



LUNDS
UNIVERSITET

Planering som bidrar till hållbara beteenden

*En fallstudie av hur kommunens planering kan främja ett
hållbart beteende i Brunnshög*

Författare: Majken Heike

Kandidatuppsats samhällsgeografi 15 hp

SGEL36, VT 22

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Ann-Katrin Bäcklund

Abstract

This study examines the concept of nudging in connection to sustainable development in the new district Brunnsög, in Lund. The aim has been to analyse whether the physical planning in Brunnsög can contribute to a sustainable city and an ecological sustainable behaviour in residents and visitors of Brunnsög. Hence, two research questions were formulated; *To what extent does municipal planning try to influence the behaviour of residents and visitors in Brunnsög?* and *In what ways does the municipality work to ensure that residents and visitors in Brunnsög can act ecologically sustainable in terms of sustainable transports, cultivation opportunities, waste management and sharing economies?* In order to answer the questions, two methods were carried out, a document analysis and an interview. Both the interview and the documents were coded on the basis of four nudging tools and the results were later analysed compared to theories about behaviour and nudging as well as theories about sustainable actions. The study shows that the Lund municipality uses some of the nudging tools in their planning and that they are actively planning for behavioural changes. The greatest work is within sustainable transports and when it comes to sharing economies, there are improvements to be made.

Keywords: *Sustainable development, nudging, Brunnsög, planning, behavioural change*

Innehållsförteckning

1. Inledning	5
1.1 Problemformulering	6
1.2 Syfte och frågeställning	6
1.3 Avgränsningar	7
2. Begreppsdefinition	8
2.1 Begreppets framväxt	8
2.2 Definition av hållbar utveckling	8
3. Teori	11
3.1 Tidigare forskning	11
3.1.1 Hur viktig är miljön?	12
3.1.2 Motiven bakom hållbara beteenden	12
3.2 Teori om beteendepåverkan	13
3.2.1 Beslutsteori	13
3.2.2 Gruppen och informationens betydelse	14
3.3 Nudging	15
3.4 Mikroperspektiv	17
3.5 Hur blir människans beteende ekologiskt hållbar?	18
4. Studieområde - Brunnshög	21
5. Metod	22
5.1 Dokumentanalys	22
5.2 Intervju	24
5.3 Metodkritik	24
6. Resultat	27
6.1 Dokumentanalys	27
6.2 Intervjun (Rosvall 2022b)	34
7. Analys	36
7.1 Förenkling och inramning av information	36
7.2 Förändringar i den fysiska miljön	39
7.3 Förändringar i standardalternativ	42
7.4 Bruk av sociala normer	44
8. Slutsats	46
9. Framtida forskning	50
Referenser	51
Bilaga 1: Kodbok	56
Bilaga 2: Transkribering av intervju	57

1. Inledning

Regeringen sammanfattar i rapporten *Sverige och Agenda 2030* att en grundsten i arbetet med de globala målen är ett omfattande ägarskap av Agenda 2030. För att uppnå de mål som satts upp i Agenda 2030 krävs samverkan mellan alla samhällets aktörer. Det är även viktigt med ett synsätt där alla invånare är medvetna om sin egen del i samhället (Regeringen 2017). United Nations Development Programme (UNDP) beskriver hur en inkluderande och nyskapande samhällsplanering är nyckeln till att säkra hållbara städer och samhällen (UNDP 2021). Enligt den svenska Plan- och bygglagen har kommunerna ett ansvar för den kommunala fysiska planeringen och kommunen ska arbeta med mål och planer som är relaterade till en hållbar utveckling. Varje kommun ska “främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagen samhälle och för kommande generationer.” (Plan- och bygglag (2010:900) 2010).

Flera studier visar att människor är benägna att förändra sitt beteende när de ställs inför ett val som på ett eller annat sätt kommer att påverka dem. Studier har visat att när områden designas på ett sådant sätt att de miljövänligare valen blir mer lättillgängliga eller mer attraktiva kommer majoriteten av människor välja det miljövänliga alternativet (Cao, Mokhtarian & Hand 2007; Höysniemi & Salonen 2019). Människor anpassar sig även efter vad andra i deras närhet gör och agerar mer ofta än sällan på ren rutin (Thaler & Sunstein 2008; Bauman & May 2004).

Den nyligen etablerade stadsdelen Brunnhög i Lunds kommun har som ambition att vara ett hållbart föredöme. Visionsmålen beskriver hur stadsdelen ska minimera klimatpåverkan, balansera åkermarken och maximera intrycken. Kommunen beskriver stadsdelen som framtidens stad och “en plats som genomsyras av hållbarhet och livskvalitet” (Lunds kommun 2022b). Kommunen har det övergripande ansvaret för en hållbar planering av stadsrummet, men utan medborgarnas intresse och känsla av ägandeskap för frågan är det osäkert hur långt det går att nå de uppsatta målen. Vilka medel ger kommunerna sina invånare för att kunna agera hållbart? En nyckel till ett mer hållbart levnadssätt hos befolkningen kan vara att det ska vara lätt att göra rätt.

1.1 Problemformulering

Under vintern 2022 utkom IPCC:s rapport om klimatet, den belyser vikten av att arbeta för ett mer hållbart samhälle. Klimatförändringar bidrar till humanitära kriser runt om på jorden och sårbarheten är hög för klimatfaror. IPCC listar flera risker för länder i Europa om temperaturerna höjs. De framtida ekosystemens sårbarhet för klimatförändringar påverkas av människans nutida och framtida utveckling med tydligt fokus på övergripande konsumtion och produktion som inte är hållbar i längden (IPCC 2022).

Som kommun i regionen Skåne är den regionala utvecklingsstrategin en viktig vägledning för Lunds kommun. I den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* (2020) beskrivs att arbetet inom regionen ska verka för en säkrad ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling. Region Skåne menar att de skånska kommunerna har en viktig roll i arbetet med att nå de globala målen i Agenda 2030 (Region Skåne 2020). Om alla medborgare ska vara med i kampen för klimatet måste det vara lätt att göra rätt. Därför behövs diskussioner föras över vilka förutsättningar medborgare får för att agera hållbart.

1.2 Syfte och frågeställning

Den här studien granskar huruvida den fysiska planeringen i Brunnshög kan bidra till en hållbar stadsutveckling och specifika åtgärder för ett hållbart beteende hos boende och besökare. Studien avser att redogöra för vilken roll samhällsplanerare har i planeringen för hållbara beteenden samt resonera kring vad de faktiskt kan och bör göra. Utifrån syftet har två frågeställningar formulerats:

- I vilken mån försöker den kommunala planeringen påverka beteende hos boende och besökare i Brunnshög?
- På vilka sätt arbetar kommunen för att boende och besökare i Brunnshög ska kunna agera ekologiskt hållbart när det gäller resesätt, odlingsmöjligheter, avfallshantering samt delningsekonomier?

1.3 Avgränsningar

För alla studier behöver det göras avgränsningar för att ha möjlighet att undersöka en viss frågeställning. Studien är avgränsad till att undersöka hållbar planering i stadsdelen Brunnsnög med den ekologiska hållbarhetsdimensionen som fokus. Under valet av studiecase övervägdes det nya området Västerbro i Lund, som är i startgroparna i planeringen. Västerbro valdes dock bort med anledning av bristande tillgänglighet till material om planeringen av området. Att studera Brunnsnög har flera fördelar då det är ett stort projekt med många dokument och program. Brunnsnögprojektet håller en hög profil och har en projektgrupp med experter på området. I visionerna och målen för Brunnsnög läggs stor vikt vid hållbarheten vilket också är en bidragande faktor till att stadsdelen valdes för analys. Under arbetsprocessens gång övervägdes även att göra en jämförande studie mellan de två områdena. Emellertid fick den idén utgå med tanke på studiens omfång och tidsram.

