligen har störst betydelse för Nyhamnenprojektet: "Begränsad klimatpåverkan", "Frisk luft", "Hav i balans samt levande kust och skärgård", "Grundvatten av god kvalitet", "Ett rikt odlingslandskap", "En god bebyggd miljö" och "Ett rikt växt- och djurliv" (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). De här nationella målen stämmer överens likaså kan förenas med de flesta av de globala hållbarhetsmålen (Svenska FN förbundet, 2019). Däremot läggs mer vikt till agenda 2030 under planläggningen på detaljplanenivå. Där har planeringen och miljönämnden värderat att målen i kategori 1, hög påverkan, är de som främst främjas (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). Följaktligen förekommer en gräns mellan

översiktsplanering och detaljplanering, detta kan förklaras med att vissa mål är mer eller mindre aktuella i enskildhet.

Kommunerna tar upp alla hållbarhetsaspekter, dock vissa mer än andra. Den ekologiska aspekten tillsammans med den sociala aspekten ges mest utrymme, medan den ekonomiska aspekten tas upp i relativt liten utsträckning. Kommunen nämner att och vart de kan få ekonomisk vinning och tillväxt, men problematiserar inte aspekten på samma sätt som den ekologiska eller den sociala. Likaså diskuteras relationen mellan de tre aspekterna marginellt. Fler av målen liknar även varandra genom att de innebär behov av samma typer av åtgärder och lösningar för att uppnås.



(bild från Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s5)

4.3.1 Transport, minskat bilanvändande

I Nyhamnen ska människan stå i fokus (Översiktsplan Nyhamnen, 2019), kommunen söker en nyskapande stadsmiljö med hög intensitet. Nyhamnen ska även få sin egen identitet som stegvis ska utvecklas i en "inkluderande, innovativ och unik utvecklingsprocess" (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s6). I paritet med detta ska Nyhamnen även bidra till Malmös miljömässigt hållbara utveckling genom ett klimatsmart byggande, genom närhet till kollektivtrafik samt genom cykel- och fotgängarvänliga strukturer. När det gäller åtgärder för minskat bilåkande diskuterar kommunen en blandad stadsbebyggelse i anslutning till stationsnära lägen samt med god infrastruktur för gång- och cykeltrafik. Även goda kommunikationer med både regional och lokal kollektivtrafik som i sin tur ger bättre förutsättningar för att öka hållbart resande. Kommunen planerar efter en satsning på en mer effektiv samt attraktiv kollektivtrafik, de talar om buss/spårväg samt fler tåg som trafikerar centralstationen. Malmö stads trafik- och mobilitetsprogram är den som håller kurs för Nyhamnens trafikplanering. Fokus i översiktsplanen har i det här läget lagts på förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik

(Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Varför kommunen fått upp ögonen för just Nyhamnen är för att området i dagsläget övervägande består av hårdgjorda ytor. Översiktsplanen möjliggör skapandet av nya grönytor men i en tät stadsmiljö. Man planerar att skapa rekreativa stråk, parker samt gång-och cykelstråk. Kommunen planerar med att området efter exploatering kommer ha fler grönytor än dagsläget och att det därmed kommer bidra till ökad biologisk mångfald i området (Översiktsplan Nyhamnen, 2019), något som även främjar användandet av gång-och cykel (Cao, Mokhtarian, Handy, 2007). Kommunen strävar efter att förstärka Malmös profil som grön stad, för att sedan leda vägen för andra städer (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019; Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Kommunen vill även att ett ökat hållbart resande genom teknikutveckling för att minska de negativa miljökonsekvenserna. Där har man dock en utmaning i att hitta åtgärder som såväl förbättrar luftkvaliteten och samtidigt är positivt för reducerat buller (Översiktsplan Nyhamnen, 2019).

Enligt planerna kommer Nyhamnen bli tillgängligt för många på grund av kollektivtrafik i hög klass genom området, utbyggnaden av regionaltågtrafiken samt centralstationens framtida trafikering av höghastighetståg. Vad som menas med hög klass är dock upp till läsaren att tolka. I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen redovisas samtidigt att ett nytillskott av bostäder och verksamheter i Nyhamnen ger ett avsevärt större nyttjande av redan genomförda investeringar i närliggande områden, såsom annan infrastruktur. Utbyggnaden utvidgar således möjligheter för samnyttjande, så att även rationella storlekar inom kommunala verksamheter kan uppnås. I detaljplanen vill man även bevara och utveckla viktiga strukturer och byggnader, utveckla en ny kultur speciellt för Nyhamnen, samt verka innovativt med att hitta lösning på de utmaningar som finns inom området såsom mobilitet och trafikbuller (Detaljplan Malmö stad hamnen, 2018).

Den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen följer tillvägagångssättet att bygga en mer koncentrerad stad, då det totalt sett ger en mindre påverkan på miljön (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). Då en tätare stad ger möjligheter för människor att generellt få kortare avstånd till arbete, service och kultur. Fler får således förutsättningar att gå, cykla och ta sig fram via kollektivtrafiken, som i och med det blir mer konkurrenskraftig (ibid; Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Regionala målpunkter skapar premisser för ett hållbart resande, däremot är miljökvalitetsnormerna för luft och buller en utmaning vid genomförandet av planeringen över Nyhamnen (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). Om detta inte genomförs på rätt sätt kan den täta staden ge problem med luftkvalitet och det allmänna välmåendet. Det är därför av största vikt att planering, byggande och regleringar genomförs på rätt sätt (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019; Naturvårdsverket, Boverket. 2000). Enligt planförslaget räknar kommunen med att biltrafiken kommer öka i Nyhamnen, totalt beräknas Nyhamnen stå för ca 80 000 dagliga resor, varav ca 20 000 med bil, vilket kommunen skriver att åtgärder bör genomföras för att förhindra ökade luftföroreningar i stadsmiljön (översiktsplan Nyhamnen, 2019).

4.3.2 Sopsortering och närodling

Det redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för Nyhamnen att genom förtätning av befintlig stadsstruktur uppfylls miljökvalitetsmålet "ett rikt odlingslandskap" (2019, s20), likaså det regionala delmålet för hushållning med markresurser. Planförslaget innebär även en positiv

påverkan på målen gällande förutsättningarna för biologisk mångfald samt bevarande av kulturmiljöer stärks i och med planens intentioner. Den fördjupade översiktsplanen för med sig ytterligare att jordbruksmark inte behöver tas i anspråk (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Jordbruk, närmare bestämt bördig jordbruksbygd, är en del av Malmös kulturhistoria och detta är något man vill bevara i den nya kulturmiljön (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Dock är inte jordbruk av högsta relevans för just Nyhamnen, sammantaget bedöms planförslaget för Nyhamnen medföra positiva konsekvenser för fortsatt nyttjande av högklassig jordbruksmark men vid Yttre Ringvägen i Malmö (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). Man satsar alltså på att centralisera och förtäta Nyhamnen för att kunna ge fortsatt utveckling av jordbruket utanför.

