

Nästa station- hållbar utveckling?

- En fallstudie om hållbar utveckling i den nya stadsdelen Stationsområdet i Ängelholm



LUNDS
UNIVERSITET

Johanna Lindroth

2018-05-24

Kandidatuppsats
Institutionen för kulturgeografi
och ekonomisk geografi
SGEL36

Johanna Lindroth
Handledare: Yahia Mahmoud
Vårterminen 2018

Abstract

This essay aims to investigate how the Municipality of Ängelholm interprets the concept of sustainable development in the planning process of a new urban area called Stationsområdet and if said area will contribute to the sustainable development of the municipality. The study answers these questions by analyzing documents associated to the planning process of Stationsområdet and conducting interviews with employees at the municipality and Ängelholmshem, the first building company to develop housing in the new urban area. The essay's findings show that Ängelholm interprets sustainable development to be the same as the Brundtland report's definition of sustainable development. According to this definition, sustainable development is achieved through ecological modernization making weak sustainability the method to measure when something is sustainable or not. The other findings in the essay is that even though Stationsområdet most likely won't contribute to a sustainable development on a global scale due to conflicting interests and issues arising with ecological modernization are not taken into account in the planning process. However, Stationsområdet will contribute to a sustainable development within the municipality by the municipality making a strong statement for sustainable development, spreading the importance of acting more sustainably in everyday life and business. Stationsområdet can also be used as an example for future urban development of what works and what can be done better.

Keywords: Sustainable development, urban planning, Ängelholm, ecological modernization, green compact cities, densification

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	1
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING	2
1.2 AVGRÄNSNING.....	2
1.3 BEGREPP	3
2. TEORI	5
2.1 TEORETISKT RAMVERK	5
2.2 HÅLLBAR UTVECKLING	6
2.2.1 Hållbar utveckling- vad är det egentligen?	6
2.2.2 Ett omstritt begrepp.....	7
2.2.3 Hållbarhetsdimensionerna.....	8
2.2.4 Stark och svag hållbarhet.....	9
2.3 HUR SKA VI NÅ EN HÅLLBAR UTVECKLING?.....	9
2.3.1 Ekologisk modernisering.....	9
2.3.2 Smart tillväxt	10
2.4 PLANERARENS DILEMMA	11
3. METOD OCH MATERIAL	14
3.1 FALLSTUDIE	14
3.2 FORSKNINGSANSATS.....	14
3.3 INSAMLINGSTEKNIK OCH VAL AV DATA	15
3.3.1 Intervjuer.....	15
3.3.2 Dokumentanalys.....	17
3.4 FORSKNINGSETIK	18
3.5 METODDISKUSSION.....	18
4. BAKGRUND	20
4.1 ÄNGELHOLMS KOMMUN	20
4.1.2 Stationsområdet.....	21
5. EMPIRI	23
5.1 HÅLLBAR UTVECKLING I STATIONSOMRÅDET	23
5.2 DEN BEBYGGDA MILJÖN	24
5.2.1 Transporter	24
5.2.2 Grönt	26
5.2.3 Miljö och energi.....	28
5.3 SOCKERBRUKET 11	30
5.3.1 Transporter	30
5.3.2 Grönt	31
5.3.3 Miljö och energi.....	31
6. ANALYS	34
6.1 DEFINIERING OCH OPERATIONALISERING AV HÅLLBAR UTVECKLING I STATIONSOMRÅDET	34
6.2 HÅLLBAR UTVECKLING I PRAKTIKEN	37
6.2.1 Konflikter i planeringen.....	37
6.2.2 Inre och yttre hållbarhet	39
7. SLUTSATS	41
7.1 HUR TOLKAS BEGREPPET HÅLLBAR UTVECKLING I PLANPROCESSEN AV STATIONSOMRÅDET I ÄNGELHOLMS KOMMUN?	41
7.2 KOMMER STATIONSOMRÅDET ATT BIDRA TILL EN HÅLLBAR UTVECKLING I ÄNGELHOLMS KOMMUN?	42
7.3 AVSLUTANDE REFLEKTIONER OCH VIDARE FORSKNING	44
LITTERATURFÖRTECKNING	45
MUNTliga KÄLLOR	48

BILAGA 1. INTERVJUGUIDE

1.1 INTERVJU MED INFORMANT 1

1.2 INTERVJU MED INFORMANT 2

1.3 INTERVJU MED INFORMANT 3

Figurförteckning

Figur 1- Hållbarhetsdimensionerna utifrån Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling.....	8
Figur 2- Hållbarhetsdimensionerna utifrån ett politiskt-ekologiskt perspektiv	8
Figur 3- Campbells triangel över hållbarhetskonflikterna	12
Figur 4- Skiss över planerad gestaltning i Sockerbruket 11	22
Figur 5- Karta över Stationsområdet.....	22
Figur 6- Planskiss Sockerbruket 11	33

1. Inledning

Vi går mot en framtid med en ökad medeltemperatur till mötes, som ett resultat av stigande halter av växthusgaser i atmosfären. I Sverige kommer det att bland annat innebära ökade nederbördsmängder och förändrade förutsättningar för den biologiska mångfalden (SMHI, 2015a; 2015b). För att begränsa effekterna av klimatförändringarna har de länder som anslutit sig till FN:s klimatkonvention enats om att begränsa den ökade medeltemperaturen till max 2 grader (Naturvårdsverket, 2017a). Men hur ska man nå dit?

Sveriges regering beslutade 1999 om ett gemensamt miljömålsarbete som har utvecklats till Sveriges 16 miljömål som utgår ifrån Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling (Naturvårdsverket, 2017b). Dessa mål ska vara uppnådda till år 2020, den aktuella prognosen visar dock att det med största sannolikhet inte kommer att ske. Länsstyrelserna har en övergripande och samordnande roll i miljömålsarbetet. När miljömålsarbetet infördes fick länsstyrelserna i uppdrag att ta fram ett uppföljningssystem för miljömålen, något som också har gjorts i Skåne län. I Skåne län beräknas ett mål, skyddande ozonskikt, att uppnås till år 2020 och enbart ett annat mål, god bebyggd miljö, har en positiv utveckling (Länsstyrelsen Skåne, 2017). Omfattande samhällliga förändringar måste därför ske för att målen ska kunna nås.

85 procent av Sveriges befolkning bor i tätorter. För 200 år sedan var statistiken nästan omvänd med 90 procent av befolkningen boende på landsbygden (SCB, 2015). Hur städer möter dessa utmaningar de kommande åren kommer därför vara avgörande för Sveriges måluppfyllelse av klimatkonventionen. För att lyckas med detta behövs en omställning av människors värderingar, beteenden och livsvillkor - alltså att möjliggöra hållbarhet i vardagen (Delegationen för hållbara städer, 2011). Alla måste vara med och det måste ske nu.

Så hur ska vi bygga våra städer för att vara resilienta för effekterna av klimatförändringarna och inte bidra till dem? Ett initiativ är Sveriges regerings införande av *Rådet för hållbara städer* år 2018 som föregås av *Plattformen för hållbar stadsutveckling* år 2014 och *Delegationen för hållbara städer* år 2008 (Regeringskansliet, 2017). Samtidigt anses hållbar utveckling av många ha reducerats till ett begrepp utan mening där ett "hållbarhetstjatter" förs istället för att diskutera hur problemen har uppstått

och hur de ska lösas (Campbell, 2012. Hermele, 2017. Swyngedouw, 2007). Klimatförändringarna är ett ofrånkomligt faktum, så varför har det inte ”hänt mer”?

Intentionen med denna uppsats är därför att kartlägga hur en skånsk kommun arbetar med hållbar utveckling i stadsplaneringen för att se hur de tolkar hållbar utveckling och om detta kan bidra till en hållbar utveckling. Det kan bidra till att synliggöra de utmaningar och möjligheter som kommuner kan möta och behöva hantera i samband med detta. Detta ska genomföras genom att undersöka hur Ängelholms kommun arbetar med hållbar utveckling i planprocessen av stadsdelen Stationsområdet som ska utvecklas med just hållbar utveckling i fokus.

1.1 Syfte och frågeställning

Hållbar utveckling är ett brett begrepp som kan vara svårt att ringa in då det tillskrivs olika mening beroende på av vem och i vilket sammanhang som det definieras. En hållbar utveckling kan dock inte nås om den inte omsätts från ord till handling, oavsett definition. Det är först i detta steg som man faktiskt kan se och undersöka hur begreppet tolkas och vilka konsekvenser det får i praktiken. I dagsläget beräknas Sverige nationellt uppnå endast ett av sexton miljömål till år 2020, något som tyder på att en samhällsomställning mot hållbar utveckling inte går i den takt som skulle vara önskvärt. Syftet med denna uppsats är därför att kartlägga hur hållbar utveckling används i planeringsprocessen genom en fallstudie om planprocessen av Stationsområdet i Ängelholm och hur det kommer att manifesteras i den bebyggda miljön. Utifrån detta kan en analys av hur hållbar utveckling har tolkats göras och om Stationsområdet kommer att bidra till en hållbar utveckling i Ängelholms kommun. Detta med hjälp av frågeställningarna;

- Hur tolkas begreppet hållbar utveckling i planprocessen av Stationsområdet i Ängelholms kommun?
- Kommer Stationsområdet att bidra till en hållbar utveckling i Ängelholms kommun?

1.2 Avgränsning

Utgångspunkten för undersökningen är hållbar utveckling, ett begrepp som kan definieras och användas på flera olika sätt. Hur man arbetar med hållbar utveckling har konsekvenser för sociala maktrelationer. Detta behandlas ofta genom teorier såsom grön

gentrifiering och miljömässig rättvisa något som skulle kunna undersökas genom att undersöka vilka konsekvenser som ett hållbart byggande kommer att ha på boendepiserna i Stationsområdet och därmed de socioekonomiska förhållandena i området. Sociala maktrelationer kommer dock inte att undersökas. I denna uppsats är fokus på det ekologiska perspektivet, alltså hur mänskligheten ska kunna existera utan att påskynda en oåterkallelig förändring av det globala ekosystemet. Lika stort fokus på alla tre hållbarhetsdimensioner skulle bli för generellt, även om de också är relevanta. Genom att göra denna avgränsning möjliggörs ett större fokus på detaljer och möjlighet till en djupare förståelse av tolkningen av hållbar utveckling i Stationsområdet. Använda teorier har därför också avgränsats genom att fokusera på teorier som berör detta fokusområde inom hållbar utveckling. Målet har varit att tillhandahålla en generell diskussion om begreppet hållbar utveckling med utgångspunkt från ett politiskt-ekologiskt perspektiv. Genom att avgränsa sig till denna teoretiska skola så går det också att fokusera diskussionen och undvika onödiga teoretiska utsvävningar som saknar relevans för undersökningen.

Undersökningens geografiska område är Stationsområdet i Ängelholms kommun. Då Stationsområdet ännu inte är bebyggt har den första detaljplanen för området undersökts då man där kan se hur och om de visioner som beskrivs i planprogrammet kommer att återfinns i verkligheten.

Uppsatsen gör inte anspråk på att kunna besvara frågan om Stationsområdet kommer att skapa en hållbar utveckling, enbart om det kommer att bidra till det. Då området ännu inte är bebyggt skulle ett sådant perspektiv vara mycket svårt att undersöka och inte ge tillförlitliga resultat.

1.3 Begrepp

I denna uppsats används många begrepp som är relevanta att definiera. Ett sådant är hållbar utveckling. En diskussion om begreppet kommer dock att föras i kapitlet *Teori* och förklaras därför inte här. Begrepp som enbart används en eller ett fåtal gånger kommer att definieras i fotnoter. De begrepp som definieras i detta avsnitt används löpande och är därför relevanta att definiera här. Begreppens definition utgår ifrån dokument skapade av Ängelholms kommun eftersom det är de som har skapat planprogrammet och värdeplanen för Stationsområdet.

Planprogram- Ett planprogram kan föregå detaljplan och översiktligt utreda områdets förutsättningar samt visioner för området (Ängelholms kommun, 2017a). Enligt Boverket är ett planprogram fördelaktigt vid planering av ett större område såsom en ny stadsdel då det möjliggör för kommunen att lyfta frågor om alternativa lösningar på planeringsproblem till diskussion (Boverket, 2014).

Värdeplan- Värdeplanen tillhandahåller en gemensam målbild för hur hållbarhet ska uppnås i Stationsområdet. Det är inget juridiskt bindande dokument, utan en del av planprogrammet för Stationsområdet. En värdeplan är inte en obligatorisk del utav ett planprogram. (Ängelholms kommun, 2017a).

Fickpark- En liten park som är tillgänglig för allmänheten. En fickpark skapar ofta på ytor där det är svårt att finna en annan funktion för ytan. Trots parkernas enkla utformning ska de ha en genomtänkt design som skapar rumsliga, inramade och rogivande platser (Ängelholms kommun, 2017a).

Antropocentriskt perspektiv- Naturens primära uppgift är att förse människan med förnödenheter och råvaror. Naturen ses som ett verktyg för människans välfärd och det är denna välfärd som står i centrum (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, s. 101).

2. Teori

Detta kapitel redovisar de teorier som används för att analysera hållbar utveckling i Stationsområdet. Kapitlet börjar med en presentation av valde teorier, hur de ska användas och varför de har valts. Efterföljande avsnitt redogör teoriernas innehåll.

2.1 Teoretiskt ramverk

Många forskare har kritiserat Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling genom ett politiskt-ekologiskt perspektiv och därför diskuteras det kritiska perspektivet av hållbar utveckling framförallt genom denna teoretiska skola. Erik Jönsson och Elina Andersson beskriver den politisk ekologiska utgångspunkten som;

”Ett erkännande av hur all politik i själva verket har en miljöpolitisk dimension och hur alla sociala processer har miljöimplikationer.” (Jönsson & Andersson, 2017, s. 14)

Den kritiska diskussionen av hållbar utveckling kommer att utvecklas eftersom hållbarhetsdimensionerna samt stark och svag hållbarhet diskuteras i efterföljande underrubriker. Detta för att i analysen kunna diskutera om Stationsområdet kan anses bidra till en hållbar utveckling eller inte och hur begreppet tolkas med grund i en bred teoretisk bas.

Begreppen ekologisk modernisering och smart tillväxt används för att förklara hur en hållbar utveckling ska uppnås i Stationsområdet då Stationsområdet idag till stor del är tomt på funktioner som bostäder och service. Ekologisk modernisering blir därför relevant för att förklara hur kommunen med hjälp av materiella lösningar i den bebyggda miljön vill skapa en hållbar stadsdel. I planprogrammet för Stationsområdet kan man vid en översiklig genomgång se kopplingar till smart tillväxt¹. Detta blir då också en naturlig förklaringsmodell för hur en hållbar utveckling ska uppnås i stadsdelen.