För den här studien kommer fyra fokusområden att användas i analysen av hur kommunen planerar för att bidra till ett hållbart beteende. Begreppet hållbarhet är brett och för att hålla undersökningen inom tidsramen har således följande områden valts ut. Hur kommunens planering underlättar ett *hållbart resesätt*, hur planeringen kan bidra till *odlingsmöjligheter* och en god *avfallshantering* samt hur kommunen kan skapa möjligheter för *delningsekonomier* i Brunnsnög.

2. Begreppsdefinition

Hållbar utveckling är ett begrepp med en bred innebörd. Nedanstående avsnitt redogör för begreppets tidiga användning samt dess komplexa definition.

2.1 Begreppets framväxt

Innan termen *hållbar utveckling* började användas flitigt och kom att bli vedertagen runt om i världen på 80-talet (Gulliksson & Holmgren 2021, s. 13), hölls flera diskussioner kring den samtida hållbarheten i samhället. År 1973 utkom boken *Toward a steady-state economy* redigerad av Herman E. Daly där densamme argumenterar för hur ekonomer och ekonomin i sin helhet har blivit separerade från deras fysiska fundament och naturen. Daly skriver att “in modern economic growth theory aggregate production functions generally ignore nature and natural resources completely” (Daly 1973, s. 33). Diskussioner om hållbarhet i jämförelse med människans agerande har alltså förts under en längre period.

United Nations Development Programme menar att *hållbar utveckling* som begrepp grundades 1981 av Lester R. Brown (UNDP 2017). I Brundtlandrapporten från 1987 sägs begreppet *hållbar utveckling* etablerats för allmänheten och sedan dess har FN:s *världskommission för miljö och utvecklings* definition av hållbar utveckling blivit allt mer vanligt att känna till. Deras definition lyder “hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (FN 1987, s. 41). Begreppet har, som nämnts, används tidigare i andra sammanhang men fick i och med kommissionens arbete och rapport ett betydligt internationellt genombrott. FN-kommissionens förklaring av hållbar utveckling är idag den vägledande riktlinjen för det mesta av arbetet inom miljö och klimat (Jagers & Matti 2020 s. 73-74).

2.2 Definition av hållbar utveckling

Hållbar utveckling är för många ett välkänt och vedertaget begrepp men samtidigt är det inte helt lätt att slå fast en enkel förklaring. Det finns många definitioner av hållbarhet och begreppet hållbar utveckling där ingen av dem är mer eller mindre rätt. Hållbar utveckling kan sägas vara ett otydligt begrepp utan en ensam definition. Ett sätt att försöka förklara det är genom att beskriva det som ett begrepp vilket innefattar många

planeringsprinciper och som i stället för att separera bland annat klimatfrågan, ekonomisk utsatthet och sociala orättvisor, ser det ur ett helhetsperspektiv. Katarina Eckerberg med flera argumenterar för hur ordet är politiskt och därmed även ideologiskt. De menar att ordet ges ett värde och blir problematiskt då det tillförs ett "bör" i användningen av det (Eckerberg m.fl. 2003, s. 167-169). Författarna menar att begreppet är så pass svårt att definiera att det helst inte bör göras. Däremot ger de flera försök till precisering av hållbar utveckling. De menar att det finns flera dimensioner i begreppet och att en hållbar utveckling präglas av att alla dess dimensioner ska tillgodoses. De hävdar även att en viktig del av den hållbara utvecklingen är relationen mellan de ekonomiska och sociala dimensionerna gentemot den ekologiska och hur den relationen problematiseras (Eckerberg m.fl. 2003 s. 167).

De tre stora dimensionerna av hållbarhet är social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet (Gulliksson & Holmgren 2021). I vissa förklaringar av begreppet ingår även att den kulturella aspekten ska tas hänsyn till i planeringen (Nyström & Tonell 2012). Perspektiven har ingen klar definition utan det finns många olika sätt att förklara dem. Gulliksson och Holmgren behandlar ett antal variationer för vad ekologisk hållbarhet innebär. De menar att det kan betyda att "den biologiska mångfalden bevaras" eller att "resurser används på ett effektivt sätt" (Gulliksson & Holmgren 2021, s. 185). Den ekologiska dimensionen sätter ramverket för de två andra dimensionerna. Det är ekosystemens tjänster som lägger grunden för den ekonomiska tillväxten och för en levande social välfärd. Den ekologiska dimensionen kan definieras som de yttre faktorerna som har en inverkan på allt liv, vilket inkluderar människor, växter, djur, mark och naturresurser (Ammenberg, Gustafsson & Hjelm 2013). 1996 slog regeringen fast att ett program för ekologisk hållbarhet skulle arbetas fram. Det skulle innebära investeringar för bland annat kretsloppslösningar för avlopp och avfall samt effektivare energianvändning (Nyström & Tonell 2012). Mål 11 av de globala målen som ingår i Agenda 2030 innebär att världen tillsammans ska arbeta för hållbara städer och samhällen. Delmål 11.6 benämns "minska städers miljöpåverkan" och syftar till att "minska städernas negativa miljöpåverkan per person, bland annat genom att ägna särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall" (UNDP 2021). Delmål 11.2 respektive 11.7 innebär att erbjuda hållbara transportsystem för alla samt garantera tillgänglighet till grönområden (Globala målen 2021). Dessa mål

kan syfta till alla dimensionerna av hållbar utveckling men har emellertid en stor betydelse för den ekologiska hållbarhetsdimensionen.

Det är inte helt lätt att definiera vilken utveckling som är hållbar eller inte. Vad som omfattar hållbar utveckling idag är inte det samma som för tjugo år sedan och innebörden av begreppet följer samtida normerna och värderingarna. Det tekniska plan samhället befinner sig på har stor betydelse för hur begreppet uppfattas just då. Därför kan det argumenteras för att *hållbar utveckling*, mer än en statisk teori, kan tänkas bana väg för en idé om i vilken riktning samhället ska (Eckerberg m.fl. 2003).

Begreppet hållbar utveckling används flitigt av såväl forskare som näringslivet och politiker. Flera kritiker hävdar att användningen av begreppet hållbar utveckling är en modefluga eller ett så kallad "buzzword". Frasen kan slängas med i flertal kontexter där definitionen inte ifrågasätts (Burritt & Schaltegger 2010). Även om många kan antas förstå den generella förklaringen av begreppet, kan *hållbar utveckling* innefatta en bredd olika definitioner. W. M. Adams skriver att två motsatta idéer om vad hållbar utveckling innebär kan existera bredvid varandra utan att en tydlig konflikt uppstår (Adams 2002).

3. Teori

I följande avsnitt kommer det teoretiska ramverket som används i studien att redovisas. Avsnittet börjar med en redogörelse för tidigare forskning inom ämnet för att sedan fördjupa sig i ett antal olika teorier rörande människors beteende. Till sist presenteras det mikroperspektiv som avses användas i analysen i studien samt ett kapitel om teorier för hållbara beteenden.