Gällande avfallshantering och sopsortering är detta något som tas upp i den fördjupade översiktsplanen, det framkommer dock inga åtgärder eller dylikt i varken detaljplanen eller miljökonsekvensbeskrivningen. Däremot finns ett enskilt dokument med avfallsplan för hela Malmö. Där har de delat in det i tre fokusområden; Fokusområde 1, ‘‘hållbar konsumtion för minskade avfallsmängder.’’ Fokusområde 2, ‘‘hållbar sortering med ökad återvinning’’. Fokusområde 3, ‘‘hållbar hantering för en renare miljö’’ (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016, s2). Återanvändning och återvinning ökas genom att minska mängden avfall samtidigt som det sparas både energi och resurser. Malmö har i avfallsplanen angett målet att minska mängden avfall som går till förbränning. I den hållbara staden samt för att nå målen i avfallsplanen är det primärt att fullständig sortering av matavfall, förpackningar, tidningar och restavfall kan ske i och nära bostaden (Översiktsplan Nyhamnen, 2019; Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Man ämnar även sätta ut återvinningsstationer i stadens offentliga rum för att alla ska kunna hantera olika typer av avfall på ett tillgängligt och miljöeffektivt sätt. Vid utbyggnaden av Nyhamnen menar kommunen även att det finns goda förutsättningar att skapa ett effektivt avfallssystem som gör det enkelt för alla att sortera och återvinna. De tänker även att närhet gör det enkelt att nå en återbrukscentral till fots och cykel, vilket gör det mer tillgängligt och inkluderande. Utöver bättre avfallshantering menar kommunen även att återbrukscentraler kan fungera som en plats för kunskapsöverföring och att det därmed skapas en naturlig mötesplats för människor (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). De riktlinjer kommunen satt upp i översiktsplanen är således en kvartersnära återbrukscentral som inkluderar möjligheter till reparation och innovativ produktion av restresurser. Denna ska placeras centralt i Nyhamnen. Kommunen vill att detta ska leda till att avfallsmängder minimeras, hur det går till lämnar de öppet men skriver dock att man ser möjligheter till att utveckla system för en innovativ avfallshantering som leder till att avfallsmängder minimeras, det behöver dock undersökas och prövas först. Kommunen planerar för att Nyhamnen ska ha cirka tre geografiskt jämnt fördelade återvinningsstationer. Vid planeringen av bostäder likaså verksamheter ska utrymme säkerställas för fastighetsnära insamling med komplett sortering av avfall som uppkommer i vardagen (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). I avfallsplanen (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016, s59) ser man det som ‘‘en självklarhet att sopsortera’’ och att sorteringskärl är en inredning som ska finnas i allt som byggs i Malmö stad och tillhandahålls för alla och områden med flerfamiljshus har egna sopsorteringar. Det ska även finnas centraliserade sopsystem i nybyggda bostadsområden, i och med att hela Nyhamnen byggs nytt så är alltså detta något ska inkluderas enligt Malmö stads avfallsplan. I avfallsplanen (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016) radar kommunen upp möjliga åtgärder. De har mål om att den

totala mängden hushållsavfall per person ska minska generellt, att mer än hälften av matavfallet är utsorterat såväl som behandlat biologiskt så att växtnäring och energi tagits tillvara, att mängden farligt avfall i restavfallet ligger på noll. De möjliga åtgärder kommunen tänker sig då är såväl långsiktigt kommunikationsarbete och informationskampanjer för ökad kunskap om sambandet mellan avfall och konsumtion samt hur olika avfallslag ska sorteras och hanteras, som att bilda praktiska förutsättningar för att underlätta för folk. Målet följs i sin tur upp genom att mäta mängden hushållsavfall som uppkommer i förhållande till antal invånare. Även skapa fler insamlingsplatser så att det blir enklare att lämna farligt avfall. Kommunen ämnar öka motivationen till att sopsortera (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016).

4.3.3 Delningsekonomi

I Nyhamnen söker kommunen en utveckling som ska agera i nätverk istället för i hierarkier (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Med Nyhamnen ämnar kommunen möjliggöra en attityd till att testa och experimentera. Detta via flexibla angreppssätt och att inte vara satta i sina spår. För att klara det är det viktigt att vara inbjudande, kommunen pratar om att bjuda in samt involvera omvärlden för att tillsammans skapa samhällsnyttor med höga sociala och ekonomiska värden (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Däremot skriver de lite kring utveckling eller åtgärder gällande de ekonomiska problem som möts i dagens samhälle, såsom överkonsumtion. De skriver dock att *”bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en översiktsplan är komplext. Att omvandla ett område i ett aktivt läge nära centrum och havet, och som därtill har mycket god kollektivtrafikförsörjning, har generellt sett goda förutsättningar att på sikt ge samhällsekonomiska vinster”* (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s63) samt att *”Det finns flera rationella ekonomiska aspekter som talar för att bebygga det centralt belägna planområdet.”* (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s61). Det som emellertid skrivs om gällande ekonomi är huruvida och vart de kan få tillväxt och vinst, vilket absolut är relevant och rimligt då det behövs också. Men å andra sidan står dagens ekonomi och dess strävan för tillväxt för en del av de hållbarhetsproblem som idag skådas och det är något som man även behöver ha med i beräkningarna vid planeringen av en hållbar stadsutveckling (Fitzgerald, 2009).

”En sammantagen bedömning är att det trots konservativa ekonomiska kalkyler är till kommunalekonomisk fördel, sett i ett större sammanhang, att planområdet bebyggs på ett sätt så att översiktsplanens mål kan uppnås. Ambitionen att skapa ett attraktivt område med ett effektivare markutnyttjande i ett centralt läge ligger i linje med en långsiktig kommunalekonomiskt fördelaktig stadbyggnadsstruktur. Slutsatsen är således att översiktsplanen bedöms ge goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk tillväxt och är därmed ett positivt bidrag till den kommunala ekonomin.” (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s63).