Avslutande används Scott Campbells artikel *Green cities, growing cities, just cities?* (2012) för att genom en triangulär modell förklara de konflikter som kan uppstå när man vid samhällsplanering vill planera för en hållbar utveckling. Det finns de som anser att denna triangel borde vara en pentagon. Bland annat forskaren Sonia Hurt (2016) anser att

¹ Smart tillväxt, benämnt som *Smart growth* på engelska förespråkar en tät, blandad och grön stad

hälsa och konst också bör adderas till triangeln. Det skulle alltså finnas anledning att i detta kapitel ta upp de utvecklade modeller av hållbarhetstriangeln som har sitt ursprung i Campbells artikel. Anledningen till att detta inte görs kan beskrivas bäst av Campbell själv;

”Triangeln gav inga klara svar för planering, men den hjälpte till för att klargöra varför hållbarhet var komplext och inkluderade berörda aktörer och konfliktlösning. Genom att inkludera hållbarhet i en triad av konflikter tillhandahöll den ett enkelt ramverk för att identifiera barriärerna till en mer hållbar framtid” (Campbell, 2016. Författarens översättning)

Planerarens dilemma används alltså som en utgångspunkt för att undersöka de konflikter som kan finnas med arbetet med hållbar utveckling i den bebyggda miljön och inte som en förklaringsmodell som kan svara på alla frågor om varför det är just så.

2.2 Hållbar utveckling

2.2.1 Hållbar utveckling- vad är det egentligen?

Brundtlandskommissionens rapport *Our Common Future* som utkom 1987 etablerade begreppet hållbar utveckling internationellt och bidrog till globala strategier för en hållbar samhällsutveckling (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, s. 19). Rapporten definierar hållbar utveckling som;

”En utveckling som möter dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov

Behov, och speciellt de grundläggande behoven hos världens fattiga för vilka prioritet ska ges, och

De begränsningar av ekosystemens möjligheter att tillgodose nuvarande och framtida behov som också bestäms av teknologi och social organisation” (The World Commission on Environment and Development, 1987, s. 4.1 Översättning från KTH, 2017)

Rapportens genomgående tema beskrivs av Markus Larsson et al. som att en god miljömässig ekonomisk tillväxt är nödvändig för en fortsatt stabil utveckling av global materiell välfärd vilket förutsätter att det globala ekosystemet bevaras (2011, ss. 19-21). Fokus är dock på att ekologiska funktioner ska bevaras för mänsklighetens välfärd och inte för att naturen har ett egenvärde i sig. John Farrington och Tom Kuhlman håller också med i denna beskrivning av rapportens tema. Rapportens fokus på välfärd för nutida

och framtida generationer beskrivs av dessa som intergenerationell rättvisa². Det globala ekosystemet ska därför bevaras på grund av denna målsättning och inte på grund av naturens inneboende värde (2010, ss. 3438-3439). Det antropocentriska perspektivet är utgångspunkten för ekologisk modernisering, alltså att teknikutveckling ses som lösningen på miljöproblemen, som drivande i många av de lösningar som föreslås globalt (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, ss. 19-21).

2.2.2 Ett omstritt begrepp

Brundtlandrapporten och dess definition av hållbar utveckling har kritiserats för att vara vagt formulerad och att den inte problematiserar eller teoretiskt fördjupar frågeställningarna kring just hållbar utveckling. Kritik har även riktats mot att den inte heller ger svar på hur vi ska förhålla oss till framtida generationer och vad som menas med behov. Hur mycket ”hållbarhet” kommer framtida generationer att behöva? Rapportens breda definition kan förklaras med att den är en produkt av breda politiska kompromisser (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, s. 20). Olof Wärneryd et al skriver dock att rapportens syfte inte var att vara en vetenskaplig rapport utan vara ett kraftfullt politiskt dokument (2002, s. 27).

Många forskare som tillhör den politisk-ekologiska skolan anser att begreppet har blivit ett tomt begrepp som används för att legitimera, eller dölja, ohållbara strukturer. Erik Swyngedouw, skriver att han inte kan hitta någon som är emot en hållbar utveckling. Men att trots att alla är för en hållbar utveckling så innebär det nästan alltid ”business as usual” (2007, s. 20).

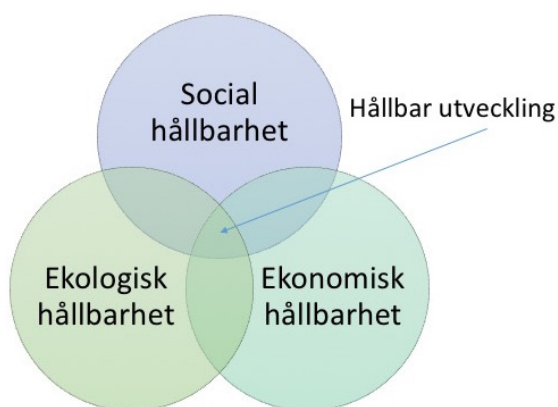
Kenneth Hermele (2017) skriver att Brundtlandsrapportens formulering av hållbar utveckling erbjuder, trots kritik om att vara för vag och bred, ett mellangenerationsperspektiv där framtida generationer ska få frihet att själva bestämma vad som är meningen med livet och hur hållbarhet ska uppnås. En möjlig definition av hållbarhet blir därmed utifrån detta perspektiv *att bevara handlingsfriheten för framtiden*. Enligt Hermele uppstår problemet när man omvandlar Brundtlandsrapportens definition från denna öppna formulering till det mer handfasta ”hållbar utveckling = en utveckling som är ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar” (2017, s. 94). Hållbar utveckling blir då snarare undantag än regel och en mycket begränsad aspekt av de komplicerade

² I originaltexten benämnt som intergenerational equity

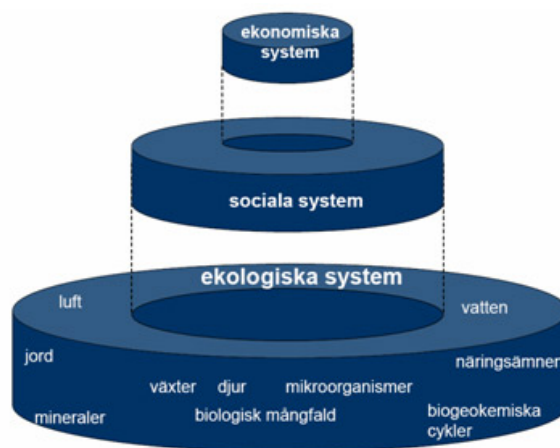
samband och ömsesidiga beroenden som genererar hållbarhet i vårt samhälle (Hermele, 2017, ss. 93-94)

2.2.3 Hållbarhetsdimensionerna

Att hållbar utveckling sker när de tre olika dimensionerna social, ekologisk och ekonomisk, är i balans är den tolkning av hållbar utveckling som används i majoriteten av svenska politiska dokument (Corell & Söderberg, 2005). Lösningar som skapar hållbar utveckling ska därför finnas där dessa tre system överlappar ”där såväl människans sociala behov och ekonomiska anspråk som ekosystemens hållbarhetskrav beaktas” (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, s. 25). Denna syn på hållbarhet förutsätter ett helhetstänkande där alla dimensionerna är beroende av varandra för att en hållbar utveckling ska uppnås. Denna tolkning har dock kritiserats för att denna syn på hållbarhet just likställer de tre hållbarhetsdimensionerna. Ett politiskt-ekologiskt synsätt föreslår istället att de tre dimensionerna representeras som sammantvinnade och beroende av varandra i en tydlig hierarki där ekonomin är nedsänkt i samhället som i sin tur är beroende av naturen. Tanken med detta är både att samhället är större än ekonomin och att ekonomin är en del av det sociala. Men också att det ekologiska systemet föregår både ekonomi och samhälle (Hermele, 2017, ss. 94-95).



Figur 1- Hållbarhetsdimensionerna utifrån Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling (Johanna Lindroth, 2018)



Figur 2- Hållbarhetsdimensionerna utifrån ett politiskt-ekologiskt perspektiv (Utvecklingen av hållbarhet.blogg.se. 2013).

De tre dimensionerna har dock ifrågasatts. Enligt Farrington och Kuhlman (2010) beskriver Brundtlandrapporten att konflikten ligger mellan vår önskan att få ett bättre liv nu och i framtiden och vår oro över vad det innebär för miljön. Därför bör den ekonomiska- och sociala dimensionen istället ersättas av en dimension, välfärd, då det

representerar den första delen av konflikten- önskan om att få ett bättre liv. Den ekologiska dimensionen ska också ersättas av begreppet intergenerationell rättvisa, där målet är att naturliga- och konstgjorda resurser ska vara konstanta för en överskådlig framtid vilket representerar den andra halvan av konflikten.

2.2.4 Stark och svag hållbarhet

Det som skiljer stark och svag hållbarhet åt är tanken om utbytbarhet, det vill säga; förlusten av en resurs kan kompenseras av att en annan resurs ökar. Enligt svag hållbarhet får inte summan av våra resurser³ minska över tid, men så länge som den totala mängden resurser är konstant eller ökar är det acceptabelt att tära på en resurs (Hermele, 2017, ss. 98-99). Ett argument för svag hållbarhet är att man kan beräkna kostnaden för att bevara en resurs såväl som att se dess fördelar. Detta är något som förespråkas av miljöekonomier som ofta utgår ifrån ekomodernisering som tillvägagångssättet för en hållbar utveckling (Hermele, 2017, s. 94). Stark hållbarhet innebär å andra sidan att resurser inte är utbytbara och att varje dimension oberoende måste vara hållbar. Det går inte att sätta ett pris på ekosystemets varor och tjänster utan naturliga resurser måste istället beräknas kvantitativt (Hermele, 2017, ss. 98-99).

2.3 Hur ska vi nå en hållbar utveckling?

2.3.1 Ekologisk modernisering

Med Brundtlandsrapportens antropoceniska syn på hållbar utveckling har ekologisk modernisering blivit det dominerande diskursen inom hur hållbar utveckling ska uppnås (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011, s. 238). Teorin utvecklades under 1980-talet i skuggan av en miljödebatt där teorier som förespråkade att en omorganisering av samhällets grundinstitutioner, såsom en centraliserad stat och kapitalism, är nödvändigt för att stoppa klimatförändringarna och andra miljöproblem. Ekologisk modernisering utvecklades som en motreaktion emot detta där man erkände att förändringar inom dessa institutioner är nödvändiga, men att det inte är institutionerna i sig som är problemet. Miljöproblem kan istället lösas genom politiska, ekonomiska och teknologiska förändringsprocesser (Mol & Spaargaren, 2000, ss. 18-19).

³ Sociala, ekonomiska och ekologiska resurser

Ekologisk modernisering utgår ifrån antagandet att lösningen på miljöproblemen inte ligger i att titta tillbaka mot småskaliga och lågteknologiska samhällen utan i framtida teknologiska framsteg. Detta gör att en omställning av våra levnadsvanor därför inte är nödvändig, eftersom vi med hjälp av modernisering kan ställa om våra vanor till att bli miljövänliga. Målet blir därför att hitta lösningar istället för att se problem och ansvaret flyttas till viss del från individen till företag och näringsliv som ska utveckla dessa miljövänliga produkter och tjänster. Den teknologisk-ekologiska designen av våra städer, produkter och processer definierar då hur hållbart vårt samhälle är (Wärneryd, Hallin, & Hultman, 2002, ss. 29-31). Forskaren Martin Järnicke som förespråkar ekologisk modernisering skriver också att lösningar som är anpassade till marknaden är politiskt mindre komplicerade att genomföra än lösningar som föreslår att etablerade processer såsom transport, konsumtion och produktion storskaligt måste omstruktureras (2007, ss. 557-558). Ekologisk modernisering har dock kritiserats för att bidra till att ekologi blir en symbol som driver på kapitalismen och en ökad tillväxt utan att nödvändigtvis bidra till en minskad klimatförändring. Ekologisk modernisering bidrar då till ökad materialisering istället för avmaterialisering (York & Rosa, 2003, s. 282).

2.3.2 Smart tillväxt

Smart tillväxt bygger på antagandet om att en viss omstrukturering av våra samhällliga strukturer är nödvändig för en hållbar utveckling (Krueger & Agyeman, 2005, s. 412). Även om konceptet inte är väl definierat och tillhandahåller en rad olika perspektiv så är det ett mycket populärt koncept bland både forskare och samhällsplanerare för att skapa en hållbar stad. Smart tillväxt har framförallt behandlat hur stadsutglesning⁴ kan förhindras och kombineras med täta, blandade och gröna städer och samtidigt bidra till ökad livskvalitet och vackrare städer. Smart tillväxt är därför ofta synonymt med begreppet kompakta städer (Artmann et al. 2017, s. 2). År 1996 bildades *Smart Growth Network* i USA som tog fram 10 principer för smart tillväxt; (1) blandade funktioner, (2) utnyttja fördelarna med en kompakt byggkonstruktion, (3) skapa valmöjligheter för olika boendeformer, (4) skapa promenadvänliga samhällen, (5) främja attraktiva, unika samhällen med en stark platstillhörighet, (6) bevara öppna ytor, jordbruksmark, vackra naturområden och naturområden med viktiga värden, (7) stärka och rikta utvecklingen mot redan existerande samhällen, (8) tillhandahålla en mängd olika sätt för transport, (9)

⁴ Också benämnt som *urban sprawl* på engelska

göra utvecklingsbeslut förutsägbara, rättvisa och kostnadseffektiva och (10) uppmuntra samarbete mellan samhälle och beslutsfattare i utvecklingsbeslut (Krueger & Agyeman, 2005, s. 412).

Enligt Martina Artmann et al. så bidrar den täta, gröna staden till en hållbar utveckling genom att det bildas synergi mellan de tre hållbarhetsdimensionerna då en tät, multifunktionell stad har många sociala, ekonomiska och ekologiska fördelar. Genom att byta fokus från att enbart se de ekologiska fördelarna med den täta staden till att se fördelarna med en ekonomisk grön tillväxt kan man också lättare övertala beslutsfattare om fördelarna och praktiskt implementera den täta, gröna staden (2017, s. 5).