3.1 Tidigare forskning

Det finns ett flertal studier på beteendeförändrande faktorer, fenomenet nudging och beteende kopplat till människors handlingar. Tidigare studier har bland annat berört ämnet med ingång i strategier för projekt med fokus på beteendeförändringar samt hur ett hållbart beteende kan främjas med hjälp av media och kommunikation (Abelholt 2018; Urde 2015). Carolin V. Zorell undersöker i en studie hur människor i grupp, nästan enhälligt gjorde samma val i en kafeteria när “choice architecture” hade planerat så att det miljövänliga valet var mer lättillgängligt. Vad som är intressant med studien är att Zorell menar att handlingarna i kafeterian blev “smittsamma”. Det innebär att det skulle räcka med att endast en person höll sig till ett mindre miljövänligt val och följden skulle bli att flera valde detsamma. Zorell hävdar således att det kan vara svårt att knuffa människor i rätt riktning i grupp, då gruppdynamiken och dess sammanhållning kan ses vara en starkare faktor (Zorell 2020). I en studie om koldioxidneutral mobilitet i Finland kommer Sakari Höysniemi och Arto O. Salonen fram till att en förbättring av kvaliteten och servicen i kollektivtrafiken bidrar till ett ökat användande samtidigt som det även reducerar socialt utanförskap (Höysniemi & Salonen 2019). Xinyu Cao, Patricia L. Mokhtarian och Susan L. Hand presenterade 2007 sin studie om grannskapsstrukturer kopplade till rörelsemönster i Kalifornien och fick intressanta resultat. Det visade sig att markanvändningspolitiken i viss mån kunde få invånarna att gå mer och använda mindre bil genom att designa den fysiska miljön på ett sådant sätt som gynnar ett alternativ till bilanvändande (Cao, Mokhtarian & Hand 2007).

3.1.1 Hur viktig är miljön?

Det görs regelbundna undersökningar över huruvida svenska folket tycker att miljön är en viktig fråga. Sedan 1986 har SOM-institutet vid Göteborgs universitet utfört oberoende undersökningar och resultaten visar hur miljöfrågan har sjunkit från att ha

varit den viktigaste frågan av alla till att ligga i botten. Författarna Sverker C. Jager och Simon Matti spår däremot en eventuell "Greta-effekt" som de kallar det och menar på att intresset för miljön just nu ser ut att bli större (Jagers & Matti 2020 s. 110-111).

En svårighet som flera forskare och författare tar upp är tankesättet NIMBY vilket står för *not in my backyard* och syftar till det fenomen att många människor är för en grön omställning men kanske inte är lika villiga att göra något åt det själva. Detta förklaras enkelt med vindkraften i Sverige. Många tycker att vindkraft är en bra energikälla och något som Sverige ska satsa på. Däremot är inte många intresserade av att ha vindkraften i deras egen närhet då de kan störas av det (Gulliksson & Holmgren 2021 s. 270). Svårigheterna finns därför bland annat i att få invånarna att inse vikten av ett klimatsmart levnadssätt.

3.1.2 Motiven bakom hållbara beteenden

I en studie, gjord av Jagers och Matti, undersöks motiven till ett flertal miljövänliga beteenden (vanligt klassificerade så av forskare). Undersökningen gjordes med bakgrund i Andrew Dobsons bok *Citizenships and the Environment* som berör det faktum att handlingar som anses vara miljövänliga inte nödvändigtvis är en konsekvens av en vilja om att bete sig miljövänligt (Dobsons 2003, i Jagers & Matti 2020, s. 138). Studien från 2016 visar på att det vid flera miljövänliga handlingar, ligger andra motiv bakom än att vara klimatsmart. Motiven kunde i stället vara på grund av hälsa och ekonomi (Jagers & Matti 2020, s. 138-139). Jagers och Matti anser att information om invånarnas motiv för handlingar är viktigt att ha i beaktning för ledare och politiker i vårt samhälle om man vill arbeta för en mer hållbar utveckling. Kan hända att det inte alltid är miljöaspekter som ger störst verkan om man vill få människor att förändra sitt beteende. För oavsett motivet hos den enskilde individen är det resultatet av handlingarna som spelar roll. Jagers och Matti hävdar att det inte är fel att "krydda" argumenten med andra mer ekonomiska, hälsomässiga eller praktiska vinster som kan göras genom att byta till mer miljövänliga beteenden" (Jagers & Matti 2020, s. 139).

3.2 Teori om beteendepåverkan

3.2.1 Beslutsteori

Sociologen Max Webers teori om människans handlingar skiljer på de rationella- och det icke rationella handlingarna. Icke rationella handlingar definierar Weber som det som sker av vana eller något som sker affektivt beroende på individens känslomässiga tillstånd. De rationella handlingarna förklaras som måluppnående handlingar eller något man gör för att skapa ett egenvärde (Weber 1983). Bauman och May menar att en viss del av vårt beteende och handlande är vanemässigt och går på rutin. De vanemässiga handlingarna är så inövade att de kan vara svårt att motivera hur eller varför de uppkommer. Människan lägger inte många tankar på det vanemässiga beteendet förrän det går fel, när något bryter rutinen. De kallar den här typen av beteende för oreflekterande. Likt Webers icke rationella handlingar ingår även affektivt beteende i de oreflekterande handlingarna (Bauman & May 2004). Lindahl och Stikvoort förklarar det här med Kahnemans System: System 1 och System 2. Människan är absolut kapabel nog att göra rationella val, ibland. Ofta köper man inte ett nytt hus eller bil på en impuls och utan att tänka efter en extra gång. Emellertid är det inte alls ovanligt att irrationella val tas i bruk när det gäller vilket pastapaket eller gräddfil man ska handla i matbutiken. Oftast hamnar det paket som ligger närmast till hands i kundkorgen. System 1 förklarar det sistnämnda beteendet som anses vara snabbt, intuitivt och automatiskt. Det beteendet som förklaras vara långsamt, motiverat/rationellt och avsiktligt beskriver System 2 (Lindahl & Stikvoort 2015, s. 11).

Christofer Edling och Fredrik Liljeros påpekar att dagens teorier utgår från att de flesta av människans beteenden sker av ren vana utan en faktisk medveten tanke bakom dem. De liknar handlingarna vid att lära sig cykla. När man väl lärt sig att cykla tänker man inte ofta på hur eller vad man gör, allt går på automatik (Edling & Liljeros 2016, s. 18-19). Weber talar om ett traditionellt beteende som ligger långt ifrån det som kallas meningsfullt beteende. Det traditionella beteendet som även Edling och Liljeros nämner, är enligt Weber en “nästan automatisk reaktion på kända stimuli i en redan invand riktning” (Weber 1983, s. 18). Däremot menar Weber att det finns traditionella beteenden som närmar sig det han kallar värderationellt beteende. Det invanda kan bibehållas med en medvetenhet och i oregelbunden grad av innebörd (Weber 1983, s. 18).

3.2.2 Gruppen och informationens betydelse

Richard H. Thaler och Cass R. Sunstein delar upp socialt inflytande i två grenar, information och gruppsyck. De menar att när antalet individer som har kunskap och bildning inom ett ämne är flera kan deras handling och filosofi spridas till andra som uppfattar informationen om vad som kan vara ett bra tankesätt. Grenen för gruppsyck är så pass enkel att om man som individ bryr sig om vad andra tycker om en, något som är mycket vanligt, är sannolikheten hög att man följer strömmen och gör som gruppen. Människan är expert på och gillar att anpassa sig, vilket enligt författarna är en stor anledning till att beteendepåverkande teorier, såsom deras egna om *nudging*, fungerar (Thaler & Sunstein 2008, s. 58-59). Grupper är viktiga för människan och att inte vara med i en grupp eller att lämna den, är för det mesta en jobbig sak (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018, s. 192-193). Den slags sanktion som sker till följd av att gå emot gruppen innebär en förlust av trygghet och värme och även risker för uteslutande i flera sammanhang. Att inte anpassa sig och i stället gå emot gruppen kan därför ha flera negativa följder då de människor som tillhör flera grupper och sammanhållningar tenderar att både må bättre och leva längre (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018, s. 192).