Den enda noteringen de har i deras bild om effektmål som direkt berör den ekonomiska aspekten är *”samverka med näringslivet”* (Översiktsplan Nyhamnen, 2019, s6), en av 12 aspekter har alltså direkt med ekonomin att göra när ekonomin har allt att göra med hur det moderna samhället är uppbyggt (Fitzgerald, 2009; Svenska FN förbundet, 2019). Den ekonomiska aspekten är lätt att försumma (Franzén, 2014). Med det sagt är inte tanken att de

ska bygga en helt ny egen ekonomi, men att kommunen i sina planer planerar för mer miljövänliga ekonomiska alternativ som delningsekonomier till den mån det går. Att en plats har en kultur och en egen identitet kan vara positivt för social hållbarhet (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Tidigare har området Nyhamnen präglats av industri, livsmedelshandling och hamnverksamhet, vilket gjort att Nyhamnen inför ombyggnationen är en anonym plats (ibid). Det är något som kan vara bra vid start av diverse delningsekonomier (Williams 2019), då det är viktigt att det blir en del av kulturen på platsen för att vanan av det ska komma. I Malmö stad önskar kommunen allmänt mindre avfall, detta innefattar avfall i form av textil. En åtgärd för detta kan enligt Malmö stad vara att skapa praktiska förutsättningar för ändrade konsumtionsbeteenden, de skriver att detta exempelvis kan ske genom att upprätta platser och system för byte, låna, hyra alternativt gemensamt äga och reparera saker och lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016). Detta är vad delningsekonomi innebär (Williams 2019; Europeiska kommissionen, 2016), vilket gör att denna typ av verksamhet passar. Man skriver även i översiktsplanen för Nyhamnen (2019) att modeller för ekonomisk samverkan kan förbättras, dock att det krävs ömsesidig förståelse för olika aktörers incitament och ekonomiska villkor och nyttor.

4.4 Backcasting

Efter analys av dokumenten: översiktsplan Malmö stad; fördjupad översiktsplan Nyhamnen; miljökonsekvensbeskrivning; detaljplan för hamnen samt dokument för avfallshandling om Nyhamnens riktlinjer, visioner och mål har nedanstående backcasting-scenario tagits fram. Den slutgiltiga framtidsvisionen bygger på hur framtiden ska se ut i Nyhamnen, samt delmål på vägen i enlighet med metoden backcasting. Först kommer visionen för Nyhamnen att presenteras, alltså den slutgiltiga framtidsvisionen, etapp 3. Sedan kommer de två delmålen presenteras, etapp två och ett, som beskriver vad det är som krävs för att uppnå den slutgiltiga framtidsvisionen, vilken eller vilka vägar behöver kommunen ta.

4.4.1 Etapp 3, den slutgiltiga visionen om Nyhamnen 2060

Planområdet föreslås byggas ut etappvis under ca 40 år, vilket gör att visionen om Nyhamnen väntas vara etablerad runt 2060 (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). I Nyhamnen står människan i fokus, många ska kunna bo och leva bra, Nyhamnen ska ha en egen identitet skapad av alla för alla, Det ska infinna sig en hållbar stadsutveckling som utmanar.

I Nyhamnen ska det vara minskat hushållsavfall i området jämfört med andra områden 2015, mer än hälften av matavfallet skall bli utsorterat och behandlat biologiskt så att växtnäring och energi kan tas tillvara. Likaså ska mängden tidningar och förpackningar i restavfallet vara halverad för respektive material jämfört med andra områden 2015, mängden farligt avfall i restavfallet ska vara noll. I och med det centrala i Nyhamnen har man banat väg för fortsatt jordbruk utanför Nyhamnen.

Nyhamnen är inte planerad efter bilister, man ser ett minskat bilåkande bland befolkningen i Nyhamnen. Detta på grund av en blandad stadsbebyggelse i anslutning till stationsnära lägen, även god planering av cykel-och fotgängarvänliga strukturer. I Nyhamnen har kommunen utvecklat bra förutsättningar för ett hållbart resande. Det är centralt byggt, något som främjar gång-och cykeltrafik samt kollektivt åkande. Bostäder är lokaliserade i ett bra

pendlingsläge vilket gett förutsättningar till minskad biltrafik, kollektivt resande är främjat med en tillgänglig infrastruktur för gång- och cykel såväl som spårburen trafik.

Nyhamnen är ekonomiskt hållbar då kommunen satsat på innovationer som främjar detta. Eftersom Nyhamnen uppkom som ett nytt område skapades en ny kultur och identitet på platsen, något som främjat och lyft fram verksamheter som drivs av delningsekonomi. Som en åtgärd för att minska onödigt avfall och ändra konsumtionsbeteenden upprättades det strukturer, platser och system för byte, låna, hyra alternativt gemensamt äga och reparation samt lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen.

4.4.2 Etapp 2, 2035

I och med att utbyggnadsetapp ett, infinner sig mellan år 2020-2035 (Detaljplan Malmö stad hamnen, 2018), gör att det andra delmålet i back castingen blir 2035.

Vad som krävs för att Nyhamnen ska uppnå visionen gäller det att de i detta läge mäter och väger det som sopsorteras i området så att det tydligt framgår hur mycket, eller lite, som sorteras. Även så att det tydligt framgår hur mycket kostnaden förändras för sopsorteringen och därmed hur mycket hushållen vinner på att sortera mera. Detta för att man sedan ska veta om och vad för typ av åtgärder som behöver införas för att upprätthålla kursen mot målet. Undersökning bör göras av mängden farligt avfall i restavfallet, om det behövs skapa ett större antal insamlingsplatser för enklare inlämning av farligt avfall.

Man behöver se till att de goda kommunikationer man planerat för, samt de stationsnära lägen bostäder är byggda i, värdesätts och används. Att det är goda attityder mot att lämna bilen hemma och ta sig runt via kommunaltrafik och/eller gång och/eller cykel. Det bör vara lättare att ta sig fram till fots/cykel/kommunaltrafik än bil för att befolkningen ska lämna bilen hemma.

Nu bör verksamheter som utgår på delningsprinciper vara etablerade. Om detta sker i försent läge löper dessa typer av verksamheter större risk att användas i mindre utsträckning. En kultur där man har system för byte, låna, hyra alternativt gemensamt äga och reparera saker samt lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen bör vara upprättad, genom att denna typ av verksamhet varit tillgänglig och marknadsförd från start. Om detta är etablerat har ett ändrat konsumtionsbeteende hos invånarna skett, istället för köpa-slänga saker som inte används vardagligt är kulturen i området att istället se möjligheterna för byte, låna och/eller hyra.

4.4.3 Etapp 1, 2020

2020 och bygget har satt igång. Aktuellt detaljplaneområde ligger uti utbyggnadsetapp ett, således mellan år 2020-2035 (Detaljplan Malmö stad hamnen, 2018). Vilket gör att det första delmålet i backcastingen blir 2020.