2.4 Planerarens dilemma

Campbell skriver att planeraren ofta har en önskan om att planera med miljöns bästa i åtanke men i praktiken planerar för ekonomiska intressen. Planeraren ser också ofta sig själv som en förkämpe för de socioekonomiskt svaga och vill genom planering bidra till ett mer jämlikt samhälle. Dessa tre konflikter – ekonomiska, sociala och ekologiska – måste planeraren ständigt parera och kombinera för att skapa ekonomisk tillväxt och ett mer jämlikt samhälle, samtidigt som detta inte påverkar jordens ekosystem negativt (2012, ss. 414-415). Campbell skriver att utifrån dessa tre intressen finns det också tre perspektiv på staden som står i konflikt med varandra⁵. Den första konflikten är;

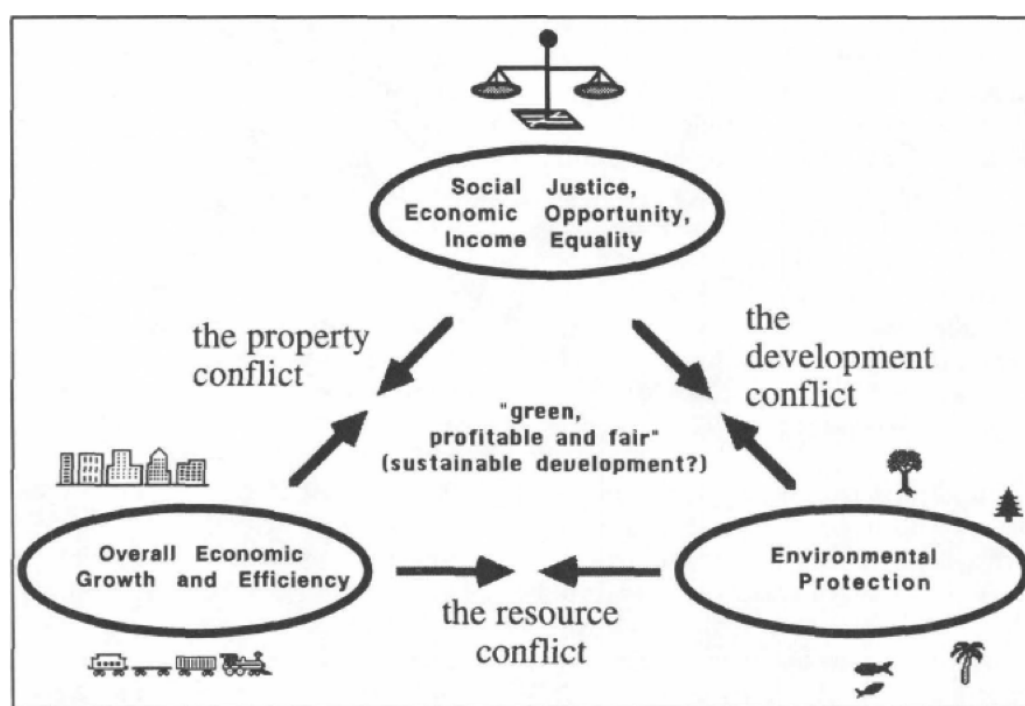
Egendoms konflikten – denna konflikt står mellan ekonomisk utveckling och rättvis fördelning av resurser. I en demokrati som är beroende av ekonomisk utveckling vill definieringar av egendom i form av tomtmark, privat egendom eller liknande göras, men samtidigt är man beroende av statliga regleringar i form av till exempel hyresregleringar eller mark dedikerad för grönytor. Konflikten definierar därför gränsen mellan privata intressen och vad som är ”bäst” för samhället. Den andra konflikten är;

Resurskonflikten – denna konflikt ligger mellan ekonomiska och ekologiska intressen. Företag vill undvika regleringar på exploatering av naturresurser, men är samtidigt beroende av dessa för att resurserna inte ska överexploateras och förbrukas. Detta kan reduceras till resursernas värde i det kapitalistiska samhället mot deras ekologiska värde i sin ”naturliga miljö”. Campbell säger att i denna konflikt så används hållbarhetstriangeln

⁵ I originaltexten så heter konflikterna *The Property Conflict* (egendomskonflikten), *The Resorce Conflict* (resurskonflikten) och *The Development Conflict* (utvecklingskonflikten)

som ett verktyg för att conceptualisera konflikten, men individuella fallstudier är nödvändigt för att undersöka den. Den tredje konflikten är;

Utvecklingskonflikten – denna konflikt ligger mellan socialt kapital och miljöskydd. Hur ska man uppnå ekologisk hållbarhet och ett jämlikt samhälle samtidigt som landets ekonomiska intressen upprätthålls? Strävan efter ekologisk hållbarhet kan leda till en stagnerande ekonomi vilket skapar sämre förutsättningar för socioekonomiskt svaga grupper att avancera socialt och ekonomiskt i samhället. På den lokala skalan så kan det innebära ett val mellan ekologisk hållbarhet och ekonomisk utveckling för att undvika sämre sociala villkor (Campbell, 2012, ss. 414-418).



Figur 3- Campbells triangel över hållbarhetskonflikterna (Campbell 2012, s. 415)

Mitten av triangeln representerar där det är balans mellan dessa konflikter, då är det en hållbar utveckling (Campbell, 2012, ss. 418-419). Campbell (2012) skriver också om svårigheterna om att nå mitten av triangeln när alla, oavsett åsiktsåskådning, håller med om att en hållbar utveckling måste uppnås. Att addera ordet hållbarhet till styrdokument är inte samma sak som att utöva hållbarhet. Men samtidigt är hållbar utveckling ett enande mål som sätter gemensamma värderingar för vad samhället ska sträva efter. Campbell kommer i sin artikel fram till att för att nå en hållbar utveckling måste planering därför använda en dubbelsidig interaktiv strategi, att hantera och lösa konflikter och uppmuntra

och främja kreativa tekniska, arkitektoniska och institutionella lösningar. Men trots planerarens vilja att nå en hållbar utveckling är det inte alltid möjligt på grund av ekonomiska och byråkratiska hinder. Att alltid låtsas att man är i mitten av triangeln, även när man inte har möjlighet till det, reducerar hållbar utveckling till ett meningslöst begrepp (2012, s. 427). Planerarens roll blir därför att identifiera sin roll i de olika konflikterna och välja om de vill stå utanför och agera som förhandlare eller om man vill ta striden och förespråka sin egen syn på hållbar utveckling och hur det ska uppnås (Campbell, 2012, s. 434).

3. Metod och material

Detta kapitel presenterar val av metod för undersökningen, hur den valda metoden har använts i undersökningen och för- och nackdelar med detta. Kapitlet avslutas med en genomgång av hur forskningsetiska frågor har behandlats och en kritisk diskussion av metodvalen generellt.

3.1 Fallstudie

Studien undersöker hur hållbar utveckling har tolkats och kommer att manifesteras i den bebyggda miljön i Stationsområdet i Ängelholm genom en fallstudie. Fallstudie är passande då Stationsområdet är fokus för undersökningens resultat och inte behandlas som bakgrund för att kunna dra stora generella slutsatser (Bryman, 2008, s. 76). Valet av fallstudie är också passande eftersom det erbjuder en möjlighet att undersöka frågor på djupet och förklara komplexiteten och subtiliteten i verkliga situationer genom användandet av flera metoder (Denscombe, 2009, ss. 60-62). Stationsområdet i Ängelholm valdes ut som undersökningsområde för att jag är intresserad av att undersöka hur en medelstor kommun kan arbeta med hållbar utveckling i den bebyggda miljön. Eftersom Ängelholm har satsat på att utveckla en ny stadsdel med hållbar utveckling i fokus uppfyllde detta mina kriterier. Ängelholms storlek med en befolkning på 41 786 invånare (SCB, 2018), åttonde störst i Skåne, gör att kommunen också uppfyller kraven på en medelstor kommun. Ett annat skäl till att välja Ängelholm är att jag har god lokalkännedom om området och har en grundläggande förståelse i kommunens förutsättningar vilket underlättar vid undersökningen.

3.2 Forskningsansats

Undersökningen har en kvalitativ forskningsansats då utgångspunkten är på ord snarare än siffror (Bryman, 2008, s. 341). Hur ekologisk hållbarhet kommer att manifesteras i den bebyggda miljön skulle kunna undersökas genom ett tekniskt perspektiv med kvantitativa metoder som att titta på faktisk energiförbrukning eller egenskaper hos byggmaterial. Detta har dock inte undersökts eftersom jag saknar den kompetens som detta hade krävt och bebyggelse ännu inte har påbörjats i Stationsområdet. En kvantitativ forskningsansats är därför inte lika lämpligt för att undersöka hållbar utveckling i Stationsområdet då många av de fysiska element som hade varit relevanta för en sådan

undersökning ännu inte existerar i stadsdelen. Istället har fokus varit på övergripande teman där en tolkning av hållbar utveckling görs eftersom det både är lättare att undersöka och genererar mer intressanta och relevanta slutsatser utifrån Stationsområdets nuvarande utveckling. Detta genomsyrar hela undersökningen genom val av kvalitativa metodval för intervju och dokumentanalys (Bryman, 2008, ss. 341-344). Triangulering har använts för att öka resultatens tillförlitlighet genom att betrakta frågan ur mer än ett perspektiv och på så sätt får en mer fullständig bild och ökad träffsäkerhet av de fynd som görs.

3.3 Insamlingsteknik och val av data

3.3.1 Intervjuer

För att kunna besvara de två forskningsfrågorna har tre semistrukturerade intervjuer genomförts. Semistrukturerade intervjuer har potentialen att bidra till en djupare förståelse av komplexiteten i dessa frågor (Denscombe, 2009, ss. 232-233). Semistrukturerade intervjuer möjliggör också en flexibilitet under intervjun genom möjligheten att ställa följdfrågor samt att informanten själv får utveckla resonemang som hen anser viktiga (Bryman, 2008, ss. 414-415). Detta möjliggör en mer nyanserad bild av Stationsområdet och hur man arbetar med det, något som dokument, som ofta reflekterar en mer tillrättalagd bild av verkligheten, inte skulle kunna erbjuda.

Målet med val av informanter var att de ska ha relevant kunskap angående Stationsområdet och bidra med olika perspektiv på detta. Genom att intervjua personer som både är anställda av Ängelholms kommun och Ängelholmshem⁶ kunde jag få ett ”inifrånperspektiv”, både ifrån kommunen och en aktör. Urvalsmetoden var därför genom målinriktat urval då det fanns ett tydligt syfte i mitt urval av vilken kunskap de intervjuade skulle ha och vart de var anställda (Bryman, 2008, s. 392). Vilka som jag sedan skulle kontakta på respektive arbetsplats har valts med hjälp av snöbollsurval (Denscombe, 2009, s. 38). Ängelholms kommuns hemsida tillhandahåller inte kontaktuppgifter till majoriteten av sina anställda. Jag fick därför kontakta en av de få relevanta personer som jag kunde hitta kontaktuppgifter till på deras hemsida samt mejla kommunens kundtjänst med mitt undersökningssyfte och önskan om informanter. Vid intervjuer har jag också frågat om informanten känner till någon som skulle vara relevant för min undersökning och om jag kan få kontaktuppgifter till denna. På så sätt fick jag kontakt med tre

⁶ Ängelholmshem är den första aktören som bygger i Stationsområdet

informanter: informant 1 är en tjänsteperson på Ängelholms kommun med stor kunskap kring kommunens miljöarbete, informant 2 arbetar också på Ängelholms kommun som planarkitekt med en stor insyn i arbetet med Stationsområdet och informant 3 är en nyckelperson i utvecklingen av Sockerbruket 11 på Ängelholmshem. En uppenbar nackdel med mitt urval av informanter då jag har varit beroende av kundtjänst och att få kontaktuppgifter av andra är att jag kan ha missat eventuella nyckelpersoner som skulle vara viktiga för min undersökning. Under mina intervjuer har jag dock blivit tillfrågad om jag har pratat med någon av mina övriga två informanter, något som tyder på att de som jag har intervjuat också har varit de som är mest relevanta för undersökningen.

Den första intervjun genomfördes den 18 april år 2018 och de två andra den 24 april, intervjuerna varierade i längd mellan 30-50 minuter och skedde på respektive informants arbetsplats. Alla intervjuer spelades in med hjälp av mobiltelefon och transkriberades sedan omgående för att detaljer, såsom när en av informanterna beskrev en detaljplan genom att peka på olika områden inom den, skulle bevaras. Även om transkribering är en tidskrävande process så möjliggjorde det ett större och mer tillförlitligt underlag än om jag vid intervjuerna enbart hade fört anteckningar (Bryman, 2008, ss. 429-430).

Vid intervju är det mycket som kan påverka den intervjuades svar och därmed validiteten, framförallt kön, ålder och etnicitet. Vid små undersökningar såsom denna kan detta dock vara svårt att påverka, framförallt vid personliga intervjuer där det är svårt för intervjuaren att dölja sin identitet. Jag har därför ansträngt mig under intervjuerna för att skapa en trygg atmosfär där den intervjuade känner sig bekväm genom att vara öppen med intervjuens syfte och hur den kommer att genomföras (Denscombe, 2009, ss. 244-246). Intervjuers validitet kan kontrolleras genom att (1) kontrollera data med andra källor, (2) kontrollera utskriften med informanten, (3) kontrollera rimligheten i data och (4) leta efter teman i utskrifterna (Denscombe, 2009, ss. 266-267). Dessa metoder, förutom steg två, har använts för validering då informanterna har avböjt denna möjlighet. Eftersom informanterna har valts ut baserat på deras yrkesroll och kunnighet i ämnet så kan deras trovärdighet bedömas som hög. Vid en av intervjuerna så hade den intervjuade inte varit anställd en längre tid. Denna person fick därför frågorna i förtid och kunde på så sätt förbereda med informerade svar.

3.3.2 Dokumentanalys

För att kartlägga Ängelholms tolkning av hållbar utveckling vid arbetet med Stationsområdet har dokument som berör Stationsområdet analyserats. Metoden kvalitativ innehållsanalys användes för att kunna undersöka bakomliggande teman i det använda materialet genom att utgå ifrån ett antal definierade kategorier som utvecklades och genererade nya kategorier under dokumentanalysen. Genom att göra ett schema utifrån dessa kategorier kunde en strukturerad insamling av data ifrån dokumenten genomföras (Bryman, 2008, ss. 505-506).

Dokument som har använts är framförallt *Planprogram för Stationsområdet* (Ängelholms kommun, 2017a) och tillhörande *Värdeplan* (Ängelholms kommun, 2017b). De har gett en övergripande bild av vad kommunens vision för Stationsområdet är och hur denna ska uppnås. I samband med detta har också *parkeringsstrategi för Stationsområdet* använts då denna är ett viktigt styrdokument för utvecklingen av Stationsområdet (Ängelholms kommun, 2017d). Dokument såsom *Ängelholms miljöplan 2014-2021* (Ängelholms kommun, 2012), *Bostadsförsörjningsplan 2016-2019* (Ängelholms kommun, 2016) och *Hållbarhetsrapport 2017* (Ängelholms kommun, 2017e) har också använts i kapitlet *Bakgrund* för att fördjupa förståelsen av varför Ängelholms kommun har valt att satsa på en exploatering av Stationsområdet och vad det ska syfta till. Ängelholms översiktsplan är det dokument som visar på övergripande visioner och mål med kommunens utveckling. Denna har därför också använts eftersom den berör hela kommunen och inte enbart Stationsområdet (Ängelholms kommun, 2017c).

Alla dokument är skrivna av Ängelholms kommun. Många av dokumenten är också godkända av kommunfullmäktige i Ängelholms kommun och har därför en politisk validitet. Denna typ av publikationer kan därför ses som auktoritativa, objektiva och faktabaserade (Denscombe, 2009, s. 295). Det går dock inte att automatiskt utgå ifrån att de är det. Utifrån kategorierna autenticitet, trovärdighet, representativitet och innebörd så har dokumentens validitet behandlats och bedömts vara tillräkneliga källor för analysens syfte (Denscombe, 2009, s. 301). Eftersom de är politiska styrdokument tjänar de också ett syfte som inte behöver överensstämja med vad som rent faktabaserat är det ”bästa tillvägagångssättet” för att till exempel skapa en hållbar stadsdel. Det är därför viktigt att vara medveten om i vilket syfte som dokumentet skrevs, av vem och när. Rapporter som

behandlar hur man rent praktiskt kan arbeta med hållbar utveckling i den bebyggda miljön skulle kunna visa på hur man *borde* göra och också användas för att eventuellt kritisera de val som kommunen och Ängelholmshem har gjort. Det är dock inte syftet med denna undersökning, syftet är att undersöka hur Ängelholm arbetar med hållbar utveckling. Det är deras perspektiv som är intressant och det är därför som de analyserade dokumenten har valts.