I sin forskningsstudie om beteende och konformitet kopplat till hållbarhet redogör Koessler för ett resultat som stödjer Thaler och Sunsteins teori om anpassning. Studien visar att när försökspersonerna får information om att majoriteten av de andra försökspersonerna har beslutat sig om ett visst val, kommer även de att med stor sannolikhet göra samma val (Koessler 2019). Det kanske mest kända experimentet om konformitet är Solomon Aschs experiment på 50-talet. Försökspersonerna fick ett enkelt test framför sig där det rätta svaret var lätt att identifiera. När personerna gjorde testet ensamma var en stor majoritet av svaren rätt. Däremot när personerna fick höra andra som svarade fel, angav de felaktiga svar $\frac{1}{3}$ av gångerna (Thaler & Sunstein 2008, s. 60).

Det mänskliga beteende är motiverat antingen av egoistiska skäl eller av altruistiska. De egoistiska skälen är direkt kopplade till den egna vinsten eller fördelen som resultat av ett bestämt agerande. Ett val som motiveras egoistiskt relaterar till individens välmående vilket i sin tur kopplas till dennes nivå av tillfredsställelse. Den altruistiska handlingen är däremot kopplat till meningsfullhet och att se sig själv i ett större

sammanhang. Resultatet av Höysniemi och Salonens forskning visar att ett förändrat beteende är möjligt i stor utsträckning när individen blir varse om att dennes tillfredsställelse kan kombineras av ekologiska och sociala vinster utan att offra bekvämligheter. Förändring av beteende sker i stor mån när individer kan undvika att kompromissa (Höysniemi & Salonen 2019).

Uppkomsten av miljöproblem, menar Jagers och Matti vara människans bristfällande samarbetsförmåga. De syftar till att individer som står mellan två val, oftare väljer det mindre miljövänliga valet som ett resultat av att de annars tror att de kommer "bli dubbla förlorare och fastna i den så kallade sociala fällan" (Jagers & Matti 2020, s. 105-106). Författarna förklarar det som att om en individ väljer det beteende som gynnar miljön samtidigt som majoriteten andra inte gör det leder det till att den "gode" medborgaren både gör en egen förlust på kort sikt samtidigt som en långsiktig förlust då miljön ändå påverkas negativt av resten av invånarna (Jagers & Matti 2020, s. 106). Forskning har visat på att sociala normer kan vara viktiga för vilka val individer tar och att en individs beteende kan påverka deras grannas val. Resultatet är störst i områden med en stor gemenskap där grannar har en hög anknytning till varandra (John m.fl. 2011, s. 45).

3.3 Nudging

Nudging som begrepp lanserades 2008 av nobelpristagaren och författaren Richard H. Thaler tillsammans med juridikprofessorn Cass R. Sunstein i boken *Nudge, Improving decisions about health, wealth and happiness*. Det finns ingen direkt översättning för *nudging* till svenska, däremot är ordet *knuffa* eller frasen *det ska vara lätt att göra rätt* en bra översättning.

"A nudge, as we will use the term, is any aspect of the choice architecture that alters people's behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. To count as a mere nudge, the intervention must be easy and cheap to avoid. Nudges are not mandates. Putting the fruit at eye level counts as a nudge. Banning junk food does not." (Thaler & Sunstein 2008, s. 6).

Författarna menar att syftet med *nudging* är att leda in människor på bättre beteenden utan att för den delen avgränsa eller minimera individens valmöjligheter. Det ska alltså vara lätt att göra rätt. Det bättre beteendet är i det här fallet subjektivt och något som författarna själva anser vara ett bättre val (Thaler & Sunstein 2008). Vad som är ett bättre beteende behöver inte vara likadant varje gång när nudging används inom olika områden. Däremot är det bättre valet i den här studien satt att vara verkande i riktning mot det 11:e globala målet inklusive dess delmål (Globala målen 2021).

Mont, Lehner och Heiskanen beskriver hur termen nudge anses vara ett paraplybegrepp för olika medel som används i syftet att för att utöva inflytande på individens handlingar. Forskarna bakom rapporten menar att *nudging* befinner sig under samma underkategori som *information och incitament* när det gäller olika styrmedel för att influera människors beteende. Den här underkategorin benämns *guida och möjliggöra val* och står i relativ kontrast med de styrmedel som anses begränsa individer mest, lagstiftning med lagar och förordningar (Mont, Lehner & Heiskanen 2014, s. 24). Inom kategorin för nudging ingår följande verktyg:

- Förenkling och inramning av information
- Förändringar i den fysiska miljön
- Förändringar i standardalternativ
- Bruk av sociala normer (Mont, Lehner & Heiskanen 2014, s. 24)

Förenkling och inramning av information innebär att informationen blir mer detaljerad och framförs på ett lämpligt sätt att individen ska kunna fatta beslut. *Förändringar i den fysiska miljön* betyder att man förändrar den fysiska miljön på ett sätt som påverkar individers val och gör det enklare för dem att välja rätt beslut. *Förändringar i standardalternativ* syftar till att förändra det förvalda alternativet till något annat eftersom att människan vanligtvis väljer det enklaste valen. Till sist innebär *bruk av sociala normer* att använda sig av de sociala normerna som finns och som antyder vad som är rätt att göra för individen. Se även bilaga 1.

Det har även riktats en del kritik mot nudging som bland annat menar att det finns risk för negativa reaktioner mot nudging om de som möts av “nudges” känner sig

manipulerade. Kritik riktas även mot den grundidén som Thaler och Sunstein presenterar, där antagandet är att den som formger de olika valen alltid har en välmenande bakgrund (Lindahl & Stikvoort 2015 s. 39). Andreas T. Schmidt och Bart Engelen diskuterar om för och nackdelarna med nudging och menar att det finns en oro för att nudging kan underminera den frivilliga självständigheten samt att den misslyckas med att ha respekt för människors rationella handlingar. Som svar till kritiken läggs fram att motsatsen till nudging för den delen också kan vara grund för en underminering av det fria valet, självständigheten och rationaliteten. Schmidt och Engelen menar dessutom att vissa användningar av nudging kan vara till hjälp för individer att anpassa sitt beslut till deras mål och följaktligen förbättra deras beslutsfattande. I den meningen kan nudging således stärka den frivilliga självständigheten och bidra till en mer rationell handlingsidé (Schmidt & Engelen 2020).

Nudging används på ett eller annat sätt av flera företag. Strategier som liknar nudging har använts av företag långt tillbaka och kan liknas vid en typ av marknadsföring. Däremot är det av stor vikt att inte likställa marknadsföring med nudging. Nudging avser att hjälpa individer att göra bra och förmånliga val för både sig själva och för samhället medan marknadsföring används för att locka fram ett val som först och främst gynnar företagen (Mont, Lehner & Heiskanen 2014, s. 21). Det finns flera exempel på nudging i praktiken som lyckats bra för ett mer hållbart beteende. En ICA-handlare som bytte skylt från att endast sälja bananer till "besprutade bananer" såg en markant ökning av försäljningen på de ekologiska bananerna i stället. Ytterligare ett exempel är att fler valde att köpa grön el när det var standardalternativet än om man aktivt behövde välja till det (Norén 2018).