Vad som krävs för att Nyhamnen ska uppnå målen är att det från start, när byggnaderna står klara och redo för inflytt, finns tillgängliga sopstationer i närområdet där man kan återvinna, detta så det sätts i rullning och blir en norm och kultur i området. Det krävs även att befolkningen från start har lokal(er) med tillgång för att laga, bygga om och byta grejer med varandra. Även detta för att det behöver finnas med från start så att folk kan anamma den nya kulturen från start och det blir det nya normala. Vid åtgärd för minskat avfall är det även bra att etablera långsiktigt kommunikationsarbete och informationskampanjer, detta för att öka

kunskapen om hur olika avfallsslag ska sorteras och hanteras. Man behöver även vara överens med Malmö stad att förtätning sker i Nyhamnen för att fortsatt utveckling av jordbruk ska ske vid Yttre Ringvägen i Malmö.

Vid planering och utförande av plan i Nyhamnen bör man se till att fotgängare och cyklister har företräde i trafiken. Att området är planerat för att ta sig fram via fots eller cykel. Samt att nybygge sker i stationsnära lägen och att kommunikationerna är goda. Detta för att det främjar ett hållbart resande, som Nyhamnen strävar efter. Om de vill åt ett minskat bilåkande bör de inte planera staden efter biltrafik. Samt om butiker och verksamheter som behövs i vardagen ligger nära och centralt, exempelvis i anslutning till vart arbetsplatser finns, minskar behovet till bil.

När det gäller huruvida Nyhamnens ekonomiska lösningar behöver även dessa åtgärder etableras från start, för att dessa ska ingå i områdets nya kultur och norm. Det handlar om att i möjligaste mån skapa praktiska förutsättningar, såsom verksamheter som drivs av delningsekonomi, för att underlätta för befolkningen. Detta är även något som behöver offentliggöras och möjliggöras på enklaste sätt. Det ska vara det enklaste alternativet; enklare att låna eller hyra något man behöver nån gång ibland än att köpa. Det ska vara enklare att vända sig främst till reparation med något som gått sönder, snarare än slänga och köpa nytt. Och det behöver vara en del av kulturen i Nyhamnen, kulturen som ska skapas av invånarna som bor och befinner sig i området. Man ska ha lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen redan från första inflyttningsdag.

5. DISKUSSION, ANALYS OCH RESULTAT

Analysen kommer utgå ifrån dokumentanalysen och de backcasting-del mål som gjorts och undersöka kring om Nyhamnen faktiskt kan komma att uppnå sin vision och hur de i så fall behöver arbeta för att det ska ske och vad de kan komma att behöva ändra på.

5.1 Kan Nyhamnen uppnå sin vision?

Styrkan Nyhamnen har är att det är ett nytt område. Ett område utan redan existerande kultur och normer, vilket ger bra förutsättningar för nya (Davies, 2012). I Nyhamnen kan man skapa en kultur som går ut på kollektiv ansvarskänsla; ett hållbart levande, såsom diverse delningsekonomier, större utsträckning kommunalt åkande, främjande för promenader och cykel. En ordentlig och enkel avfallshantering. Allt som kan komma att ingå i det vardagliga livet, en ny norm. Alla gör det, för det är så kulturen är. Ens val i vardagen blir påverkade, ibland till och med blockerade eller begränsade, av tillgänglig infrastruktur, vilken i sin tur inkluderar allt från fysisk struktur till politik, institutioner, lagar och regler (Backhaus et. al 2011).

5.2 Hur behöver de arbeta för att göra det?

Det finns emellertid olika sätt som kommunen behöver arbeta på för att uppnå sin vision om en hållbar stad. En del av det är upprätta en kultur för att underlätta förändring, det har visat

sig vara viktigt när det gäller om rörelser, som hållbarhet, ska slå igenom (Davies, 2012). Det handlar om att frammana en kollektiv ansvarskänsla för problembeteendet, som i det här fallet är ohållbart samhälle som innefattar allt från strukturer till beteenden, en strategi som likaså anses vara integrerad i det slutgiltiga framgångsrika resultatet (Davies 2012): ett storskaligt hållbart samhälle (översiktsplan Nyhamnen, 2019).

Det här har man gjort, och lyckats med i ett projekt som Davies (2012) skriver om. Målet nådde aktörerna då genom att ändra befolkningkulturen. Då folkets val i vardagen blir påverkade av ens omgivning.

5.2.1 Transport, minskat bilanvändande

Inom sektorn för transport, privatbilism, behöver kommunen i Nyhamnen utforma den fysiska strukturen och skapa kollektivtrafikunderlag som därmed begränsar behovet av privatbilism (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Något man planerat för i Nyhamnen (Översiktsplan Nyhamnen, 2019; Miljökonsekvensbeskrivning, 2019; Detaljplan Malmö stad hamnen, 2018). Chansen till hållbart resande ökar i Nyhamnen just på grund av att Nyhamnen är ett nytt område. Alla som kommer komma att bo där har flyttat dit och således genomgått förändringar i deras byggda miljö, något som har en statistiskt signifikant association med omställningar i folks resebeteende. Även här är ökad tillgänglighet till andra färdmedel den faktor som bidrar mest till minskad körning (Cao, Mokhtarian, Handy, 2007). Detta är emellertid något som behöver vara etablerat i etapp ett, alltså delmål ett, när de första flyttar in.

I Malmö har kommunen mål om att göra det offentliga rummet tryggt när man planerar offentliga platser som torg, parker och gator. Trygghet är något kommunen behöver jobba på och fortsätta jobba med (Översiktsplan Malmö, 2018). I och med att Nyhamnen är nytt kommer det inte finnas varken trygghet eller otrygghet på platsen sedan tidigare, likväl för att upprätthålla trygghet är det något som behöver tas i beaktande i alla etapper för att slutliga visionen ska uppnås och bevaras. I etapp ett behöver kommunen jobba på att få upp en känsla av trygghet och säkerhet, medan i etapp två, alltså delmål två, behöver kommunen fortsätta jobba på känslan av trygghet och säkerhet för att bevara den. Känslan av säkerhet är som bekant även en anledning till minskat bilanvändande (Cao, Mokhtarian, Handy, 2007) vilket gör att känslan av säkerhet bidrar till mer än ett mål och kan forma både etapp ett och två. När det gäller markanvändningspolitiken för den byggda miljön, som påverkar ökad eller minskad körning, är något som behöver präglas i etapp ett. Detta dels för att det ska bli en del av stadens kultur och dels för en djupare förändring i rörelsebeteende inte blir möjligt förrän invånarna inser att de inte behöver offra sin bekvämlighet eller vardag för hållbarhet (Höysniemi och Salonen, 2019).