3.4 Forskningsetik

Vid forskning så är det viktigt att vara medveten om de etiska skyldigheter som forskningen medför. Svensk forskning utgår normalt ifrån de etiska principerna; informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet (Bryman, 2008, ss. 131-132). Dessa har också efterföljts i denna undersökning genom att informanter via mail innan intervju fått information om undersökningens syfte och kunnat tacka nej till att ställa upp Personliga uppgifter såsom namn och kontaktuppgifter har skyddats och bara setts utav mig och det som har framkommit under intervjuerna har enbart använts i undersökningen. Detta har informanterna också informerats om. Det är också viktigt att man som forskare är öppen och ärlig med sitt arbete och producerar en opartisk analys (Denscombe, 2009, s. 196).

3.5 Metoddiskussion

En kritik mot kvalitativ forskning är att det är svårt att replikera en kvalitativ undersökning då forskarens intressen, ålder, kön och liknande påverkar vad de uppfattar som viktigt och vad som bör undersökas. Detta kan också appliceras på denna undersökning då min uppfattning om vad som är viktigt att prata om under intervjuerna eller vilka dokument som ska ingå i dokumentanalysen styr undersökningens resultat. Eftersom detta är fallet så är det viktigt att vara transparent och öppen med de val som har gjorts under undersökningens gång för att kunna försvara de slutsatser som görs (Bryman, 2008, ss. 368-370). Genom triangulering ökar också validiteten då resultaten från intervjuerna kan jämföras med resultaten från dokumentanalysen och på så sätt visa på samband eller när insamlat material avviker ifrån det övriga materialet.

En annan kritik mot kvalitativ forskning är att den är svår att generalisera, speciellt när en fallstudie har genomförts. Från en fallstudie kan istället ”måttliga” generaliseringar

görs där aspekter av undersökningen kan ses som exempel på bredare identifierbara drag (Bryman, 2008, s. 369). Ängelholms kommun är inte undantaget från svensk lag i form av till exempel plan- och bygglagen eller miljöbalken. Precis som många svenska kommuner så står de också inför utmaningar med en åldrande befolkning och en ambition att få en mer kunskapsbaserad arbetsmarknad. Undersökningens resultat är därför relevant för hur kommuner generellt kan arbeta med frågor kring en hållbar stadsutveckling och kan därför ses som en typisk undersökningsenhet (Denscombe, 2009, ss. 65, 68-70). Detta trots att man inte kan dra generella slutsatser om att alla aspekter av resultaten kan appliceras på alla svenska kommuner.

4. Bakgrund

I detta kapitel presenteras information om Ängelholms kommun som är relevant för undersökningen och Stationsområdet presenteras mer ingående. Detta skapar ger en större förförståelse för kommunens förutsättningar och de utmaningar som de möter. Utan en förförståelse av kommunens bakgrund och förutsättningar blir analysen mindre intressant eftersom man inte kan placera den i rätt kontext och se kopplingarna till större generella mönster som berör kommuner med liknande förutsättningar som Ängelholms kommun.

4.1 Ängelholms kommun

Ängelholms kommun är belägen i nordvästra Skåne, längst in i Skålderviken med Bjäre- och Kullahalvön på varsin sida om kommunen. Angränsande kommuner är Båstad, Örkelljunga, Klippan, Åstorp och Helsingborg. Med ett invånarantal på 41786 personer år 2017 är det Skånes åttonde största kommun (SCB, 2018). Befolkningsutvecklingen i kommunen är positiv med en befolkningsökning på 450 personer år 2017. Befolkningsökningen har lett till att bostadsbeståndet inte beräknas kunna tillgodose behovet av bostäder och planberedskap för 250 nya bostäder årligen är därför önskvärt (Ängelholms kommun, 2017c, ss. 18, 34). Kommunen har samtidigt en åldrande befolkning vars medelålder ökar i en snabbare takt än resten av Skåne och riket. Antalet ungdomar förväntas inte att minska men de kommer att bli en mindre del av befolkningen. I kommunens översiktsplan är ett ställningstagande att man ska vara en kommun som är attraktiv för barn och ungdomsfamiljer. Detta ses som viktigt då just andelen äldre ökar vilket kommer att skapa en kommun i obalans med fler som ”kostar” än ”bidrar” till samhällsekonomin (Ängelholms kommun, 2017c, s. 60).

Andel invånare med eftergymnasial utbildning är också lägre än rikssnittet och i länet (Ängelholms kommun, 2017c, s. 17). Kommunen har startat projektet Kraftsamling Ängelholm där kommunen tillsammans med Ängelholms Näringsliv AB har tagit fram en vision för Ängelholm 2020 (Kraftsamling Ängelholm, 2015). I denna vision profilerar man staden som ungdomsstaden, idrottsstaden, kunskapsstaden och hälsostaden. Ett stort fokus i denna vision är att utveckla näringslivet med fler kunskapsintensiva företag som kräver mer kvalificerade befattningar. Utbildningsnivån ska också höjas, samarbetet med Lunds Universitet och Campus Helsingborg utvecklas och både kommun och näringsliv ska anställa fler personer med eftergymnasial utbildning. Dessa visioner presenteras

också i översiktsplanen (Ängelholms kommun, 2017c, ss. 19, 88-93) som säger att kommunen ska vara attraktiv för företag inom miljöteknikområdet, då detta är en snabbt växande bransch och kan bidra till en grön tillväxt i kommunen. I dagsläget är arbetslösheten något högre än riksnittet, 8,6 procent i jämförelse med 6,7 procent. (Ängelholms kommun, 2017c, s. 17).

För att tillgodose behovet av nya bostäder förespråkas behovet av förtätning av kommunens centralort och större tätorter. Nybyggnation ska främst ske i kollektivtrafik- och stationsnära läge. Miljöanpassat byggande ska främjas och en blandad bebyggelsestruktur förordas för att skapa bostäder inom olika boendekategorier för att kunna tillgodose bostadsbehovet för alla olika grupper. Ett av de områden som föreslås är Stationsområdet som ska utvecklas som en långsiktigt hållbar stadsdel (Ängelholms kommun, 2016, ss. 6-7).

4.1.2 Stationsområdet

Stationsområdet är beläget runt järnvägsstationen i Ängelholms tätort med närhet till stadskärnan, Rönne å, Järnvägsparken, Kronoskogen och havet. Planområdets totala yta är på 60 hektar⁷ och kommer i ett första skede möjliggöra upp till 1700 nya bostäder och verksamheter. Målet är att skapa en långsiktigt hållbar stadsdel som blir en naturlig förlängning av centrala Ängelholm, där områdets omgivande kvaliteter kan utnyttjas på ett bättre sätt än de görs idag (Ängelholms kommun, 2017a, s. 6). Ett planprogram (Ängelholms kommun, 2017a) har tagits fram för området med riktlinjer, principer och strategier för hur området kan komma att utvecklas på längre sikt och ligga till grund för utformning av kommande detaljplaner. Planprogrammet är inte en bindande handling och kan därför inte överklagas, det är först när en detaljplan är antagen som en överklagan kan ske. Överklagan gäller dock inte själva planprogrammet utan detaljplanens utformning.

Kommunen har fått ekonomiskt stöd ifrån *Delegationen för hållbara städer* på 81 000 kronor för ett pilotprojekt gällande hållbarhetscertifiering av stadsdelar i mindre kommuner (Boverket, 2017) och pilotprojektet har ingått som en del av utvecklingen av Stationsområdet. Detta ska bidra till områdets långsiktiga hållbara utveckling, men också att strukturen och tillvägagångssättet sedan kan spridas till andra projekt inom kommunen

⁷ 600 000m²

och nationellt (Ängelholms kommun, 2017a, s. 11). Eftersom området kommer att utvecklas under en lång tidsperiod kommer planområdet att delas in i flera detaljplaner som succesivt kommer att arbetas fram (Ängelholms kommun, 2017a, s. 50). Den första detaljplanen är Sockerbruket 11 som just nu är ute på granskning och ska antas i slutet av maj. I början av maj 2018 lämnades bygglovsansökan för området in och det första spadtaget, om tidsplanen kan hållas, är planerat till den 16 augusti. Byggnation kommer sedan att pågå i tre år och beräknas därför vara färdigt år 2021. Området kommer att innehålla 270 lägenheter och två LSS-boenden⁸ (Informant-3, 2018).



Figur 4- Skiss över planerad gestaltning i Sockerbruket 11. (White Arkitekter, u.å)



Figur 5- Karta över Stationsområdet. (Ängelholms kommun 2017, s.10. Redigerad av författaren)

⁸ En bostad som är anpassad för personer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar (Socialstyrelsen, 2007)

5. Empiri

Empirin utgår ifrån de tre genomförda intervjuerna med två tjänstemän på Ängelholms kommun och en tjänsteman på Ängelholmshem. Dokumentanalysen utgår ifrån planprogrammet och värdeplanen för Stationsområdet samt tillhörande parkeringsstrategin. Empirin börjar med en genomgång av hur begreppet hållbar utveckling definieras i planprogrammet och värdeplanen. Därefter presenteras kommunens vision kring den bebyggda miljön i Stationsområdet samt hur detta ska uppnås, utmaningar med detta och hur visionen är kopplad till hållbar utveckling. Empirin avslutas med en genomgång av hur man har jobbat med dessa visioner i Sockerbruket 11. Kapiteluppdelningen utgår ifrån de sju fokusområdena i värdeplanen; *transporter, miljö, energi, grönt, mångfald, hälsa* och *identitet* (Ängelholms kommun, 2017b). Alla dessa är dock inte relevanta för undersökningens syfte och det empiriska materialet har därför kategoriserats utifrån *transporter, grönt* och *miljö och energi*.

5.1 Hållbar utveckling i Stationsområdet

Hållbar utveckling nämns för första gången i planprogrammet när visionen för Stationsområdet presenteras. Där står det;

”Målet är att utveckla Stationsområdet till en attraktiv stadsdel med stadsmässig bebyggelse. Att skapa ett smidigt, säkert och tydligt resecentrum kring stationen, att stärka stadsdelens övergripande gatu- och grönstruktur för att öka tillgängligheten i området samt att förbättra och förtydliga kopplingen mellan stad och hav. Området ska utvecklas *med sikte på* hållbar utveckling.” (Ängelholms kommun, 2017a, s. 2. Författarens kursivering)

Hållbar utveckling definieras därefter i planprogrammets inledning med Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling och att man därför utgår ifrån de tre dimensionerna- social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Det står också beskrivet att för att säkerställa en hållbar utveckling i Stationsområdet har värdeplanen tagits fram (Ängelholms kommun, 2017a, ss. 10-11).

I värdeplanen under kapitlet *Hållbar Utveckling* definieras begreppet ytterligare och en kort sammanfattning av begreppets historia presenteras. De tre hållbarhetsaspekterna beskrivs som ömsesidigt beroende av varandra och att hållbarhet uppnås när alla tre aspekter samverkar, vilket även är förhoppningen i Stationsområdet. Vikten av engagemang och samverkan mellan alla inblandade aktörer betonas och att ett

helhetsperspektiv och kritiskt tänkande är grunden. I kapitlet beskrivs också att hållbar utveckling handlar om att nya innovationer och miljöteknik inom områden som byggnation, energi, transporter och avfall ska ges utrymme ”Det har visat sig att kopplingar mellan innovationer och miljöteknik samt långsiktig hållbar utveckling är starka” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 4).

I ett avslutande kapitel av värdeplanen, kapitlet *Konsekvenser*, diskuteras en alternativ syn på hållbarhetsaspekterna ”Som kan användas i områden som Stationsområdet” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 24). Där beskrivs social hållbarhet som målet, ekologisk hållbarhet som ramen där allt som görs måste rymmas inom ekosystemets gränser och ekonomisk hållbarhet är medlet för att skapa en god livskvalitet och livsmiljö (Ängelholms kommun, 2017b, s. 24). Denna syn på hållbarhetsaspekterna nämns mycket kort med några få meningar. Det finns inte heller några förklaringar till hur detta perspektiv ska integreras i arbetet med Stationsområdet.

5.2 Den bebyggda miljön

Planprogrammet är inget bindande dokument och kan därför inte överklagas. Värdeplanen och den kommande handlingsplanen ska användas i dialogen med fastighetsägare, exploatörer, och byggherrar och dess syfte är att skapa en samsyn mellan kommunen och inblandade aktörer för att sedan ligga till grund för kommande detaljplaner och bygglov (Ängelholms kommun, 2017a, s. 11). Alla föreslagna åtgärder blir därför frivilliga för de aktörer som inte kommer att vara bundna av handlingsplanen när den blir antagen av kommunfullmäktige. Enligt informant 1 (2018) så är handlingsplanen det främsta verktygen för att nå en hållbar utveckling i Stationsområdet. Informant 2 (2018) säger också att Stationsområdet är första gången som kommunen har satsat stort på hållbarhet och genom att skapa ett planprogram så är det lättare att ta ett bredare grepp om ett område än när man jobbar med hållbarhet i varje detaljplan individuellt. Möjligheten att uppnå visionerna i planprogrammet är dock både beroende av exploatörerna och efterföljande dokument för hur man strukturellt ska jobba med olika frågor.

5.2.1 Transporter

I planprogrammet (Ängelholms kommun, 2017a, s. 28) står att målsättningen är att den trafik som alstras i planområdet i så hög grad som möjligt ska bestå av gång- cykel och

kollektivtrafik. Man poängterar dock att bilen är ett viktigt verktyg för många människor och att medborgare i Stationsområdet därför ska ha möjlighet att äga bil men också kunna vara medlem i en bilpool. I värdeplanen framförs också Stationsområdets kollektivtrafiknära läge som en stor fördel för att ”På sikt utvecklas till en stadsdel med lägre transportutsläpp och ett ökat hållbart resande” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 8). I värdeplanen beskrivs flera åtgärder i den fysiska miljön som ska uppmuntra detta. Bland annat ska ett tydligare resecentrum skapas och bussangöringen flyttas närmare stationen för att skapa en välfungerande bytesnod. Genom hela området ska det gå sammanhängande gång- och cykelbanor vilket ska göra det lätt att förflytta sig genom området. Pendelparkeringar ska också byggas i närheten av stationen och ska gärna samordnas med boendeparkering (Ängelholms kommun, 2017b, ss. 8-9). Parkeringshus ska enligt informant 2 (2018) placeras längst järnvägen, dels för att det ska vara lika långt att ta sig till bilen som till kollektivtrafiken, dels för att de ska fungera som en bullervall.