3.4 Mikroperspektiv

För att definiera vad som avses vara beteendepåverkande för den här studien har ett mikroperspektiv använts och applicerats på de tänkbara påverkande insatserna. Kompendiet *Nyckelbegrepp i socialantropologin* författat av Björklund och Hannerz definierar mikro som ett analysätt för strukturer och sammanhang vilka är begränsade i sin omfattning (Galli, Björklund & Hannerz 2019). Mikrosociologi avser studier av "mindre sociala enheter som den enskilda människan och hennes samspel med den

omedelbara omgivningen, interpersonella relationer, smågruppsbeteende.”
(Nationalencyklopedin).

Till skillnad från beteendepåverkande faktorer som kan tänkas täcka hela samhällen eller institutioner på makronivå, är det i den här studien intressant att se på de faktorer som verkar på en mindre skala för den enskilda människan. Det som undersöks i den här studien är därmed de kommunala insatserna för att påverka beteende på mikronivå. Sociala strukturer har sin grund av de handlingar som sker på individnivå i ett samhälle enligt mikrosociologin (Maiwald & Suerig 2020, s. xi).

Mikrostrukturer är inte något som sker sporadiskt utan inträffar hela tiden, i varje sekvens av livet. Författarna Kai-Olaf Maiwald och Inken Suerig menar att det inte finns några “blanksteg” i rum och tid där strukturer inte är med och präglar vardagen. Tillsammans skapar alla människor strukturerna konstant. Reproduceringen av strukturer sker inte heller avsiktligt. Maiwald och Suerig förklarar det såhär: “We do not only participate in those structures where we are aware of the actions, as ‘available’. Instead, we are constantly reproducing (mostly) and transforming (fairly seldom) structures about which we usually know very little.” (Maiwald & Suerig 2020, s. 177). Den vardagliga mikrostrukturen är i konstant rörelse utan att någon behöver ägna en tanke åt den. Alla vardagliga handlingar som sker världen runt är små mikrostrukturer som lägger grunden för det samhälleliga konstruktionerna (Maiwald & Suerig 2020).

3.5 Hur blir människans beteende ekologiskt hållbar?

Sveriges miljöpolitik har sedan 1999 definierats av landets miljömål. Målet består av 15 miljö kvalitetsmål som har avsikten att vara vägledande för den fysiska planeringen i landet. De svenska miljömålen agerar den ekologiska dimensionen av Agenda 2030. Boverket och Naturvårdsverket definierar möjliga planeringsindikatorer som beskriver vad den kommunala planeringen kan genomföra för att uppfylla miljö kvalitetsmålen och således bidra till en hållbar stadsdel (Boverket & Naturvårdsverket 2000). Rapporten gör en redogörelse för målens relevans till fysisk planering och fokus för den här studien läggs vid målet *God bebyggd miljö* (Boverket & Naturvårdsverket 2000; Sveriges miljömål u.å).

Gulliksson och Holmgren redogör för flertalet tillvägagångssätt för att bli “ekologiskt rumsren”. Deras guide riktar sig till privatpersoner och vad de kan göra för klimatet på en mikronivå. Rubrikerna i guiden är: natur och jordbruk, transport, resursutnyttjande, avfall, energianvändande, vattenanvändning samt giftanvändning (Gulliksson & Holmgren 2021, s. 407-409). Alla de här kategorierna är inte lämpliga för den kommunala fysiska planeringen men det går att använda sig av några. Gulliksson och Holmgrens teorier kommer tillsammans med Sveriges miljömål som beskrivs av Boverket och Naturvårdsverket verka som underlag för de hållbara beteenden som kommer undersökas i den här studien över Brunnsnäs.

Allt som har en negativ påverkan på miljön uppfattas inte av människan som ett miljöproblem. Först när det synliggörs kan det tolkas som ett miljöproblem. Således är det när samhället identifierar en miljöpåverkan som något negativt och som ett problem det går att vidta åtgärder. Information om det som påverkar miljön är viktigt för att invånarna i ett samhälle ska förstå vad som bör göras. Den generella uppfattningen om huruvida något är ett problem för miljön eller inte baseras på samhället och medborgarnas prioriteringar och bedömningar. Olof Hjelm punktar upp några av de trender som syns i dagens samhälle, vilka han menar har en stor miljöpåverkan. Trenderna är “ökad konsumtion och produktion”, “ökad rörlighet” och “urbanisering”. En ökad konsumtion kommer tillsammans med en stigande materiell standard. Produkter såsom bilar och datorer har blivit tillgängliga för en bredare befolkning och blivit en del av vardagen (Hjelm 2013). Ett sätt att minska de negativa effekterna på produktionen är att förändra människors konsumtionsvanor, vilket skulle kunna göras möjligt med exempelvis delningsekonomi (Europakommissionen 2016).

Hjelm menar att tillgången till ekonomisk hållbara transportmedel har bidragit till en ökad rörlighet och ett nytt konsumtionsmönster. När det är lätt att resa är det även fler som gör det och många föredrar att resa utomlands eller köpa importerad frukt som transporterats runt halva jorden. En ökad rörlighet är effekten av en stor användning resurser, energi och material. Även om import idag ofta är ekonomiskt hållbart är det inte hållbart i den ekologiska dimensionen utan bidrar till miljöproblem (Hjelm 2013). I Gulliksson och Holmgrens guide för att bli mer ekologiskt hållbar ges flera exempel på hållbara transportmedel vilka bland annat är att cykla, åka buss, dela bil med andra,

samt att handla mer närproducerat och arbeta hemifrån (Gulliksson & Holmgren 2021, s. 407).

Urbaniseringen av dagens samhälle har gjort att världen gått från ett samhälle med 70 % av befolkningen boende på landsbygden 1950 till att mer än hälften av jordens befolkning bor i städer idag. De växande städerna leder till en ökande grupp i behov av de livsmedel som den minskande landsbygden producerar. Det medför större utmaningar för landsbygden i leveransen av varor och det skapas en stad i beroende (Hjelm 2013). Kanske kan stadsodling vara en av många lösningar för en mer cirkulär livsmedelsindustri och lättnader på landsbygden. Hjelm fortsätter med att beskriva hur höga koncentrationer av människor ofta kan leda till miljöproblem och bland annat sämre hygien till följd av bristande avlopp- och avfallshantering. Vad en urbaniserad stad dock kan göra är att implementera effektiva tekniska lösningar som inte varit möjligt tidigare i glesbygda områden (Hjelm 2013).

4. Studieområde - Brunnshög

Projektet Brunnshög är en ny stadsdel i Lunds nordöstra delar som byggs upp från grunden. Den nya stadsdelen, som började ta fysisk form i liten skala redan 2016 när Max IV invigdes, är planerad på tidigare förhållandevis obebyggd mark. Planer på att exploatera området har funnits länge och i den kommunala översiktsplanen från 1998 (ÖPL-98) redovisas en möjlig etablering av Brunnshögsområdet (Lunds kommun 2013). I Brunnshög är tanken att det ska finnas en bred mix av bostäder, utbildning, forskningsanläggningar, parker och kultur. I och med att staden byggs upp från grunden finns möjligheter att implementera moderna lösningar som kan bidra till såväl ekologisk som social och ekonomisk hållbarhet. Området som planeras är stort och kommer rymma hem för upp emot 40 000 individer när allt står klart (Lunds kommun 2020).