Om de ska lyckas med målen för Nyhamnen och uppnå visionen behöver kommunen planera trafiken och omgivningen så att invånarna inte behöver kompromissa med sina vardagliga behov, för då lär de misslyckas (Höysniemi och Salonen, 2019). Det är också viktigt att kommunen i Nyhamnen marknadsför rätt (Davies, 2012). Även detta viktigt i etapp ett för att det ska sättas i rullning, att de blandar både hårda och mjuka åtgärder. Alltså tillgänglig infrastruktur och andra miljövänliga alternativ, i paritet med att främja hållbart resande och beteenden som är miljövänliga (Davies, 2012).

5.2.2 Sopsortering och närodling

Inom sektorn för avfallshantering och jordbruk behöver kommunen i Nyhamnen utforma den fysiska strukturen och skapa möjligheter som möjliggör endast sopsortering. Även här kan vi tala om en kollektiv ansvarskänsla för problemet, att forma en strategi som är integrerad i det slutgiltiga framgångsrika resultatet (Davies, 2012). Något som behöver planeras från start, etapp ett, för att framgångsrikt få in kulturen i platsen. Om det etableras bör kulturen av sopsortering finnas i etapp två, likaså rutinen att sopsortera- då det inte finns något annat alternativ och det kommer således vara en del av vardagsrutinen (ibid).

För att främja fortsatt närodling och jordbruk bör man se till att följa planeringen, genomgående i samtliga etapper och fortsättningsvis. Detta för att hålla målen angående jordbruk, Malmö växer inåt för att kringliggande jordbruksmark inte ska brukas i detta ändamål.

För att Nyhamnen ska nå målen gällande avfall och sopsortering inom hållbar konsumtion för minskat avfall är det viktigt med mjuka åtgärder som information och kommunikationsarbete för kunskap om avfall och konsumtion samt hur olika avfallslag ska sorteras och hanteras. Det är något som etableras i etapp ett och upprätthålls i etapp två- för att sedan leda till hållbar stadsutveckling i den slutgiltiga visionen. Här inkluderas även utrymme för lokala tjänster likaså verksamheter som möjliggör återvinning, återanvändning, byte, hyra, gemensamt äga och reparation av saker. Det är viktigt att det etableras i etapp ett för att det ska bli en del av kulturen. I etapp två behöver man undersöka hur det går, samt se om det behöver sättas in fler åtgärder i form av fler insamlingsplatser, återvinningsstationer eller om lokaliseringen är optimal. Avfallshantering och återvinning är särskilt viktigt att ha med i planeringen då detta är extra svårt att utföra av invånarna om ingen sopsortering tas med i beräkningarna (Naturvårdsverket, Boverket, 2000).

Sopsorteringskärl ska finnas i allt som byggs i Nyhamnen, områden med flerfamiljshus har egna sopsorteringar. Det ska även finnas centraliserade sopsystem i samtliga bostadsområden. Att ha i åtanke för etapp två är att med förtätning främjas effektiva system för avfallshantering, inklusive bättre förutsättningar för en kontrollerad hantering av miljöfarligt avfall (Naturvårdsverket, Boverket, 2000). Vilket hjälper Nyhamnen nå både mål och slutgiltig vision då farligt avfall i restavfallet ska vara noll.

5.2.3 Ekonomi

Kommunen behöver se över ekonomin för att få en hållbar utveckling, det finns betydande relevans att ta hänsyn till delningsmodeller när stadsdelar skapas eller expanderas (Williams, 2019). Vilket gör att detta har relevans för både etapp ett och två. En ny eller förändrad stadsdel har fördelen att kunna planera för funktioner med delningsinitiativ, det är bra för att få en varierande befolkning som nyttjar tjänsterna och det blir en naturlig grej att göra (ibid). Något kommunen även behöver ha i åtanke är att lokaliseringen av en delningsverksamhet är väsentlig, tillgänglighet är ett måste (ibid). Detta bör göras i etapp ett, det är emellertid något som kan korrigeras i etapp två om en mer optimal lokalisering uppenbarar sig. I etapp två mäter kommunen och ser hur det går med dessa tjänster. Det finns fördel med att planera verksamheter i anslutning till varandra, inklusive återvinningscentral.

Allmänt accepterade infrastrukturella system kan möjliggöra ett delnings-resursflöde över sektorer, inom stadssystem, och därmed bidra till att minska städernas resursintensitet, konsumtion och ta itu med stadsavfallet (Williams, 2019). Följaktligen kan en åtgärd hjälpa Nyhamnen inom fler mål, delningsekonomi blir strategiskt bra i vägen mot en hållbar ekonomi således hållbar stadsutveckling. I etapp ett är det viktigt att upprätta detta, i etapp två är det sålunda bra att satsa på mer innovationer som främjar detta efter behov. De här åtgärderna medför till att Nyhamnen lyfter fram verksamheter som drivs av delningsekonomi- istället för överkonsumtion.

Kommunen bör hela tiden uppmuntra till delningsinitiativ (Europeiska kommissionen, 2016), genom att planera offentligt drivna verksamheter. För att bidra och uppmuntra till att skapa en miljö där delningstjänster får rätt förutsättningar. Detta är nödvändigt för att det främjar till effektivare resursanvändning, vilket i sig bidrar till hållbarhetsagendan (ibid).

5.3 Vad behöver de ändra på? Vad saknar de?

Vad kommunen i planeringen emellertid behöver ändra på, eller tillägga, i etapperna och delmålen för att kunna uppnå deras mål och visionen är mer fokus på en hållbar ekonomi. Då finns det en del som kommunens samhällsplanerare kan göra som bidrar och uppmuntrar till effektivare resursanvändning, till hållbarhetsagendan och till övergången från ett överkonsumtionssamhälle (Europeiska kommissionen, 2016). Ett alternativ är delningsekonomi (DE). Vad samhällsplaneringen kan göra för att förenkla DE och vilka förutsättningar som måste finnas på plats för att DE-funktioner ska kunna bedrivas kommersiellt är att koppla dem till ekonomisk utveckling (Fitzgerald, 2009). Detta är inte uttryckligen gjort eller planerat för idag. Avfallsplanen för Malmö nämner möjliga åtgärder som att motivera till förändrade konsumtionsbeteenden, samt skapa praktiska förutsättningar för ändrade konsumtionsbeteenden; genom att göra möjligt till byta, låna, hyra, gemensamt äga och reparera saker (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016). Detta är kommunens lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen. Det är något som kan vävas in i DE-verksamheter och även via DE kan man få ekonomisk vinst (Williams, 2019), kommunen behöver ha rätt lokalisering i åtanke och etablera samt marknadsföra detta alternativ från start. Kommunen behöver koppla deras hållbarhetsagenda till ekonomisk utveckling och DE, för att det ska kunna bedrivas kommersiellt (Fitzgerald, 2009). Om detta läggs in i etapp ett bör de även mäta mängden avfall, för att kunna följa upp det i etapp två för att se vilka åtgärder som behöver sättas in. Kan exempelvis vara fler insamlingsplatser.