Ett viktigt verktyg för att uppmuntra hållbara levnadsvanor är parkeringsstrategin (Ängelholms kommun, 2017d) som innebär en lägre parkeringsnorm i Stationsområdet än i övriga Ängelholm. Parkeringsnormen i Stationsområdet är 9/1000m² BTA⁹ i jämförelse med i snitt 13/1000m² BTA i övriga Ängelholm. Parkeringsstrategin gör det också möjligt att reducera antalet bilplatser med 25 procent genom att införa bilpool och cykelparkering. Antalet parkeringsplatser som får anordnas på respektive fastighet reduceras också till max 15 procent av det totala behovet. Utredningen som gjordes inför parkeringsstrategin pekade på att parkeringsantalet skulle kunna minskas med 10-20 procent genom samutnyttjande men att kommunen valde att begränsa detta till max 10 procent (Ängelholms kommun, 2017d, s. 13).

Enligt informant 1 (2018) är marknadsföringen av Stationsområdet som ett område där du kan leva och jobba utan bil en betydande bidragande faktor till att man ska kunna leva hållbart i praktiken. Möjligheten för exploatören att reducera antalet parkeringsplatser är också ett ekonomiskt incitament eftersom kan man bygga mer bostadsrätter istället för parkeringsplatser. Detta resonemang utvecklas av informant 2 (2018) med att reduktionsmöjligheten innebär en lägre kostnad för exploatören men att frågan då har flyttats över till hur finansieringen av de gemensamma parkeringshusen ska ske. Att

⁹ Bruttoarea (BTA) är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

kommunen har kunnat enas om den här parkeringsstrategin är också en viktig markör i kommunen då bilen alltid har varit viktig;

”Man ska komma ihåg också att Ängelholm är en bilstad och särskilt för politiken så är det väldigt viktigt att alla ska få ha sin bil, bilen är liksom helig, och att vi har fått till ändå en sån här parkeringsstrategi i Stationsområdet det är jättestort för Ängelholm”. (Informant-2, 2018)

5.2.2 Grönt

Ambitionen att Stationsområdet ska uppfattas som ett grönt område uttrycks både i planprogrammet och i värdeplanen. Planprogrammet (Ängelholms kommun, 2017a, ss. 40-45) tar framförallt upp fyra sätt som detta ska genomföras på- (1) minst en större parkyta ska anläggas, (2) det ska finnas fickparker i varje kvarter, (3) gröna bostadsgårdar och (4) alla gaturum ska ha en grön gestaltning. Målsättningen med grönområdena ska både vara att bjuda in till rekreation, lek och umgänge men också utformas för att kunna omhänderta dagvatten och ha urbana ekosystemtjänster i åtanke.

Enligt informant 2 (2018) är det huvudsakliga syftet med grönområdena inte att skapa ekologisk hållbarhet i Stationsområdet utan att skapa grönområden för den sociala hållbarheten som folk trivs och vill vistas i. Det finns därför mycket som man hade kunnat göra för att bidra till en ekologisk hållbarhet genom grönområden som man inte gör idag.

Den nya större parkytan som föreslås i planprogrammet kommer att anläggas i sockerbrukskvarteren. Det har tidigare varit stadsodling på tomten där Sockerbruket 11 kommer att byggas, stadsodlingen föreslås därför att flyttas till den nya parken (Ängelholms kommun, 2017a, s. 24). Informant 2 säger under intervjun att stadsodlingen nu har flyttat till Tegelbruksparken i Ängelholm men att planen är att stadsodling ska införas i den nya parken i Stationsområdet. Det kommer inte att ske i odlingslådor som det har varit tidigare utan genom större odlingar med bärbuskar och liknande där alla kan vara med. Informant 2 säger också att;

”Att man fortsätter på det här odlingstemat är absolut något som vi försöker få till från kommunens sida för att visa upp hållbarhet för allmänheten eller vad man ska säga” (Informant-2, 2018).

Detta framförs också i planprogrammet där man skriver; ”En lekplats behövs också i området, förslagsvis får den odlingstema eller något annat som anknyter till Stationsområdets hållbarhetsprofil” (Ängelholms kommun, 2017a, s. 40). I

planprogrammet så föreslås stadsodling som en möjlighet att förstärka och utveckla producerande och försörjande ekosystemtjänster (Ängelholms kommun, 2017a, s. 61).

I planprogrammet står också att gröna gårdar är viktiga för att bidra till en sammanhängande grönstruktur i Stationsområdet och för att skapa hållbara dagvattenlösningar eftersträvas en reduktion av hårdgjorda ytor genom bland annat gröna tak och genomsläppliga material (Ängelholms kommun, 2017a, s. 45). I värdeplanen står det också att stadsdelen ska innehålla integrerad vegetation. Genom att skapa gröna väggar och tak förmedlar man också Stationsområdets hållbara profil till alla (Ängelholms kommun, 2017b, s. 15). Enligt informant 2 är det också något som man försöker framföra till exploatörerna och som de ställer sig positiva till;

”Ofta så har ju exploatörerna en högre ambitionsnivå än vad kommunen har när det gäller byggnadsmaterial och skapa bostadsgårdar som är attraktiva för boenden det tycker jag absolut de har” (Informant-2, 2018).

Exploatörerna är också viktiga vid skapandet av fickparker. Enligt informant 2 (2018) är det fortfarande inte bestämt om fickparkerna kommer att vara allmän mark eller kvartersmark vilket skapar en osäkerhet kring hur många fickparker man faktiskt kommer kunna anlägga i Stationsområdet. Detta eftersom exploatörerna blir ansvariga för fickparkerna som skapas på kvartersmark. I planprogrammet så står det att fickparkernas placeringar kommer att utredas i kommande detaljplaner (Ängelholms kommun, 2017a, s. 45).

Planprogrammet lyfter fram Järnvägsparken, Rönne å och Kronoskogen som viktiga befintliga grönområden. Järnvägsparken kan förädlas till en urban park med plats för både lek och vila. Tillgängligheten till vattnet, Rönne Å, ska också bli möjligt genom trappor ner till vattnet. En del av Järnvägsparken kommer att tas i anspråk för bebyggelse, detta kommer dock att kompenseras av övriga grönytor och Järnvägsparkens förädling. Kronoskogen, som anlades för att stoppa sandflykt, är idag en viktig plats för rekreation och mycket välbesökt. Det fanns ifrån början planer på att bebygga delar av skogen, målet nu är dock att skogen ska förbli obebyggd ”åtminstone inom en överskådlig framtid” och utvecklas mot en rekreations och aktivitetsskog (Ängelholms kommun, 2017a, ss. 42-44).

Något som berörs i både planprogrammet och i värdeplanen är ekosystemtjänster. I planprogrammet, utöver att det nämns löpande i de olika kapitlen, tillägnas nästan fem

sidor åt att förklara ekosystemtjänster och hur de kan utnyttjas och utvecklas i Stationsområdet. Planprogrammet föreslår bland annat sammanhängande gröna stråk för biologisk mångfald och biodling och stadsodling för att både bidra till en biologisk mångfald men också för matproduktion (Ängelholms kommun, 2017a, ss. 57-62). Informant 2 (2018) säger dock att något som försvårar arbetet på detaljnivå är att man saknar vissa övergripande dokument såsom en övergripande plan för hur man arbeta med ekosystemtjänster i kommunen. Översiktsplanen saknar också en redovisning av sammanhängande grönområden och hur de ska sammankopplas på ett optimalt sätt. Ambitionerna för Stationsområdet är höga, svårigheten är när man är beroende av efterföljande dokument som inte finns för att kunna genomföra det.

5.2.3 Miljö och energi

I planprogrammet under kapitlet *miljö, hälsa och säkerhet* görs en genomgång av Stationsområdets påverkan på miljön. Enligt den behovsbedömning av miljöbedömning som har genomförts kommer Stationsområdet inte att medföra betydande miljöpåverkan. En mycket kort beskrivning av varför Stationsområdet inte kommer att bidra till ökad miljöbelastning görs med argumenten (1) Resurseffektivitet och (2) hållbara transportsystem (Ängelholms kommun, 2017a, s. 66).

Detta utvecklas i värdeplanen som refererar till Översiktsplanen 2035 där ambitionen är att Ängelholms kommun ska växa med minsta möjliga miljöpåverkan vilket ska ”Ske genom att arbeta för minskad miljöbelastning och genom att använda ny grön teknik” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 10). Stationsområdet ska därför utvecklas resurseffektivt med fokus på långsiktiga och helhetstänkande lösningar. I värdeplanen framförs byggsektorn som en viktig aktör för att detta ska vara möjligt då all byggnation bidrar till miljöpåverkan; ”Ny bebyggelse i Stationsområdet ska därför vara sund och byggas med kloka och sunda materialval” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 10). Vad sunda materialval är förklaras inte i värdeplanen. En flexibel bebyggelsestruktur ska också uppmuntras eftersom byggnaders funktioner då kan förändras över tid vilket minskar behovet av rivning eller ombyggnation och därmed mindre miljöbelastning på längre sikt. Detta ska möjliggöras genom frivilliga överenskommelser mellan byggherrar och exploatörer. I värdeplanen står följande;

”Ett miljöanpassat byggande med hög beständighet och låg miljöpåverkan förordas, genom frivilliga överenskommelser med byggherrar och exploatörer. Miljöklassade byggnader och miljöcertifierade byggnader eftersträvas och ska uppmuntras.

Nyskapande lösningar ska premieras genom god marknadsföring. Det ger positiva effekter både för kommunen och byggherrarna.” (Ängelholms kommun, 2017b, s. 10)

Enligt informant 2 (2018) är det svårt att ställa högre krav på exploatörer om hållbart byggande än vad som står i lagstiftningen och att den nuvarande lagstiftningen redan ställer höga krav¹⁰. I arbetet med handlingsplanen så fanns det en diskussion om att införa vissa krav men efter hand så insåg man att många av de krav som kommunen ville ställa på exploatören redan uppfylldes av Boverkets byggregler. Ett alternativ som har diskuterats inom kommunen är att införa ett arkitekturpris där en kategori skulle kunna vara miljövänligt byggande. Det skulle fungera som en morot för exploatören att ”göra det där lilla extra”. Informant 1 (2018) berörde också svårigheterna med att jobba med frivilliga överenskommelser;

”Nej, det är det som är problemet hela tiden att allt blir ju frivilligt hela tiden. Vi kan göra så att kommunens åtagande är bindande [...] Och detsamma gäller egentligen för Ängelholmshem som e en del av Ängelholms kommun. Sen de externa exploatörerna vilket e, dom är ju en majoritet, de har mest mark vid Stationsområdet. Allt som dom gör blir ju frivilligt vi kan inte tvinga dom till eh, till nånting egentligen. I och med att man inte får ställa, vad är det nu det kallas...nån slags krav i funktionskraven i detaljplaner som man kunde tidigare.” (Informant-1, 2018)

I värdeplanen står det också beskrivet att genom att förtäta i Stationsområdet så besparas värdefulla markresurser, såsom jordbruksmark, i övriga delar av kommunen vilket är bra för miljön. Det ska också vara möjligt att leva med låg miljöpåverkan i Stationsområdet genom att det ska vara lätt att göra kloka materialval. Avfalls- och sopsortering ska vara hållbar och man ska kunna välja att bo i ett miljöanpassat och energieffektivt boende. Genom att uppmuntra gång- cykel och kollektivtrafik så kan också klimatpåverkan minska. Området ska ”vattenintegreras” så att vattnet blir en del av området, grönområden ska bibehållas och utvecklas, användningen av förnyelsebara energikällor ska öka och hänsyn ska tas till erosions- och översvänningsrisker vid Rönneå (Ängelholms kommun, 2017b, ss. 10-11). Ambitionen är också att all offentlig verksamhet ska bli 100 procent fossilfri i sin energianvändning (Ängelholms kommun, 2017b, ss. 12-13). Enligt informant 1 (2018) är detta mål ett av kommunens mest ambitiösa miljömål.

I intervjun med informant 2 (2018) så nämner hen att exploatören i början av ett projekt ofta är väldigt positiva till planprogrammet och vill vara med och genomföra det som står

¹⁰ Med lagstiftningen så menas här Boverkets byggregler

beskrivet där, men att det svåra är att hålla uppe den entusiasmen. När det handlar om pengar så finns det en risk att exploatören skär ner på mycket av det som man från början var positiv till att genomföra. Utmaningen ligger därför i att hålla uppe den höga ambitionsnivån och att den frivilliga överenskommelsen ska hållas av alla parter från idé till genomförande.

5.3 Sockerbruket 11

Sockerbruket 11 byggs av Ängelholmskem och är det första området som kommer att bebyggas i Stationsområdet. White arkitekter ritade det områdesförslag som Ängelholmskem har valt att utgå ifrån i detaljplanen. Planskissen presenteras i slutet av kapitlet. Planen är ännu inte godkänd och man kan därför bara till 90 procent säga hur gestaltningen kommer att se ut enligt informant 3 (2018). Både informant 2 och 3 (2018; 2018) nämner att eftersom Sockerbruket är först med att bygga i Stationsområdet kommer de att sätta ribban för vad som blir tillåtet i kommande detaljplaner.

5.3.1 Transporter

När arbetet med detaljplanen inleddes var inte gatorna runtomkring projekterade vilket har lett till vissa förändringar i detaljplanens gestaltning. Kommunen insåg då att den mängd gatuparkering som först var tänkt inte är möjligt, vilket kommer att lösas i kommande detaljplaner (Informant-2, 2018). Informant 3 (2018) nämner under intervjun att efter att gatuprojekteringen färdigställdes beslutades det att gatorna måste höjas för att minimera risken för översvämningar, något som har lett till problem med hur tillgängligheten till fastigheterna ska lösas. De grönområden som var planerade runtom tomten kommer istället att användas för källsortering och tillgänglighetsanpassning, enbart området i det vänstra hörnet av plankartan kommer att finnas kvar och kunna fungera som en fickpark.

Informant 3 (2018) berättar också under intervjun att det i detaljplanen är projekterat för fyra bilpoolsplatser med laddstolpar, fyra mindre än vad som var planerat ifrån början. Området innehåller också mycket cykelparkering, både under tak och inomhus och gården är bilfri. Antalet parkeringsplatser kan därför reduceras från ungefär 185 till 130 med stöd från parkeringsstrategin. Hen nämner dock också att för att få bygglov så är det enbart parkeringsstrategin som är tvingande men att det inte finns krav på att genomföra

de reduktionsåtgärder som parkeringsstrategin möjliggör. Enligt informant 3 så är parkeringsstrategin inte bara en fördel;

”Det märker vi främst nu på att de hyresgäster som ringer in till oss just nu och är intresserade av det här dom e inte så intresserade längre när det inte finns p-platser i anknytning till deras entré eller under i ett p-hus eller nånting och då hoppar de av. Så folk är inte redo att ge upp det så mycket” (Informant-3, 2018)

Äldre personer som inte längre har behov av bil och yngre som inte behöver bil då alternativa färd sätt finns tillgängliga kan fortfarande vara intresserade. Intresset ifrån barnfamiljer är dock lågt på grund av denna anledning (Informant-3, 2018). Informant 2 (2018) nämner också detta under intervjun och att av målen med området är att det ska attrahera yngre personer som kan ta tåget till bland annat Lund och Helsingborg. Informant 1 (2018) tror att det kan uppstå synergieffekter mellan att profilera Stationsområdet som en grön stadsdel och att attrahera yngre invånare.