Bebyggelsen i Brunnshög har ambitionen att vara blandad, där det finns bostäder för alla livets skeden. Vid sidan om hyresrätter och bostadsrätter ryms grönskande radhustomter, studentbostäder och kontor. Den varierande bebyggelsen ska förhoppningsvis medföra synergieffekter som kan tillåta Brunnshög att bli en levande stadsdel med butiker, service och restauranger, trots det långa avståndet till centrala Lund. I och med Brunnshögs geografiska lokalisering är den nyligen invigda spårvagnen en smidig transportör för både boende och besökare. Stadsdelen planeras även vara en promenad- och cykelvänlig plats där prioritet läggs på gående och cyklister. I samma anda byggs tre större parker i Brunnshög med stora möjligheter för rörelse, lek och återhämtning (Lunds kommun 2022a).

I visionen för Brunnshög återfinns tre komponenter som är ledande för de strategier som framställs. Komponenterna är följande: "forskningsanläggningarna och miljön kring dem, en exceptionell stadsdel med höga hållbarhetsambitioner och ett besöksmål som lockar både regional och internationell publik." (Lunds kommun 2020, s. 2). Visionen om en stadsdel med hög hållbarhet är av största intresse för kommande analys.

Brunnshög har valts som studieområde med anledning av det tydliga fokus på hållbarhet som genomsyrar hela dess vision.

5. Metod

I den här studien har dokumentanalys och intervju använts som metoder. I kommande stycken diskuteras valet av de båda metoderna och beskrivning om varför de varit lämpliga för den här typen av studie. Analys av dokumenten gjordes initialt och ligger till grund för de frågor och ämnen som behandlades i intervjun. Som en fördjupning av dokumentanalysen kan intervjun medföra detaljerad information om de ämnen som tas upp i dokumenten.

5.1 Dokumentanalys

Att använda dokumentanalys som metod har flera fördelar. Analys av dokument är ett bra sätt att få insyn i arbetet med hållbar utveckling i Lunds kommun. Genom att arbeta med dokumenten får man en inblick av kommunens perspektiv (Denscombe 2018, s. 321). De dokument som används i studien har delvis rekvirerats från Lunds kommun och återfanns även på deras webbsida. Totalt har sex dokument analyserats. De flesta kommunala dokument omfattas av offentlighetsprincipen och är därmed offentliga handlingar (Lunds kommun 2022c). Analysen baseras på kommunens offentliga dokument vilket innebär att de är öppna för allmänheten och att alla har rätt att begära ut dem. Offentliga handlingar har en tendens att öka ansvarskänslan hos distributören då dokumenten kan läsas och granskas av vem som helst (Denscombe 2018, s. 322).

Dokumentet är permanenta handlingar vilket innebär att de inte har förändrats sedan de framställdes. Den kunskap och information som fanns när dokumentet skrevs har sparats (Denscombe 2018, s. 322). När ett dokument analyseras kan det tolkas på olika sätt både beroende på vem läsaren är och på vem författaren är vilket påverkar vad analysen och studien sedan resulterar i (Bryman 2018, s. 359). Det är därför av stor vikt att vara så objektiv som möjligt i analysen samt att välja dokument noggrant. De dokument som nyttjas för den här studien anses vara goda källor med hög autenticitet då de tillhandahölls från kommunen och är offentliga dokument utgivna av Lunds kommun. Dokumenten som analyserades var "Hållbarhet i Brunnshög - hur stadsdelen når Lunds kommuns mål" (Rosvall 2022a), "Hållbara Brunnshög - en sammanfattning av initiativ och projekt" (Larsson & Rosvall 2019), "Hållbarhets-PM Brunnshög - åtgärdsprogram för framtidens samhällsutmaningar" (Lunds kommun 2018), "Social hållbarhet - exempel på hur vi jobbar med social hållbarhet i Brunnshög, Lunds nya

stadsdel” (Brunnshögsprojektet 2018), “Fördjupning av översiktsplanen för Lund NE/BRUNNSHÖG” (Lunds kommun 2013) samt “Lund NE/Brunnshög: vision och mål” (Dahlman & Rundgren 2012) . Under resultatavsnittet redovisas varje dokument mer ingående. De här dokumenten har valts för analysering på grund av deras lämplighet för studien. De tre första dokumenten berör specifikt ekologisk hållbarhet medan det fjärde behandlar den sociala aspekten av hållbarhet. Ett socialt perspektiv kan vara givande att ha med eftersom teorier visar på att motiven bakom miljövänliga handlingar kan variera. På grund av det rika innehållet i dokumentet om social hållbarhet valdes just det. Den fördjupade översiktsplanen och dokumentet om visioner och mål är mer övergripande och grundläggande dokument som skapades tidigare i processen för Brunnshögsprojektet.

I den här studien är avsikten att ta reda på vad kommunen planerar för att boende och besökare i Brunnshög ska kunna agera hållbart. Dokumenten undergick noggrann läsning och kodades sedan efter de fyra nudgingverktygen som nämndes i teoriavsnittet:

- Förenkling och inramning av information
- Förändringar i den fysiska miljön
- Förändringar i standardalternativ
- Bruk av sociala normer

Allt innehåll delades även upp i vilka beteenden som kan tänkas förenklas i kategorierna “hållbara resesätt”, “odlingsmöjligheter”, “avfallshantering” samt “delningsekonomi”. Genom att använda en kodbok med kodningsprinciper kunde texten sorteras och sedan analyseras kvalitativt (Esaiasson m.fl. 2016, s. 198, 201-202).

Fördelarna med en kvalitativ textanalys är flera. Det är exempelvis bra att använda för att skapa ny uppfattning för ett tema men det kan även ge en djupare förståelse för innehållet (Jensen & Laurie 2016, s. 11-12). Analyser av kvalitativ karaktär är användbara när texten och dess innehåll som analyseras på så sätt kan återspeglas på ett mer korrekt sätt än med hjälp av kvantitativa metoder (Esaiasson m.fl. 2016, s. 198-199). Esaiasson med flera påstår att en anledning till att använda sig av en kvalitativ textanalys är att vissa delar i texten väger tyngre och att helheten kan vara något annat än summan av deltexterna. En kvalitativ analys får fram det väsentliga innehållet i dokumenten genom noggrann läsning av textens delar, helhet och kontext. Författarna hävdar att en kvalitativ textanalys kan beröra frågor om *hur* aktörerna ramar

in problem, frågor eller fenomen. Med en kvalitativ analys skapas möjligheterna för ett öppet angreppssätt i tolkningen av dokumenten. Dokumenten lästes flera gånger för en djupare förståelse i enlighet med vad Esaiasson med flera hävdar (Esaiasson m.fl. 2016).

5.2 Intervju

Intervjun hölls med Ib Rosvall som är kommunikatör och samhällsplanerare på Brunnskögsprojektet vid Lunds kommun. Syftet med intervjun var att få en djupare förståelse av kommunens förhållningssätt till det studerade ämnet.

Som en del av Brunnskögs projektgrupp anses Rosvall besitta en god kunskap om stadsdelen och kan därmed tillföra det kommunala perspektivet tillsammans med viktiga erfarenheter till studien. I enlighet med Denscombe (2018) fick den intervjuade skriva under ett samtyckesformulär där sammanhanget om intervjun och studien beskrevs. Intervjupersonen upplystes om att deltagandet i intervjun var frivilligt och att den kunde avslutas när som helst. Samtycke gavs för att spela in samtalet samt att den intervjuades namn fick synas i studien (Denscombe 2018, s. 268, 282). Intervjun pågick i 32:09 minuter och inspelningen transkriberade sedan.