Efter analys av dokumenten saknades det planer om något gemensamt ansvarstagande och/eller rörelse gällande Malmö och Nyhamnen. Exempelvis redovisas det i avfallsplanen (Burlövs kommun & Malmö stad, 2016) att Burlövs kommun planerar att ha skräpplockarvecka; en kommunal städ-och skräpplockardag under Håll Sverige Rent. Det är effektivt att införa aktiviteter och rörelser riktade till alla, såsom skräpplockarvecka, då det är medvetenhetshöjande evenemang för massdeltagande och blir således enklare att följa med på (Davies, 2012). Detta kan införas i samtliga etapper, men då vi talat om hur rutiner, kultur och gemensamt ansvarstagande bäst främjas vid inrättning från start är det att föredra att även detta etableras från etapp ett.

Generellt behöver de även komma fram med mer konkreta åtgärder. Om kommunen ska nå deras ambitiösa mål och om Nyhamnen ska komma att bli ett nationellt ”showcase” i hållbar stadsutveckling (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019) behöver de etablera specifika åtgärder för att nå deras mål. Kommunen nämner deras goda kommunikationer och att åtgärder som bidrar till ökat användande av kollektivtrafik, cykel samt gångtrafik ska vidtas (översiktsplan Nyhamnen, 2019), men vad de ska använda sig av för att öka användandet framkommer inte. Även enligt planförslaget kommer biltrafiken troligen att öka inom området, vilket kommunen skriver att åtgärder bör genomföras för att förhindra ökade luftföroreningar i stadsmiljön (översiktsplan Nyhamnen, 2019), men inget exempel på en åtgärd tas vidare upp. Dock framgår det av planhandlingarna att inför varje utbyggnadsetapp ska utredningar av luftkvalitet genomföras.

Likaså för att nå avfallsplanens mål kommer det att krävas många olika typer av åtgärder med många aktörers engagemang och delaktighet (Översiktsplan Nyhamnen, 2019; Burlövs kommun & Malmö stad, 2016), åtgärder som delats här är bland andra sätta ut återvinningsstationer, långsiktigt kommunikationsarbete och informationskampanjer samt göra det allmänt med tillgängligt att sopsortera. Dock nämner de inte vilka aktörers engagemang som kan tas med.

5.4 Är det möjligt?

Om kommunen följer sina ambitioner och de planer som finns för Nyhamnen, samt tar till gynnsamma lösningar för minskad privatbilism och ökad sopsortering bestående av både hårda och mjuka åtgärder samt anammar diverse delningsverksamheter är det absolut möjligt för Nyhamnen att lyckas med sina mål om en hållbar stadsutveckling. För att det ska få en så slående effekt som möjligt är det väsentligt att allt detta inrättas från start, från etapp ett i delmålen för att det ska få en riktig chans att bli en del av områdets kultur och få en spridning av människor som nyttjar tjänsterna. Kulturen som i sin tur ska skapas av invånarna som bor och befinner sig i området. Det är emellertid viktigt att kommunen håller fast vid beslutet av att växa inåt, bygga och förtäta Nyhamnen för att fortsatt utveckling av jordbruk kan ske utanför. Planen möjliggör från start bostäder i ett bra pendlingsläge vilket främjar en positiv inverkan på miljökvalitetsmålet ”Begränsad klimatpåverkan” (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019, s20), då detta promotar till ett ändrat resebeteende just för att man inte behöver offra sin bekvämlighet eller vardag för att resa hållbart (Höysniemi, Salonen, 2019). Det leder till även djupare förändring i ens rörelsebeteende (ibid), samt stödjer de regionala målen genom att skapa förutsättningar för en minskad biltrafik (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019). Likaså följer planerna avsikten i Malmö stads mål ”Sveriges klimatsmartaste stad” (Miljökonsekvensbeskrivning, 2019, s20) genom att främja kollektivt resande med en tillgänglig infrastruktur för cykel och spårburen trafik (Höysniemi, Salonen, 2019).

I första delmålet, etapp ett, behöver kommunen se till att när de första flyttar in finns ordentligt sopsorteringsystem med god tillgång till återvinningsstationer. För att det från start ska sättas in och blir rutin. Det gäller att det finns plats och lokaler för delningsverksamheter, så de som flyttar in slipper gå och köpa onödiga verktyg utan är nöjda med att låna/hyra dem från start och får således en god känsla av verksamheten som blir en del av kulturen. Kommunen ska ha tagit fram och gjort långsiktigt kommunikationsarbete och

informationskampanjer tillgängligt för invånarna för en transparens och för att bygga ett kollektivt medvetande och ansvar. De bör även finnas informationskampanjer kring hur man tar sig runt, informera kring var kommunikationerna och dess hållplatser ligger, om att fotgängare och cyklister har företräde i trafiken. Så att man från start främjar ett hållbart resande. Speciellt eftersom det i Nyhamnen totalt beräknas bli start samt målpunkt för ca 80 000 dagliga resor, varav ca 20 000 med bil (Översiktsplan Nyhamnen, 2019). Kommunen behöver ha lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen redan från första inflyttningsdag. De behöver alltså etablera fungerande system för transport via kollektivt, fot-och cykel, avfallshantering, och diverse delningsekonomier från start, i första etappen, för att kommunen ska kunna nå sina mål och visioner för Nyhamnen. Detta är väsentligt om de vill att Nyhamnen ska bli och förbli hållbart samt om befolkningen ska upprätthålla de hållbarhetskrav kommunen har på Nyhamnen. Det ska också vara det enklaste alternativet, hela tiden överallt. Det handlar alltså om att kommunen behöver försöka förbättra människors livskvalité samtidigt som konsumtionen minimeras och privatbilismen minskas (Backhaus et. al, 2011).

I andra delmålet, etapp två, för att Nyhamnen ska uppnå visionen behöver åtgärderna i etapp ett vara i rullning. Här behöver kommunen sätta in resurser för att se hur det går med åtgärderna, för att se så de är på rätt spår. Om de inte är det står Nyhamnen inför en brant uppförsbacke, det kommer bli svårt för dem att nå visionen. Följaktligen pekar det här på hur viktig den första etappen och starten på Nyhamnen verkligen är. Kommunen behöver veta vilka åtgärder som lönat sig och vilka de behöver köra hårdare på här efter, kanske behöver de sätta in fler tillgängliga sopsorteringar, eller kanske behöver de rikta in sig mer på mjuka åtgärder som belönar det önskade beteendet, det behöver kommunen i det här läget ta reda på för att ha en chans att i alla fall nå en bit på vägen.