5.3.2 Grönt

Cykelparkeringarna på gården kommer att ta mycket plats och informant 3 (2018) nämner att det blir svårt att få till större grönområden på grund av detta, något som informant 2 (2018) också nämner. I planskissen kommer gården att innehålla gröna element såsom möjlighet till odling med fruktträd och i pallkragar, bikupor och fjärilsrestaurang (White arkitekter, u.å). Informant 3 (2018) säger att områden kommer att avsättas till detta, sedan får intresse ifrån hyresgästerna styra hur det kommer att utvecklas. Hen nämner också att när man jobbar med en sådan begränsad yta är det svårt att planera för storslagna odlingsprojekt, till skillnad från på fastigheter längre ifrån stan. I området så kommer det att bo mycket människor och frågan blir därför om mängden grönområden kommer att räcka till. Det går dock inte att påverka i denna detaljplan utan närheten till grönområden kommer att avgöras i framtida detaljplaner. Komplementbyggnader kommer att ha sedumtak¹¹ och kan ses som en del av den integrerade växtligheten. Det är också en del av dagvattenhanteringen i området.

5.3.3 Miljö och energi

Informant 3 (2018) säger att Ängelholmshem utgår ifrån företagets miljömål och miljöpolicy och att man försöker följa kommunens miljöplan i så stor utsträckning som möjligt. Fokus är på att bygga bostäder med en låg energiförbrukning;

¹¹ Sedum är ett växtsläkte med fetbladiga växter.

”Vi bygger miljöbyggnad silver så det är solceller, det e mätningar av kall och varmvatten så att hyresgästen själv kan se när de spolat för mycket varmvatten. Och sen så jobbar vi med kemikalier. Dom entreprenörer som vi använder har ju krav på sig att använda, ja får inte använda vissa kemikalier som är farliga.” (Informant-3, 2018)

Miljöbyggnad silver har skarpare krav än de krav som ställs på bland annat energiförbrukning i Boverkets byggnadsregler. Genom att göra detta kan man också få investeringsbidrag om man förbinder sig att inte höja hyran mer än den ”lagligt procentuella” (Informant-3, 2018) på 15 år, något som leder till lägre hyror, mer bostäder och billigare byggkostnader. På Sockerbruket kommer det att installeras solceller som kommer att producera 15 procent av fastighetens energiförbrukning per år. Man kommer också att installera fjärrvärme. All energi som används i de allmänna utrymmena kommer att vara grön el. Hyresgästen får sen själv välja elavtal till den enskilda bostaden (Informant-3, 2018).

Informant 3 (2018) tror inte att visionen som beskrivs i planprogrammet kommer att kunna införlivas i Sockerbruket. Skälet till detta är parkeringsfrågan och det motstånd som fortfarande finns mot att gå över till andra transportsätt i vardagen. Informant 1 (2018) ställer sig också tveksam till om man kan säga att Sockerbruket kommer att bli ett hållbart område, men att det är ett viktigt steg på vägen;

”Jag tycker ändå att Ängelholmshem har tagit det hela på allvar. De ska ha en bilpool och de ska ha solceller och hela det kittet. Lite stadsodling och såna bitar också. Så man har ju ändå alla de här ingredienserna som borde finnas i en hållbar stadsdel med lite självförsörjande, låg energianvändning, minskade transporter och de här bitarna. Sen om det är tillräckligt för att säga att det här är en hållbar stadsdel liksom på riktigt det är kanske tveksamt men man e i alla fall på rätt väg, det är ett steg åt rätt håll så det får man ju ändå vara nöjd med.” (Informant-1, 2018)



Figur 6- Planskiss Sockerbruket 11 (White Arkitekter, u.å)

6. Analys

I detta kapitel presenteras min analys av det insamlade materialet som utgår ifrån de två forskningsfrågorna. För att kunna besvara detta görs först en genomgång av hur begreppet hållbar utveckling definieras och hur det kan kopplas till den teoretiska diskussionen avseende detta begrepp. Efter det analyseras hur hållbar utveckling ska operationaliseras, alltså hur hållbarhet ska uppnås. Därefter analyseras de konflikter som har uppstått och kan uppstå när man arbetar med hållbar utveckling i Stationsområdet och hur Stationsområdet arbetar med hållbar utveckling på olika skalor.

6.1 Definiering och operationalisering av hållbar utveckling i Stationsområdet

Brundtlandrapportens definition av hållbar utveckling används i både planprogrammet och i värdeplanen när hållbar utveckling diskuteras (Ängelholms kommun 2017a; 2017b). Denna definition anses av många forskare utgå ifrån att ekonomisk tillväxt är positivt och att ekologiska funktioner ska bevaras för mänsklighetens välfärd och därför ha en antropocentrisk utgångspunkt (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011. Farrington & Kuhlman, 2010). Man utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna där, hållbar utveckling uppnås när de tre dimensionerna överlappar. Detta förutsätter ett helhetstänk där alla dimensionerna alltid måste tas i beaktande, vilket också beskrivs i värdeplanen (Ängelholms kommun, 2017b, s. 4).

En alternativ syn på hållbar utveckling tas dock upp i slutet av värdeplanen där de tre dimensionerna inte är beroende av varandra; ekologisk hållbarhet är ramen, ekonomisk hållbarhet är medlen och social hållbarhet är målet (Ängelholms kommun, 2017b, s. 24). Denna alternativa syn på hållbar utveckling har stora likheter med den syn på hållbarhetsdimensionerna som beskrivs av bland annat Hermele (2017) där det globala ekosystemet föregår både det sociala och ekonomiska. Till skillnad från när hållbarhetsdimensionerna samspekar, och därmed kan ses som likställda varandra, utgår hållbarhetsdimensionerna här ifrån en hierarkisk modell som anser att bevarandet av det globala ekosystemet är en förutsättning för mänsklig välfärd.

Hermele (2017) med flera har kritiserat synen på de tre hållbarhetsdimensionerna som beroende av varandra just för att de inte är hierarkiskt ordnade. Hållbar utveckling kan då

bara nås när de tre dimensionerna överlappar vilket reducerar hållbar utveckling till något svåruppnått, och en mycket begränsad aspekt av en komplicerad verklighet. Detta beskrivs i värdeplanen, men det förs inte en kritisk diskussion angående komplexiteten i att nå en utveckling där de tre dimensionerna överlappar varandra (Ängelholms kommun, 2017b, s. 4). De två synsätt på hållbar utveckling som presenteras i värdeplanen är därför inte kompatibla med varandra. En analys av operationaliseringen av hållbar utveckling i Stationsområdet är därför nödvändigt.

Precis som Larsson med flera skriver (2011), så möjliggör Brundtlandrapportens antropocentriska perspektiv att ekomodernisering kan ses som lösningen för hur en hållbar utveckling ska uppnås. Detta återfinns i Stationsområdets utveckling när man lyfter fram att ”kopplingar mellan innovationer och miljöteknik samt långsiktig hållbar utveckling är starka”. (Ängelholms kommun, 2017b, s. 4). I denna mening så visar man tydligt en tilltro till tekniska framstegs möjliggörande av en hållbar utveckling istället för en samhällsomställning. Ekomodernisering förutsätter att en samhällsomställning inte är nödvändig eftersom tekniska framsteg kommer att möjliggöra ett hållbart leverne utan större ändringar i vardagen. Huvudansvaret flyttas från individen, till företagen och näringslivet som ska ta fram dessa lösningar (Järnicke, 2007). Detta ses också genomgående genom värdeplanen och planprogrammet då majoriteten av de visioner som beskrivs i planprogrammet och värdeplanen bygger på frivilliga överenskommelser. Ett exempel ifrån värdeplanen som belyser detta är den frivilliga överenskommelse som ska göras med byggherrar och exploatörer för att de ska bygga resurseffektivt och med miljövänliga byggmaterial (Ängelholms kommun, 2017b).

Det kan dock argumenteras för att ekomodernisering inte alltid ses som lösningen för att Stationsområdet ska bli hållbart. Ett viktigt fokusområde, som beskrivs i både planprogrammet, värdeplanen och av samtliga informanter, är hållbara transporter och att arbeta för en omställning av invånarnas resvanor från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är en lösning som återfinns i konceptet smart tillväxt som syftar till att minska stadsutglesningen och bilberoendet genom att bygga täta och gröna städer (Artmann et al. 2017). Kopplingar kan här ses till den alternativa synen på hållbarhet då en omställning av invånarnas levnadsvanor är önskad. Detta ska dock också ske genom frivilliga överenskommelser. Även om parkeringsstrategin med en lägre parkeringsnorm inte ska vara frivillig, så är alla åtaganden utöver minimumkravet det. Ekonomiska

incitament används för att få exploatörerna att frivilligt minska antalet parkeringsplatser och kommunen har valt att använda den minsta möjliga reduktionsmöjligheten för parkeringsplatser som föreslogs genom samutnyttjande av ytor i den trafikutredning som gjordes (Ängelholms kommun, 2017d). Även om en omställning av levnadsvanor är önskvärd så utgår man fortfarande ifrån att invånarna ska ha möjlighet att äga en bil eller vara medlem i en bilpool, och på så sätt blir nya levnadsvanor ett frivilligt val. Ett antagande kan därför göras att man inte utgår ifrån ekologisk hållbarhet som ramen för vad som är möjligt, utan snarare att man som invånare och exploatör ska göra denna omställning frivilligt. Denna alternativa syn på hållbar utveckling operationaliseras därför aldrig. Genom tilltron till tekniska innovationer och frivilliga överenskommelser operationaliseras istället ekologisk modernisering som metoden för hur en hållbar utveckling ska uppnås. Utifrån detta kan man också analysera hur kommunen anser att hållbarhetsdimensionerna ska samspela för att området ska kunna anses vara hållbart.

Svag hållbarhet utgår ifrån att mängden resurser alltid ska vara densamma men att de är utbytbara. En fördel med detta, som förespråkas inom ekologisk modernisering, är att man på så sätt kan mäta de åtgärder som görs i kvalitativa, monetära parametrar (Hermele, 2017). Stark hållbarhet å andra sidan utgår ifrån att hållbarhetsdimensionerna inte är utbytbara och att alla dimensioner självständigt måste vara hållbara, det går därför inte att beräkna en resurs i monetära termer (Larsson, Bratt, & Sandahl, 2011. Hermele, 2017).

Ett exempel ifrån värdeplanen och planprogrammet som belyser synen på hållbarhetsdimensionerna, är grönområden; där fickparker och förädlingen av järnvägsparken beskrivs som en kompensationsåtgärd för att en del av järnvägsparken kommer tas i anspråk för bebyggelse (Ängelholms kommun, 2017a; 2017b). Det är ännu inte bestämt om fickparker kommer att anläggas på kvartersmark eller allmän mark, men anläggs de på kvartersmark blir de exploatörens ansvar och andelen grönytor blir då beroende av exploatörens vilja att anlägga dessa (Informant-2, 2018). Kommunen kan därför inte med säkerhet säga hur tillgängligheten till grönytor kommer att vara och vilket kvalitet de kommer att ha när en del av Järnvägsparken bebyggs. Även om det ännu inte är klarlagt vem som ska vara ansvarig för fickparkerna så visar denna obeslutsamhet kring frågan på ett synsätt där varje hållbarhetsdimension i sig inte måste vara hållbar, eftersom ekologisk hållbarhet genom grönområden eventuellt kommer att bli beroende av ekonomiska förutsättningar och inte ett grundläggande krav. Ett antagande kan därför

göras att detta är ett uttryck för svag hållbarhet. Då svag hållbarhet förespråkas av forskare som anser att ekologisk modernisering är en bra bästa metod för att uppnå en hållbar utveckling förstärks analysen att svag hållbarhet är utgångspunkten för vad som kan antas vara hållbart eller inte i kommunen.

Trots att värdeplanen refererar till en alternativ syn på hållbar utveckling kan en slutsats göras att synen på hållbar utveckling, som beskrivs utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna som beroende av varandra, är utgångspunkten för hur kommunen förhåller sig till hållbar utveckling i Stationsområdet. Detta eftersom Brundtlandrapportens definition används i planprogrammet och värdeplanen där den beskrivs mer ingående, både i den historiska bakgrunden och hur det ska appliceras på Stationsområdet. Det är också denna definition som operationaliseras i värdeplanen och planprogrammet genom ekologisk modernisering som utgångspunkt för hur hållbar utveckling ska uppnås och svag hållbarhet som hur hållbarhetsdimensionerna ska samspela för att kunna bedöma något som hållbart.

6.2 Hållbar utveckling i praktiken

6.2.1 Konflikter i planeringen

Ett centralt fokusområde för att bidra till en hållbar utveckling är hållbara transporter, något som också nämns under intervjuerna. För att uppnå detta mål är parkeringsstrategin (Ängelholms kommun, 2017d) ett viktigt verktyg. Sockerbruket 11 har använt parkeringsstrategin för att reducera antalet parkeringsplatser vilket har minskat exploatörens kostnader. Samtidigt så beskriver informant 2 (2018) att det har lett till trängre innergårdar då cykelparkeringen, som är ett sätt att kunna reducera antalet parkeringsplatser, tar mycket plats. Den grönyta som var planerad att gå runt fastigheten är också borttagen som ett resultat av gatornas struktur. Viktigt att notera är dock att det skedde för att ge rum till bland annat tillgänglighetsparkering och inte av ekonomiska skäl. Gröna gårdar beskrivs i planprogrammet som en viktig del för en sammanhängande grönstruktur (Ängelholms kommun, 2017a). Informant 3 (2018) nämner också att mängden grönyta kan bli liten i förhållande till antalet hyresgäster och att tillgången till grönytor kommer att avgöras i framtida detaljplaner. Hen beskriver att genom att reducera antalet parkeringsplatser har intresset ifrån potentiella hyresgäster, framförallt barnfamiljer, minskat då de inte är beredda att ge upp parkering i anslutning till boendet och att det därför är osäkert om alla lägenheter kommer att bli uthyrda. Man kan här se

konflikter mellan olika intressen som kan kopplas till Campbells (2012) hållbarhetskonflikter.

Resurskonflikten (Campbell, 2012), som står mellan ekonomiska och ekologiska intressen, kan ses i svårigheten att skapa grönområden i Stationsområdet när kommunen är beroende av exploatörernas vilja att skapa fickparker och gröna gårdar samtidigt som exploatören vill minimera kostnader. Något som illustreras i exemplet ovan. Gröna gårdar är positivt för den ekologiska hållbarheten i Stationsområdet eftersom det kan leda till bland annat ökad biologisk mångfald, naturlig dagvattenhantering och mindre luftföroreningar. Tillgängligheten till grönområden är också viktigt för invånarnas välbefinnande. Samtidigt så bidrar en reduktion av parkeringsplatser till mindre bilar i Stationsområdet och därmed minskade koldioxidutsläpp och luftföroreningar. Det är därför svårt att reducera detta till en konflikt mellan bara två intressen då man också kan se kopplingar till utvecklingskonflikten som står mellan ekologisk hållbarhet och ekonomisk utveckling (Campbell, 2012). Detta då kommunen ser marknadsföringen av Stationsområdet som ett område där man ska kunna leva utan bil som ett sätt att locka en yngre befolkning, samtidigt som den minskade tillgängligheten till parkeringsplatser har skapat en risk att inte alla lägenheter blir uthyrda. En möjlig konsekvens är att det kan avskräcka framtida exploatörer från att använda de reduktionsåtgärder som parkeringsstrategin erbjuder om det ekonomiska incitamentet inte väger upp risken för osålda eller outhyrda lägenheter.