För studien användes en semistrukturerad intervjumetod med färdiga frågor men med ett öppet förhållningssätt till svaren (Denscombe 2018, s. 269). Intervju anses vara lämpligt att använda som metod för att få svar på hur kommunen arbetar mer ingående (Denscombe 2018, s. 268). Även om en dokumentanalys ger en bred förståelse, finns det arbete som inte dokumenteras lika väl eller ämnen som kan fördjupas och förklaras av en sakkunnig person.

5.3 Metodkritik

Med alla metoder finns det svårigheter och nackdelar. Att analysera dokument är inget undantag. Källans trovärdighet måste undersökas och bedömas i syfte att bestämma dess expertis och kompetens. Det ska även tas i beaktning vilka tillvägagångssätt som använts för att få tillgång till dokumenten (Denscombe 2018, s. 328). Dokumenten som används i den här undersökningen levererades av Lunds kommun samt myndighetens webbsida och anses därför vara pålitliga. Dessutom är dokument som används i den här studien primära källor vilket innebär att informationen kommer från en

förstahandskälla. Dokument kan ha skapats i olika syften och de som används i den här studien har med stor sannolikhet skapats för att belysa och framhäva kommunens arbete. En analys är i den här studien en tolkning av kommunens offentliga dokument vilket betyder att dokumentens huvudsakliga idé inte måste överensstämma med forskarens (Bryman 2018, s. 657, 715) De dokument som undergått analys i den här studien anses även stämma väl överens med syftet för studien (Denscombe 2018, s. 339).

Det finns några viktiga saker att tänka på när man analyserar dokument enligt Bryman (2018). Dokumenten behöver undersökas i den kontext den framställdes och även i termer av den tänkte läsaren av dokumentet. Viktiga frågor att ställa handlar om vad producenten vill uppnå med dokumentet eller hur det ska uppfattas av andra. Alla dokument är skapade med ett syfte att förmedla en uppfattning som ska vara positivt för författaren (Bryman 2018, s. 674). Det är viktigt att beakta att kommunen har anledning att framställa sig själva ur en positiv synvinkel. De offentliga dokumenten är på ett sätt en marknadsföring av kommunens arbete och visioner och det är viktigt att tänka på att även offentliga myndigheter är måna om att visa upp en bra bild av sig själva. Samtidigt menar Bryman, som tidigare nämnts, att dokument anses vara fördelaktiga som källa då påverkans effekterna inte är så stora som andra källtyper (Bryman 2018, s. 657).

Att arbeta med dokumentanalysen kräver att innehållet först måste tolkas för att sedan koda enligt kodboken och placeras inom rätt kategori (Esaiasson m.fl. 2016, s. 199). En text som ska tolkas tar i regel längre tid att läsa och därmed blir arbetet mer utdraget (Jensen & Laurie 2016, s. 12). Även om dokumenten tolkas objektivt görs till viss del en subjektiv tolkning. Det är därför viktigt att forskaren ser sin egen roll i forskningen för att på så sätt kunna minimera att analysen blir partisk (Denscombe 2018, s. 428).

En kvalitativ analys kan ibland vara otillräcklig om bedömningsgrunderna är otydliga eller om resultatet av analysen inte anses vara tillräckligt intersubjektivt (Esaiasson m.fl. 2016, s. 198-199). För att minimera riskerna för en otillräcklig analys kombineras den kvalitativa analysen med en intervju med Lunds kommun.

När intervju används som metod för forskning är det viktigt att begränsa intervjuareffekten så mycket som möjligt. Effekten innebär att respondenten kan ange

olika svar beroende på hur personen som ställer frågorna uppfattas. Intervjuareffekten är som störst när intervjun behandlar känsliga eller personliga ämnen. Ämnet som berörs i den här studien betraktas inte som speciellt känsliga och intervjuareffekten bör därför inte bli stor. För att ändå minimera effekten var alla frågor som ställdes, frågor som anses vara allmänna och opersonliga. Om den intervjuade personen skulle känna att den behöver försvara sig eller blir generad finns även en risk för att denne svarar på ett sätt som den tror är rätt, och vad personen som intervjuar vill höra, i stället för vad den egentligen menar. Att agera neutralt och passivt är sätt att minimera intervjuareffekten och det är viktigt att vara medveten om att effekten finns (Denscombe 2018, s. 277-278).

Även vid intervjuer är det viktigt att ha i åtanke hur personen som intervjuas vill framställa sig själv. Lunds kommun är en politiskt styrd organisation och det finns därför anledning att anta att personer som representerar kommunen uppmanas framställa kommunen i god dager (Lunds kommun 2022d; Bryman 2018, s. 674). Kvalitativa intervjuer innebär att risken är högre för subjektiva vinklar än om man använt sig av en kvantitativ metod (Denscombe 2018, s. 293). För att undvika respondentens personliga perspektiv i för stor utsträckning klargjordes att denne intervjuades som representant från kommunen på grund av sin expertis.

I en studie finns det ofta flera sätt att gå till väga för att undersöka en forskningsfråga. I det här fallet hade en observation varit möjlig att genomföra över området för att på så sätt identifiera planeringslösningar för ett mer hållbart beteende. Däremot valdes intervju och dokumentanalys för att bättre förstå den kommunala delen i planeringen för beteenden hos befolkningen. Både intervju och dokumentanalys är lämpliga för att kunna besvara frågeställningen om *hur* och *i vilken mån* kommunen kan planera för ett hållbart beteende (Denscombe 2018, s. 292, 317).

6. Resultat

I det här avsnittet redovisas resultaten från intervjun och dokumentanalysen. Samtliga dokument som ligger till grund för dokumentanalysen är offentliga dokument med Lunds kommun antingen som författare eller utgivare. Resultatet från varje dokument presenteras för sig. Dokumenten är utgivna vid olika tidpunkter och redogör därför för kommunens planer och mål etc. under olika skeden i projektets gång.

De material som fanns att tillgå från Lunds kommun innehöll inga specifika dokument om endast ekologisk eller miljömässig hållbarhet utan kommunen berör i många fall alla tre hållbarhetsdimensionerna.

6.1 Dokumentanalys

Lund NE/Brunnshög: vision och mål (Dahlman & Rundgren 2012)

Det här dokumentet är en bilaga till den tidigare versionen av den fördjupade översiktsplanen för Lund NE/Brunnshög och ligger även till grund för den bearbetade upplagan som kommer redovisas senare i arbetet. Dokumentet godkändes av byggnadsnämnden och av Brunnshögsprojektets styrgrupp 2012 och ska verka som underlag för all framtida planering i Brunnshög. Bilagan redogör för visioner och mål som finns i projektet och innehåller bland annat strukturplanen för området, ett avsnitt om hållbarhet och beskrivning av processen och hur stadsdelen växer fram.

Vikten av en hållbar livsstil och ansvaret för både dagens och framtidens generationer har kommit att bli en viktig aspekt av Brunnshögs identitet (s. 5). Kommunen lyfter fram att “[e]n viktig aspekt i att engagera människor i ett arbete för ett hållbart samhälle är att skapa känslan av meningsfullhet.” (s. 21). Kommunen är medveten om deras möjligheter att påverka befolkningen. “Som individ vill man veta att fler än man själv gör något för att påverka utvecklingen. När stora företag tar sitt ansvar för hållbarhetsarbetet blir också effekterna stora. Genom att entusiasmera aktörer på alla nivåer till att arbeta med hållbarhet i Lund NE/Brunnshög bidrar man till att Lund når sina tuffa miljömål.” (s. 21).