6. SLUTSATS

Syftet med studien var att granska om den fysiska planeringen i Nyhamnen kan leda till en hållbar stadsutveckling. Detta genomfördes med ramverket backcasting, studien ämnade att speciellt undersöka hur man planerade för att befolkningen skulle upprätthålla ett hållbart beteende. Studien utgick från hurvida kommunen planerade för ett bilfritt samhälle, hur den förenklar sopsortering och närodling samt hur den ökar möjligheterna till delningsekonomier istället för överkonsumtion.

Åtgärder som för Nyhamnen kan vara lämpliga att föreslå inom ramen för en hållbar stadsutveckling är åtgärder som är lätta att följa för invånarna, de bör vara de enklaste alternativen. Lokala tjänster likaså verksamheter är betydande för ett hållbart beteende. Ett hållbart beteende kan i realiteten upprätthållas med hjälp av planeringsinsatser såsom strategier och plandokument. De enskilda övergångar kommunen kan utforska och följa för att uppfylla stadens övergripande mål är således att i den mån det går övergå från ekonomi baserad på överkonsumtion till en ekonomi med delningsverksamheter. Andra övergångar som bör tas i beaktande är att gå från att individuellt ändra beteenden och istället göra det som en gruppaktivitet, en rörelse där man når ut till fler. Att kommunen skapar en kollektiv ansvarskänsla och därav får en befolkningsskultur som främjar en hållbar stadsutveckling. Det

är väsentligt att Nyhamnen börjar etablera sina åtgärder för en hållbar utveckling från etapp ett. Detta för att området ska börja med rätt förutsättningar och för att det ska bli en del av kulturen i området. Om kommunen börjar sätta in lösningar och åtgärder i området när det redan är etablerat löper de stor risk att misslyckas med sina mål och kommer därmed ej nå upp till visionen.

Med det sagt har studien ändå kommit fram till att om kommunen för Nyhamnen tar till fördelaktiga och lämpliga lösningar för minskad privatbilism och ökad sopsortering som består av både hårda och mjuka åtgärder samt anammar diverse delningsverksamheter är det absolut möjligt för Nyhamnen att lyckas med sina mål om en hållbar stadsutveckling och således nå visionen om Nyhamnen. Däremot understryks vikten av att allt detta inrättas från etapp ett i delmålen för att planeringen och åtgärderna ska få en riktig chans att bli en del av områdets kultur och bli allmänt accepterade så att invånarna nyttjar tjänsterna. Det är även av stor vikt att kommunen håller fast vid beslutet av att växa inåt, för att nå målen om jordbruk då fortsatt utveckling av jordbruk sker utanför stadskärnan.

Vad backcasting kan bidra med för kommunala planerare i Nyhamnen, samt andra berörda aktörer, i samverkan inom arbete med strategisk och långsiktig planering är emellertid fler saker. Den här studien pekar på diverse alternativ för vad det är som behöver göras i planeringen för att den ska kunna bidra till hållbar stadsutveckling i Nyhamnen. Studien visar att dagens strategiska planering behöver göra vissa omställningar för att klara de utmaningar som en hållbar stadsutveckling behöver. Studien visar också hur backcasting kan användas för att tänka utanför ramarna och bredda planeringsperspektivet i strategisk planering. Scenariot för Nyhamnen innehåller åtgärdsförslag som för översiktlig planering och detaljplanering skulle tänkas kunna genomföras. Åtgärderna har i sammanhanget betydelse för omställningen till hållbar stadsutveckling. Backcasting-teorin innehåller utgångspunkter som planerare och andra berörda aktörer med fördel skulle kunna använda sig av i sitt arbete, backcasting här samt scenariot vänder sig främst till att hållbarhetsmålen inte är förhandlingsbara och att tänka bortom dagens utveckling. Det finns användningsområden för backcasting inom allmänt visionsarbete uti strategisk planering. Ett backcasting-scenario skulle också kunna användas som ett nytt slags plandokument, där man målar upp önskad framtidsvision och jobbar bakåt till nutid.

I planeringssammanhang beskrivs backcasting som ett kommunikationsverktyg som kan fungera för att belysa berörda parter om de stora satsningar som behöver göras för att nå uppsatta hållbarhetsmål. Denna backcastingstudie har utgått från målen kommunen satt på området Nyhamnen. Dessa har fungerat som verktyg för att skapa ett scenario, vilket betyder att de offentliga dokumenten om Nyhamnen har satt prägeln på scenariot för centrala Nyhamnen. Rent teoretiskt kan scenariot för Nyhamnen ses som en strategisk plan för hur kommunen kan gå till väga i planeringen för omställning till en hållbar stadsutveckling.

Backcastingen hjälpte studien med att via ett framtidsscenario på ett tydligt sätt förmedla den vision kommunen har för Nyhamnen. Den hjälpte även till att visa vad det krävs och vilka vägar kommunen behöver ta för att nå upp till sina mål, samt när de behöver börja etablera dessa åtgärder.

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

- Backhaus, J, Breukers, S, Mont, O, Paukovic, M, Mourik, R. (2011). Sustainable lifestyles: *Today's fact & tomorrows trend*. UNEP/Wuppertal Institute Collaborating. Available at: http://www.sustainable-lifestyles.eu/fileadmin/images/content/D1.1_Baseline_Report.pdf (Accessed 2 December 2019)
- Bell, W. (2003). Foundations of futures studies: *human science for a new era. vol. 1, History, purposes, and knowledge*. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers.
- Boverket. (2011). *Sammanställning av nationella mål, planer och program av betydelse för fysisk samhällsplanering*. Rapport 2011:17, regeringsuppdrag. Available at: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2011/sammanstallning-mal-planer.pdf> (Accessed 4 Januari 2020)
- Boverket. (2015). *Nationella mål för planering*. Available at: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationella-mal-for-planering/> (Accessed 4 Januari 2020)
- Boverket. (2015B). *Detaljplanprocessen*. Available at: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanprocessen/> (Accessed 2020-01-08)
- Boverket. (2018). *Översiktsplanen*. Available at: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/> (Accessed 2020-01-08)
- Boverket. (2018B). *Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll vid strategisk miljöbedömning av detaljplaner*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/miljobedomningar/miljokonsekvensbeskrivning/> (Accessed 2020-01-08).
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (Upplaga 3). Stockholm: Liber.
- Burlövs kommun & Malmö stad. (2016). *Avfallsplan*. Available at: https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c6e53/1526287427840/Avfallsplan_2016-2020.pdf (Accessed: 31 December 2019)
- Cao, X., Mokhtarian, P., Handy, S. (2007). Do changes in neighborhood characteristics lead to changes in travel behavior? *A structural equations modeling approach*. Springer Science+Business Media B.V. Available at: <https://link.springer-com.ezproxy.its.uu.se/content/pdf/10.1007/s11116-007-9132-x.pdf> (Accessed: 28 November 2019).
- Davies, N. (2012). *What are the ingredients of successful travel behavioural change campaigns?* Institute of Transport and Tourism, School of Sport, Tourism and The

Outdoors, University of Central Lancashire, United Kingdom. Volume 24. Pages 19-29. Available at: <https://www-sciencedirect-com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S0967070X12001114>. (Accessed: 2 December 2019).