Detta illustrerar hur svårt det är att uppnå hållbar utveckling då det är beroende av komplexa samband och intressen som ofta står i konflikt med varandra. Som Campbell (2012) skriver är hållbarhetskonflikterna ett sätt att illustrera de konflikter som kan uppstå när man arbetar med hållbarhet. Campbell säger därför att om planeraren låtsas befinna sig i mitten av triangeln blir hållbar utveckling ett meningslöst begrepp och att man därför måste identifiera sin roll i de olika konflikterna. I planprogrammet beskrivs i visionen av Stationsområdet att man tar ”sikte på hållbar utveckling” (Ängelholms kommun, 2017a, s. 2), en tolkning kan därför göras att man inte antar att en hållbar utveckling kommer att uppnås i Stationsområdet och att man således inte låtsas befinna sig i mitten av hållbarhetstriangeln. Kommunen har därför en möjlighet att bestämma om man vill agera som förhandlare eller förespråka sin egen syn på hållbar utveckling och hur det ska uppnås. Genom att föra en dialog med fastighetsägare, exploatörer och byggherrar i

arbetet med handlingsplanen så kan kommunen ses som både förhandlare om vad som ska prioriteras och förespråkare av vad som ska uppnås. Som diskuteras i det första avsnittet, så bygger planprogrammet till stor del på frivilliga överenskommelser för hur hållbar utveckling ska uppnås där tilltron sätts till exploatörernas vilja att ta ställning i de olika konflikterna. Kommunens roll blir därför snarare förhandlare än förespråkare. Som informant 1 och 2 (2018; 2018) beskriver så finns det svårigheter med frivilliga överenskommelser vilkas kan kopplas till de problem som kan uppstå när man som planerare inte tar tydliga ställningstaganden för olika intressen i Campbells (2012) hållbarhetstriangel. Att man, som informant 2 (2018) nämner, saknar vissa styr- och policydokument för övergripande strukturer bidrar också till detta. En analys kan göras att agera som förhandlare därmed blir komplicerat eftersom man saknar verktyg att förhandla med. Exploatören får övertaget i förhandlingen om hur hållbar utveckling ska uppnås och om visionerna i planprogrammet kommer att efterföljas eller inte. För att undvika att bli en förhandlare utan att ha något att förhandla om är det därför viktigt att se över de verktyg som finns att tillgå i form av styr- och policydokument och andra avtal. Parkeringsstrategin är ett steg på vägen men mer verktyg behövs innan Ängelholms kommun har möjlighet att agera som förhandlare utifrån den roll som beskrivs av Campbell. Hållbar utveckling i Stationsområdet riskerar annars att enbart förbli en vision och inte existera i praktiken.

6.2.2 Inre och yttre hållbarhet

Något som uttrycks i planprogrammet och värdeplanen (Ängelholms kommun 2018a; 2018b) är att man ska förmedla sin hållbarhetsprofil, bland annat genom integrerad vegetation och en lekplats med odlingstema. Det är också något som informant 2 (2018) nämner angående stadsodling i Stationsområdet. Samtidigt så nämner också informant 2 att fokus är på social, snarare än ekologisk, hållbarhet. Swyngedouw (2007), Campbell (2012) och flera andra forskare nämner problemet med att addera ordet hållbarhet till dokument då det ofta reducerar begreppet till något som legitimerar ohållbara strukturer. Detta kan ses i Stationsområdet eftersom man vill marknadsföra sig som en hållbar stadsdel utan att faktiskt motivera och kunna säkerställa att så är fallet. Samtidigt så behöver inte en hållbarhetsprofil innebära att området är hållbart, bara att det eftersträvas. Det kan också ses som ett sätt att motivera invånarna att ta ett större ansvar i vardagen att leva hållbart. Som informant 2 (2018) nämner så är det första gången som Ängelholms

kommun, genom planprogrammet, satsar storskaligt på hållbar utveckling vilket i sig gör att området får en hållbarhetsprofil i den kommunala kontexten.

Det går här att skilja på inre och yttre hållbarhet, alltså på vilken skala som Stationsområdet bidrar till en hållbar utveckling. Inre hållbarhet kan ses i att kommunen ska arbeta med att förmedla hållbarhet i Stationsområdet till sina invånare och genom frivilliga överenskommelser arbeta för att exploatörerna ska bygga resurseffektivt, grönt och reducera antalet parkeringsplatser vilket bidrar till att minska Stationsområdets miljöpåverkan. Campbell (2012) skriver också att hållbar utveckling är ett enande mål som visar på gemensamma värderingar. Ängelholms kommuns satsning på Stationsområdet kan ses som ett sätt att ena kommunens syn på hållbar utveckling och skapa en förändring i kommunens arbete angående detta.

Det går dock att diskutera hur mycket detta bidrar till en hållbar utveckling utanför Stationsområdet. Att sätta sin tilltro till frivilliga överenskommelser där tekniska innovationer ska vara den främsta förutsättningen för att uppnå en hållbar utveckling förutsätter en teknikutveckling som sker i en sådan takt att den faktiskt kan bidra till en hållbar utveckling i nutid. Något som ekologisk modernisering har kritiserats för är att det skapar ett beroende av tekniska innovationer, såsom energisnål teknik, istället för att leva på ett sätt där energikonsumtionen minskar oavsett teknisk utrustning (York & Rosa, 2003). Något som också riskerar att skapa en situation där lösningar som ses som långsiktiga idag riskerar att inte vara det om 5 år när nya tekniska lösningar har gjort dem utdaterade, vilket leder till fortsatt ökad konsumtion över tid. Om en levnadsomställning inte heller är nödvändig minskar motivationen av att, utöver att skaffa ett nytt kylskåp, arbeta aktivt med att sänka sin energikonsumtion och leva resurseffektivt.

En analys kan göras att denna tilltro till tekniska innovationer och frivilliga överenskommelser i Stationsområdet motverkar målet om att visa hållbarhet och uppmuntra en mer hållbar livsstil hos områdets tilltänkta invånare då man inte motiveras till att ändra sina levnadsmönster. Stationsområdet kommer därför med stor sannolikhet inte att bidra till ett mer hållbart globalt ekosystem och därmed global hållbar utveckling. Kommunen gör dock ett tydligt ställningstagande för hållbar utveckling vilket kan inspirera framtida stadsplanering och även visa för exploatörer och andra aktörer i kommunen hur kommunen ser på hållbar utveckling.

7. Slutsats

I detta kapitel redogörs de slutsatser som har gjorts baserat på analysen av insamlad empiri. Detta för att besvara undersökningens två forskningsfrågor, något som görs under respektive rubrik. Kapitlet avslutas med vidare forskning och avslutande reflektioner där egna reflektioner tas upp och intressanta aspekter av undersökningen som skulle vara intressanta att undersöka i framtida forskning.

7.1 Hur tolkas begreppet hållbar utveckling i planprocessen av Stationsområdet i Ängelholms kommun?

Ängelholms kommun beskriver två perspektiv av hållbar utveckling i Stationsområdet som står i konflikt med varandra då de presenterar olika synsätt på hållbarhetsdimensionerna och hur de ska prioriteras. Brundtlandsrapportens definition av hållbar utveckling med de tre hållbarhetsdimensionerna som likställda ställs emot ett perspektiv på hållbarhetsdimensionerna som hierarkiskt ordnade där ekologisk hållbarhet är ramen, social hållbarhet är målet och ekonomisk hållbarhet medlet.

Hållbarhetsdimensionerna som hierarkiskt ordnade ses i Stationsområdet då man vill förändra invånarnas levnadsmönster snarare än att införa ny teknik som ska göra de nuvarande levnadsmönstren hållbara. Detta ska dock genomföras genom frivilliga överenskommelser med exploatörerna. Även om stark hållbarhet kan ses som målet så används ekologisk modernisering därför som metoden för att uppnå detta. Ekologisk modernisering ses också löpande i planprogrammet och värdeplanen som metoden för hur hållbar utveckling ska operationaliseras genom en tilltro till tekniska innovationer som lösningen till att uppnå en hållbar utveckling och att frivilliga överenskommelser med inblandade aktörer ska möjliggöra appliceringen av dessa i Stationsområdet. Svag hållbarhet, som förespråkas av forskare som argumenterar för ekologisk modernisering, kan därför också antas vara hur Ängelholms kommun bedömer att något är hållbart eller inte.

Att utgå ifrån Brundtlandsrapportens definition av hållbar utveckling är normen i Svenska policy- och styrdokument (Corell & Söderberg, 2005). Att man diskuterar en alternativ syn på hållbar utveckling visar på försök till att föra in alternativa perspektiv och utmana detta. Trots detta kan en slutsats dras att hållbar utveckling i Stationsområdet tolkas

utifrån Brundtlandsrapportens definition av hållbar utveckling och därmed utgår ifrån ett antropocentriskt perspektiv där ekonomisk tillväxt är något positivt. För att uppnå detta utgår man ifrån principer inom ekologisk modernisering där frivilliga överenskommelser ska styra utvecklingen i en hållbar riktning. Målet blir därför svag hållbarhet då de tre hållbarhetsdimensionerna ses som beroende av varandra och inte som att de självständigt ska vara hållbara.

7.2 Kommer Stationsområdet att bidra till en hållbar utveckling i Ängelholms kommun?

Ängelholms kommun står inför stora utmaningar i arbetet med hållbar utveckling i Stationsområdet. Som informant 2 och 3 (2018; 2018) nämnde under intervjuerna är Sockerbruket 11 det första området att byggas och kommer därför att vara avgörande för gestaltningen i framtida detaljplaner. Då Sockerbruket 11 byggs av Ängelholmshem, som är ett kommunalt bolag, har kommunen större möjligheter att påverka utformningen till att innefatta planprogrammets och värdeplanens visioner. Trots detta uppstår konflikter mellan olika intressen i utformningen av området som påverkar dess potential att bidra till en hållbar utveckling i Ängelholms kommun. Det visar på de svårigheter som finns när ett så komplext mål som hållbar utveckling ska appliceras i praktiken. Detta trots att Sockerbruket 11 kan ses innehålla flera av de element, såsom bilpool, solpaneler och stadsodling, som framförs i planprogrammet och värdeplanen.

Baserat på analysen anser jag att det framförallt finns två områden som försvårar en hållbar utveckling i Stationsområdet. En förändring av dessa två områden skulle därför förenkla kommunens arbete med att införa visionerna om en hållbar utveckling i Stationsområdet;

- (1) Frivilliga överenskommelser. Kommunen har möjligheter att ställa krav på exploitörer, något som man gör i parkeringsstrategin. Genom att ställa vissa krav på exploitören blir det lättare att säkerställa att visionerna i planprogrammet såsom integrerad grönska och öppen dagvattenhantering implementeras i Stationsområdet.
- (2) Avsaknaden av vissa övergripande styr- och policydokument som klargör kommunens ståndpunkt över övergripande frågor. Det hade förenklats kommunens möjlighet att på ett övergripande sätt arbeta med frågor som framförallt bidrar till ekologisk hållbarhet.

Analysen visar också hur Stationsområdet kommer att bidra till en hållbar utveckling inom Stationsområdet, inre hållbarhet, och utanför Stationsområdet, yttre hållbarhet.

Den inre hållbarheten analyseras utifrån utgångspunkten att Stationsområdet ska visa hållbar utveckling för invånarna. Stadsodling och integrerad grönska används som verktyg för detta och ska sprida områdets hållbarhetsprofil. Genom att arbeta med hållbar utveckling inom området och viljan att uttrycka det genom den fysiska miljön till kommunens invånare så gör man också ett ställningstagande som Ängelholms kommun inte tidigare har gjort; *Hållbar utveckling står i centrum*. Något som kan ses som ett enande mål som visar på de gemensamma värderingar som ska prägla kommunens framtida utveckling.

Yttre hållbarhet å andra sidan analyserades utifrån hur Stationsområdet kommer att bidra till hållbar utveckling på en global skala genom dess påverkan på det globala ekosystemet. I planprogrammet eller värdeplanen diskuteras inte hur Stationsområdet kommer att bidra till den yttre, eller externa, hållbarheten. Tilltron till tekniska innovationer och frivilliga överenskommelser för att uppnå en hållbar utveckling kan också motverka kommunens ambition att uppmuntra en mer hållbar livsstil hos dess tilltänkta invånare. Trots att man vill skapa ett område där man kan leva mer hållbart, kommer Stationsområdet därför med stor sannolikhet inte att bidra till hållbar utveckling globalt, även om den negativa påverkan kommer att vara mindre än om man inte hade arbetat med hållbar utveckling överhuvudtaget.

Min slutsats baserat på ovanstående reflektioner är att Stationsområdet kommer att bidra till en hållbar utveckling i Ängelholms kommun genom sitt symbolvärde att förmedla hållbar utveckling till kommunens invånare och inblandade aktörer i området. Stationsområdet kan verka som en inspirationskälla för kommande stadsutveckling som kan ta lärdom av de brister och fördelar som finns i planprocessen idag. Även om Stationsområdet inte ser ut att bidra till yttre hållbar utveckling idag, kan det göra det på sikt genom att sprida idealet om en hållbar utveckling inom kommunen. Det är dock mycket som kommunen kan ta lärdom av till framtida exploatering om hållbar utveckling ses som ett reellt mål i kommunen.

7.3 Avslutande reflektioner och vidare forskning

Denna undersökning av Stationsområdet i Ängelholms kommun har genererat kunskap kring de utmaningar och möjligheter en kommun kan stöta på i arbetet med hållbar utveckling. Det är dock viktigt att poängtera att hållbar utveckling på en kommunal nivå är beroende av nationella och internationella överenskommelser. Ängelholms kommun följer den definition av hållbar utveckling som återfinns i majoriteten av svenska styr- och policydokument. Att som en medelstor kommun, som står inför flera utmaningar, utmana denna rådande definition och de svagheter och styrkor som det medför inför att jobba med hållbar utveckling är komplicerat då man är beroende av internationell och nationell lagstiftning. Det är först när dessa skalor inkorporeras som man kan undersöka vad svårigheterna att arbeta med hållbar utveckling på en kommunal nivå beror på, och vilka förändringar på en nationell och internationell nivå som skulle vara nödvändiga för att förändra samhällsutvecklingen så att Sveriges 16 miljömål kan uppnås. Detta skulle därför vara ett intressant perspektiv för fortsatt forskning inom detta ämne.

Ängelholms kommun strävar också efter att genom Stationsområdet förmedla hållbar utveckling till sina invånare. Precis som att hållbar utveckling definieras olika av forskare och andra organisationer, så kan uppfattningen av vad som är hållbart variera från individ till individ. Det skulle därför vara intressant att undersöka hur en kommuns invånares uppfattning av hållbar utveckling påverkar kommunens tolkning av detta och hur det då påverkar kommunens arbete med hållbar utveckling.

Jag vill avsluta med att en reflektion: Varje dag ökar sannolikheten att den ökade medeltemperaturen inte kommer att begränsas till max 2 grader. Även om Ängelholms kommun inte kommer att kunna förhindra detta så innebär en stadsplanering för mindre biltrafik, mer grönområden, mer miljövänliga byggnadsmaterial och energisnåla fastigheter att städer blir trivsammare att vistas i med möjlighet att leva ett mer hälsosamt liv med mer motion och mindre luftföroreningar. Att våga satsa på hållbar utveckling och våga prova nya angreppssätt, oavsett om det är små eller stora förändringar, är därför inte bara bra för klimatet - det är bra och nödvändigt för alla, här och nu.

Litteraturförteckning

- Artmann, M., Kohler, M., Meinel, G., Gan, J., & Ioja, I.-C. (2017). How smart growth and green infrastructure can mutually support each other — A conceptual framework for compact and green cities. *Ecological Indicators* , ss. 1-13.
- Boverket (2014). *Program till detaljplan*.
<https://www.boverket.se/sv/pbl-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanprocessen/starta-planarbetet/program-till-detaljplan/> 2018-05-15
- Boverket (2017). *Hållbarhetscertifiering av stadsdelar i mindre kommuner*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/delegationen-for-hallbara-stader/stadsbyggnadsprojekt/mindre/> 2018-04-18
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder* (2:8 uppl.). Stockholm: Liber AB.
- Campbell, S. (2012). Green Cities, Growing Cities, Just Cities? – Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. i S. Feinstein & S. Campbell (Red.), *Readings in planning theory* (3:e upplagan uppl.). Chichester: Blackwell Publishing Ltd, ss. 413-438
- Campbell, S. (2016). The planner's triangle revisited: sustainability and the evolution of a planning ideal that can't stand still. *Journal of the American Planning Association* , 82 (4), ss. 388-397.
- Corell, E., & Söderberg, H. (2005). *Från miljöpolitik till hållbar utveckling- en introduktion* (1:2 uppl.). Malmö: Liber AB.
- Delegationen för hållbara städer. (2011). *Ställ om nu! Slutsatser av regeringsuppdrag september 2008 – december 2012*. Stockholm: Statens offentliga utredningar. [Pdf] Tillgänglig på:
<https://www.boverket.se/contentassets/dce3f7e3d80d4bcaa06ad2071366b-eda/stall-om-nu.pdf>
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken- för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* (2:a uppl.). Lund: Studentlitteratur AB.
- Farrington, J., & Kuhlman, T. (2010). What is sustainability? *Sustainability*, 2, ss. 3436-3448.
- Hermele, K. (2017). Ordens makt: Om allmänningens tragedi, hållbar utveckling, avlänkning, miljöbelastning och ojämnt utbyte. i E. Jönsson & E. Andersson (Red.), *Politisk ekologi- om makt och miljöer*. Lund: Studentlitteratur AB, ss. 86-114
- Hirt, S. A. (2016). The City Sustainable: Three Thoughts on “Green Cities, Growing Cities, Just Cities”. *Journal Of The American Planning Association* , ss. 383-384.

- Järnicke, M. (2007). Ecological modernisation: new perspectives. *Journal of Cleaner Production* , ss. 557-565.
- Jönsson, E., & Andersson, E. (2017). Politisk ekologi: en produktiv spretighet? i E. Jönsson, & E. Andersson (Red.), *Politisk ekologi om makt och miljöer*. Lund: Studentlitteratur AB, ss. 14-43
- Krueger, R., & Agyeman, J. (2005). Sustainability schizophrenia or “actually existing sustainabilities?” toward a broader understanding of the politics and promise of local sustainability in the US. *Geoforum* , 36 (4), ss. 410-417.
- KTH (Kungliga Tekniska Högskolan) (2017). *Hållbar utveckling*.
<https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktyglada/sustainable-development/hallbar-utveckling-1.350579> 2018-05-14
- Larsson, M., Bratt, L., & Sandahl, J. (2011). *Hållbar utveckling och ekonomi inom planetens gränser*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Länsstyrelsen Skåne (2017). *När vi målen?* Hämtat från Länsstyrelsen Skåne:
<http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/miljo-och-klimat/miljomal/miljomalsuppfoljning/Pages/index.aspx> 2018-03-08
- Mol, A., & Spaargaren, G. (2000). Ecological Modernisation Theory in Debate: A Review. *Environmental Politics* , 9, ss. 17-49.
- Naturvårdsverket. (2017b). *Utsläpp av växthusgaser i Europa*.
<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/EU-och-internationellt/sverige-jamfort-med-europa/Utslapp-av-vaxthusgaser/> 2018-05-14
- Naturvårdsverket (2017a). *Miljömålssystemets historia*.
<https://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/Miljomalssystemets-historia/> 2018-04-05
- Kraftsamling Ängelholm. (2015). *Kraftsamling Ängelholm – Vision 2020 (Reviderad version)*. Ängelholm: Kraftsamling Ängelholm. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://media.kraftsamlingangelholm.se/2011/03/Reviderad-Kraftsamling-2.0-oktober-2015.pdf>
- Regeringskansliet. (2017). *Regeringen inrättar råd för hållbara städer*.
<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/12/regeringen-inrattar-rad-for-hallbara-stader/> 2018-05-14
- SCB (Sveriges Statistiska Centralbyrå) (2018). *Folkmängd i Skånes kommuner år 2017*.
<http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/50285> 2018-05-02
- SCB (Sveriges Statistiska Centralbyrå) (2015). *Urbanisering – från land till stad*.

<http://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering--fran-land-till-stad/2018-05-11>

SMHI. (2015a). *Klimatscenarier för Sverige Bearbetning av RCP-scenarier för meteorologiska och hydrologiska effektstudier*. Norrköping: SMHI (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut). [Pdf] Tillgänglig på: https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.95649!/Menu/general/extGroup/attachmentColHold/mainCol1/file/Klimatscenarier_f%C3%B6r_Sverige-v1-Klimatologi_15.pdf

SMHI (Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut) (2015b). *Vad betyder +2 C global temperaturökning för Sveriges klimat?* <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/vad-betyder-2-c-global-temperaturokning-for-sveriges-klimat-1.92072> 2018-05-14

Socialstyrelsen. (2007). *Bostad med särskild service för vuxna enligt LSS*. Stockholm: Socialstyrelsen. [Pdf] Tillgänglig på: http://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/8930/2007-101-6_20071016.pdf

Swyngedouw, E. (2007). Impossible "Sustainability" and the Postpolitical Condition. i D. Gibbs, & R. Krueger (Red.), *The sustainable development paradox*. New York: The Guilford Press, 13-40

The World Commission on Environment and Development. (1987). *Our Common Future*. The World Commission on Environment and Development. [Pdf] Tillgänglig på: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

Utvecklingenavhllbarhet.blogg.se (2013) <http://utvecklingenavhllbarhet.blogg.se/2013/november/hallbar-utveckling.html> 2018-05-02

White Arkitekter (U,å) <https://whitearkitekter.com/se/projekt/saftstationen/> 2018-05-02

Wärneryd, O., Hallin, P.-O., & Hultman, J. (2002). *Hållbar utveckling- om kris och omställning i stad och samhälle* (2:8 uppl.). Lund: Studentlitteratur AB.

York, r., & Rosa, E. A. (2003). Key challenges to ecological modernization theory. *Organization & Environment*, 16 (3), ss. 273-288.

Ängelholms kommun. (2012). *Ängelholms Miljöplan 2014 – 2021*. Ängelholm: Ängelholms kommun. [Pdf] Tillgänglig på: <http://www.engelholm.se/Documents/Bygga,%20bo%20och%20milj%C3%B6/Milj%C3%B6skydd/Milj%C3%B6plan%202014-2021.pdf>

Ängelholms kommun. (2016). *Bostadsförsörjningsplan 2016-2019*. Ängelholm: Ängelholms kommun. [Pdf] Tillgänglig på: <http://www.engelholm.se/Documents/Bygga,%20bo%20och%20milj%C3%B6/Bost%C3%A4der/Bostadsf%C3%B6rs%C3%B6rjningsplan%202016%202019%20KF%2016-01-25.pdf>

Ängelholms kommun. (2017a). *Planprogram för Ängelholm 3:136 m fl Stationsområdet*. Ängelholm: Kommunfullmäktige 2017-10-30. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://www.angelholm.se/Documents/P%3%A5g%3%A5ende%20projekt/Stationsomr%3%A5det/Godk%3%A4nnande%201%3%A5g%20kval%20Planprogram%20-%20Stationsomr%3%A5det%20-%202017-10-30.pdf>

Ängelholms kommun (2017b). *Värdeplan*. Ängelholm: Kommunfullmäktige 2017-10-30. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://www.angelholm.se/Documents/P%3%A5g%3%A5ende%20projekt/Stationsomr%3%A5det/V%3%A4rdeplan%20stationsomr%3%A5det%20godk%3%A4nd%20KF%20171030.pdf>

Ängelholms kommun. (2017c). *Översiktsplan 2035- Del 1: Strategisk översiktsplan*. Ängelholm: Ängelholms kommun. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://www.angelholm.se/Documents/Bygga,%20bo%20och%20milj%C3%B6%20%C3%96versiktsplan/%C3%96P%202035%20Del%201%20antagn%20KF%20170828.pdf>

Ängelholms kommun. (2017d). *Parkeringsstrategi för Stationsområdet*. Ängelholm: Kommunfullmäktige 2017-10-30. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://www.angelholm.se/Documents/P%3%A5g%3%A5ende%20projekt/Stationsomr%3%A5det/Godk%3%A4nnande%201%3%A5g%20kval%20Parkeringsstrategi%20-%20Stationsomr%3%A5det%20-%202017-10-30.pdf>

Ängelholms kommun. (2017e). *Hållbarhetsrapport 2017*. Ängelholm: Ängelholms kommun. [Pdf] Tillgänglig på:
<http://www.angelholm.se/Documents/Kommun%20och%20politik/Statistik/H%3%A5llbarhetsrapport/H%3%A5llbarhetsrapport%202017.pdf>

Muntliga källor

Informant-1. Tjänsteperson Ängelholms kommun. Intervju 2018-04-18

Informant-2. Planarkitekt Ängelholms kommun. Intervju 2018-04-24

Informant-3. Tjänsteperson Ängelholms hem. Intervju 2018-04-24

Bilaga 1. Intervjuguide

1.1 Intervju med informant 1

Hur skulle du beskriva dina arbetsuppgifter och arbetstitel?

Hur skulle du beskriva Ängelholms kommuns syn på hållbar utveckling?

Hur arbetar ni med att hållbar utveckling praktiskt ska genomsyra hela verksamheten?

Hur arbetar ni mer specifikt med ekologisk hållbarhet i den fysiska planeringen?

Hur har du varit involverad i utvecklingen av Fridhem respektive Stationsområdet?

Vad skulle du säga är den största skillnaden mellan Fridhem och Stationsområdet (när det kommer till hållbar utveckling)?

I Ängelholms inköps- och upphandlingspolicy står det att ni ska prioritera bland annat miljöanpassade lösningar och att kommunens miljöpolicy ska beaktas. I miljöplanen står det också att ”all upphandling ska ske utifrån ett miljö- och hållbarhetsperspektiv.”

- Hur vägs olika intressen vid upphandling när prioriterade intressen såsom miljökrav och sociala krav både är prioriterade men inte alltid förenliga?

1.2 Intervju med informant 2

Hur skulle du beskriva dina arbetsuppgifter och arbetstitel?

Hur skulle du beskriva Ängelholms kommun syn på hållbar utveckling?

Vad har du haft för roll i arbetet med Stationsområdet och detaljplanen för Sockerbruket?

Hur arbetar ni med hållbar utveckling i det dagliga arbetet?

I visionsdokumentet står det bland annat ”Stadsdelen ska även innehålla integrerad vegetation”. Hur arbetar ni för att prioriteringarna och visionerna i planprogrammet och visionsdokumentet också ska omsättas i praktiken?

- Hur arbetar ni med inblandade aktörer?
 - o Anser du att det finns ett intresse hos externa aktörer att införliva denna sortens visioner i den fysiska miljön?
- Använder ni er av några verktyg som till exempel grönytefaktor eller liknande?

I detaljplanen för Sockerbruket så står det att mängden biltrafik beräknas öka i Stationsområdet. I planprogrammet så står det dock att man på sikt ska utvecklas till en stadsdel med lägre transportutsläpp och ett ökat hållbart resande.

- Hur kommer denna vision kunna bli verklighet i praktiken?

Har Ängelholms kommun och externa aktörer en gemensam bild av hur man ska jobba med (ekologisk) hållbarhet i Stationsområdet?

Tror du att Stationsområdet kommer att bli ekologiskt hållbart?

Hur arbetar kommunen med (ekologisk) hållbarhet i de offentliga miljöerna?

Anser du att kommunen respektive externa aktörer tar sitt ansvar för att bidra till en hållbar utveckling? Med avseende på Stationsområdet.

- Vad skulle kommunen kunna förbättra eller förändra?

Anser du att någon hållbarhetsaspekt har prioriterats mer än en annan i framtagningen av Stationsområdet?

1.3 Intervju med informant 3

Hur skulle du beskriva dina arbetsuppgifter och arbetstitel?

Hur skulle du beskriva Ängelholmshem syn på hållbar utveckling?

Hur arbetar ni med hållbar utveckling i det dagliga arbetet?

Vilket ansvar anser Ängelholmshem sig ha för att (framförallt nya) bostadsområden bidrar till en hållbar utveckling?

Hur arbetar Ängelholmshem för att Sockerbruket ska utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt?

I detaljplanen står att följande principer i planprogrammet är av särskild vikt;

”• *Målsättningen med grönstrukturen inom Stationsområdet är att den ska kopplas samman och inbjuda till utevistelse, aktivitet och rekreation. För att uppnå detta krävs att även privata bostadsgårdar utformas med fokus på det gröna.*

• *För att ytterligare förstärka en sammanhängande grönstruktur kan fickparker anläggas ut mot gata.*

• *Inom Stationsområdet eftersträvas hållbara dagvattenlösningar och på kvartermark kan bland annat reducering av hårdgjorda ytor, gröna tak och vattengenomsläppliga beläggningar bidra till detta.”*

- Kommer dessa ambitioner att införlivas i den fysiska miljön?
- På vilket sätt?

I detaljplanen så står det att ”*Förutsättningarna för biologisk mångfald och hållbarhet bedöms kunna öka med ett genomförande av förslaget då fler gröna ytor skapas genom bostadsgårdar och gröna gaturum.”*

- Hur kommer ni att arbeta med detta i den fysiska miljön? Har du något konkret exempel?

På Whites hemsida så står det att Sockerbruket kommer att vara ett område där hyresgästerna kan leva sina liv med minimal miljöpåverkan och att hållbara transporter kommer att spela en nyckelroll i detta.

- Tror du att den visionen kommer att kunna omsättas i praktiken?

Hur ser tidsplanen för Sockerbruket ut just nu?