Dreborg, K.H. (1996). *Essence of Backcasting*, Futures, vol. 28, ss. 813-828.

Europeiska kommissionen. (2014). *The urban dimension of EU policies- key features of an EU urban agenda*. Available at: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2014/the-urban-dimension-of-eu-policies-key-features-of-an-eu-urban-agenda. (Accessed: 28 November 2019).

Europeiska kommissionen. (2016). A European agenda for the collaborative economy. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=SV> (Accessed: 28 November 2019)

Esaiasson, P., et al. (2012). *Metodpraktikan, konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Fjärde upplagan. Förlag: Norstedts Juridik.

Fitzgerald, J. (2009). *Emerald Cities: Urban Sustainability and Economic Development*. Oxford University Press, Incorporated.

FN-Fakta. (2012). *Hållbar utveckling*. Available at: <https://fn.se/wp-content/uploads/2016/08/Faktablad-2-12-H%C3%A5llbar-utveckling.pdf> (Accessed: 28 November 2019).

Franzén, J. (2014). *Hållbar utveckling i översiktsplanering*. Blekinge tekniska högskola.

Globala målen. (2015). *Vad betyder hållbar utveckling?* Available at: <https://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/> (Accessed: 28 November 2019).

Hedberg, L., Dreborg, K-H., Finnveden, G., Gullberg, A., Höjer, M., Åkerman, J. (2003). *Rum för framtiden*. FOI rapport nr: 0854

Hedin, A., (2011). *En liten lathund om kvalitativ metod*.

Höjer, M & Mattsson, L-G (2000). "Determinism and backcasting in future studies", Futures, vol 32, pp. 613–634.

Höysniemi, S., & Salonen, A. O. (2019). Towards Carbon-Neutral Mobility in Finland: *Mobility and Life Satisfaction in Day-to-Day Life*. Sustainability, 11(19), 5374. <https://doi.org/10.3390/su11195374> (Accessed: 2 December 2019).

- Malmö Stad. (2018). Detaljplan, *För Hamnen 22:164*. Available at:
<https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d60529a7/1544692642104/Dp+5611+Und+erlag+till+begäran+om+planuppdrag.pdf> (Accessed: 27 December 2019)
- Malmö stad. (2019). Miljökonsekvensbeskrivning *Nyhamnen*. Available at:
https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f81efc9/1556807094674/ÖP_Nyhamnen_Miljökonsekvensbeskrivning_antagande.pdf (Accessed: 26 December 2019)
- Malmö stad. (2018). Översiktsplan *för Malmö*. Available at:
https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSİKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf
 (Accessed: 21 November 2019)
- Malmö stad. (2019). Översiktsplan *för Nyhamnen -Fördjupning av Översiktsplan för Malmö*. Available at:
https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f81efc8/1556807078751/%C3%96P_Nyhamnen_low_res.pdf (Accessed: 21 November 2019).
- Manning, D.A, Lindenmayer.B.D. & Fischern. J (2006). Stretch Goals and Backcasting: Approaches for Overcoming Barriers to Large-Scale Ecological Restoration.
- Möser, G., & Bamberg, S. (2008). The effectiveness of soft transport policy measures: A *critical assessment and meta-analysis of empirical evidence*. Journal of Environmental Psychology, 28(1), 10–26. Available at: <https://www.sciencedirect.com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S0272494407000722> (Accessed: 28 November 2019)
- Naturvårdsverket, Boverket. (2000). Miljöinriktad fysisk planering. Stockholm: Naturvårdsverket. Available at:
<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-6187-9.pdf>. (Accessed: 2 December 2019)
- Prendeville, S., Cherim, E., Bocken, N. (2018). Circular Cities: *Mapping Six Cities in Transition*. Environmental Innovation and Societal Transitions. Volume 26, March 2018, Pages 171-194.
- Robinson, J. (1990). Futures under glass: *a recipe for people who hate to predict*. Futures, vol.22, ss. 820-842.
- Svenska FN-förbundet. (2019). *FN-förbundet- Globala målen för hållbar utveckling*. FN-förbundet. Available at: <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/> (Accessed: 28 November 2019).
- Svenska FN-förbundet. (2018). *Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling - ett informationsmaterial från svenska FN-förbundet*. FN-förbundet. Available at:

https://fn.se/wp-content/uploads/2018/10/Infomaterial_Agenda3030_komprimerad.pdf
(Accessed: 28 November 2019)

Søolgaard Bang, M., Løbner, K., (2011), *Sustainable Socio-technical Transition: A Scenario for ICT as a Situation of Opportunity in Södermalm 2030*, Examensarbete masterprogram Aalborg University, KTH (ABE), Samhällsplanering och miljö, Miljöstrategisk analys

Taniguchi, A., Gräas, C., Friman, M. (2014). *Satisfaction with travel goal achievement, and voluntary behavioral change*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Volume 26, Part A, September 2014, Pages 10-17. Available at: <https://www-sciencedirect-com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S1369847814000783> (Accessed: 2 December 2019)

Van Acker, V., Witlox, F. (2010). *Car ownership as a mediating variable in car travel behaviour research using a structural equation modelling approach to identify its dual relationship*. Journal of Transport Geography. Volume 18, Issue 1, January 2010, Pages 65-74. Available at: <https://www-sciencedirect-com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S0966692309000751#sec6> (Accessed: 28 November 2019).

Williams, J. (2019). *Circular cities*. Sage Journals, Urban Studies, 10/2019, Volym 56, Nummer 13.

Winslott Hiselius, L., Smidfelt Rosqvist, L. (2016). *Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior*. Journal of Cleaner Production. Volume 123, 1 June 2016, Pages 34-41. Available at: <https://www-sciencedirect-com.ezproxy.its.uu.se/science/article/pii/S0959652615011452> (Accessed: 28 November 2019)

WWF. (2019A). *Mänsklig påverkan - Världsnaturfonden WWF. Världsnaturfonden WWF*. Available at: <https://www.wwf.se/klimat/mansklig-paverkan/> (Accessed November 23, 2019).

WWF. (2019B). *Hållbara städer - Världsnaturfonden WWF. Världsnaturfonden WWF*. Available at: <https://www.wwf.se/hallbara-stader/> (Accessed November 22, 2019).