En urban stadsdel ger underlag för tekniska system som inte fungerar på landet, exempelvis sopsug (s. 18). Sopsugsystemet som är en del av avfallshanteringen i Brunnshög “erbjuder en effektiv avfallsinsamling där möjligheten att återkoppla till den

enskilda konsumenten utreds. En god "slängkultur" eftersträvas och kan stimuleras på olika vis. IT-lösningar kopplade till anläggningen kan ge feedback." (s. 69).

Med spårvägen som en central väg längs den nya stadsdelen är den med och bidrar till kortare restider för de som ska till eller från Brunnsnäs (s. 44). "Spårvägslinjen ska erbjuda hållbara, snabba och attraktiva transporter" (s. 2). Grönstrukturen i Brunnsnäs byggs upp så att det ska vara trivsamt att gå och cykla genom den. Den fysiska miljön ska bidra till viljan att röra sig i den (s. 14). Kommunen satsar speciellt på ett högklassigt cykelnät som ska göra det mer attraktivt att cykla. Cykelvägarna ska ha god koppling till det centrala Lund och andra delar av kommunen (s. 34).

Närheten är ett viktigt begrepp som återkommer i flera visioner och idéer som avser att alla invånare i staden ska ha nära till allt (s. 7). En målsättning är att det ska vara närmare till kollektivtrafiken än till sin bil (s. 34). I visionerna och målen för Brunnsnäs förklaras att bilen inte ska vara den planeringsmässiga normen. Att gå ska i stället bli normen för de boende och i planeringen (s. 34). Genom att planera en blandad stad skapas underlag för service och kollektivtrafik (s. 18). Lunds världspark planeras i anknäring till stadsdelen vilket blir ett stort område för rekreation som ligger nära befolkningen (s. 43).

Tanken är att stadsparken i Brunnsnäs ska övergå i stadsodling och ekologiskt jordbruk (s. 13). Jordbruksmark fördelas på mindre enheter där det kommer finnas stadsodling som ska vara en del av det offentliga rummet. I visionerna finns även med att det ska finnas möjlighet för småskalig lokal matproduktion (s. 21, 23). Genom stadsodling menar kommunen att de kan öka människors delaktighet i det offentliga rummet och på så sätt skapa ett större engagemang för miljön. "[Stadsodling] är ett exempel på hur ökad delaktighet kan leda till både större variation i det offentliga rummet samt stärka engagemanget och ansvaret för den gemensamma miljön" (s. 11). Kommunen menar vidare att intresset för ekologisk mat stort och områdets förutsättningar är bra för lokal matproduktion. "När den exotiska Thailandsresan blivit för folklig eller ohållbar träder det lokala fram som en del av individens identitetsprojekt. Parallellt ser vi en förtroendekris för processad mat." (s. 25).

Fördjupning av översiktsplanen för Lund NE/BRUNNSHÖG (FÖP)(Lunds kommun 2013)

Fördjupningen av översiktsplanen för Lund NE/Brunnshög är antagen av kommunfullmäktige 2013 och har tagits fram av Brunnshögsprojektet tillsammans med Strukturavdelningen på Stadsbyggnadskontoret i Lund. Den här upplagan av FÖPen är en omarbetning av den tidigare och har baserats på ovanstående dokument "Lund NE/Brunnshög: vision och mål". Dokumentet är en övergripande plan över hur Brunnshögsprojektet och Strukturavdelningen vill utveckla stadsdelen. Brunnshög profileras som en hållbar stad av kommunen. Hållbarhet och ansvar för framtida generationer är tänkt att bli en del av stadsdelens identitet. Lunds kommun skriver att en hållbar transport inte endast kan uppnås genom att förändra den fysiska planeringen, det krävs också tillgänglig information och beteendepåverkan. "Genom information, kommunikation, marknadsföring och samarbete kan de olika fysiska och tekniska åtgärderna kompletteras och förstärkas." (s. 34).

"Informationsteknologi och informationstjänster kan väsentligt bidra till kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det är viktiga redskap för att informera om kollektivtrafiksystemet [...] [och kan också ge] kollektivtrafikresenären ett mervärde genom att erbjuda en effektiv, intressant eller rolig användning av tiden man tillbringar i kollektivtrafiken." (s. 35).

Exempelvis menar kommunen att realtidsinformation för kollektivtrafiken kan vara ett sätt att minska på bilåkandet och främja kollektivtrafiken (s. 34). Likt ovanstående dokument förklarar FÖPen att hur människan rör sig utgör grunden för hur trafiken planeras och att trafikplaneringen i Brunnshög utgår från gående och cyklisters perspektiv. Bebyggelsen och grönområden skapas så att det är behagligt att gå och cykla i miljön. En fin stad ökar lusten för att röra sig i den och det skapas planeringslösningar som ska uppmuntra till mindre användning av bil (s. 35, 39). Kommunen vill att stadsdelen ska vara tillgänglig på alternativa sätt än med bil. Cykel- och gångvägar samt ridvägar har nämnts som andra möjligheter. En varierad bebyggelse är tänkt att bidra till att fler väljer gång och cykel. Kommunen vill skapa bra cykel- och gångleder som lockar till användning (s. 34). Målet om en balanserad bilism innebär är att endast en tredjedel av alla resor till och från Brunnshög ska göras med bil (s. 17). Ett sätt att förverkliga målet spårvägen som kommunen benämner som en viktig ryggrad i

transportsystemet (s. 29). Spårvagnen bidrar till ett skapande av en kollektivtrafiksnorm och en ny framtagna strategi ska även sänka parkeringsnormen.

I planerna finns förslag på att dra Skåneleden nära Brunnsnäs, vilket då skulle leda till att motion och grönska finns mer lättillgängligt för boende i Brunnsnäs. “Genom att stärka tillgången på tätortsnära rekreation finns, förutom invånarnas välbefinnande, också förhoppningen om minskad miljöbelastning” (s. 38). Det stora rekreativområdet som planeras i anslutning till stadsdelen möjliggör lättillgänglig friluftsliv och motion i trevlig miljö utan att behöva använda bilen (s. 36, 38).

Den fördjupade översiktsplanen redogör för vikten av att förenkla det miljösmarta valet genom att exempelvis “inkludera tillgång till bilpool som en del i boendet eller hyran av verksamhetslokaler.” (s. 36). Kommunen menar att “[b]ygggherrar och fastighetsutvecklare har en mycket viktig roll i att skapa förutsättningar för fler bilpooler.” (s. 36). En urban stad kommer med nya möjligheter och anpassningar och kommunen menar att Mobility Management ska utvecklas i staden genom att ge plats åt bilpooler (s. 37). I den fördjupade översiktsplanen för Brunnsnäs beskriver kommunen att “[y]tterligare ett sätt att minimera bilanvändning och behovet av parkering är stimulera till utveckling av bilpooler och andra liknande alternativ till användning av egen bil.” (s. 36).

Planeringen visar att stadsodling ska finnas. Förslag finns även om att blanda parker med odlingslotter (s. 39). och “[m]ellan husraderna vid bygatorna finns en markreserv som kan användas för stadsodling” (s. 40). Kommunen har en vision om att skapa bra system för återanvändning och anpassade stadsmiljöer (s. 17). I den fördjupade översiktsplanen för Brunnsnäs står det att man ska centrera all service på tillgängliga platser och torg (s. 30). I den fördjupade översiktsplanen uttrycker kommunen att “[h]är man nära till det mesta blir det enklare att ha en hållbar livsstil och ett socialt liv i sin närmiljö.” (s. 22). Ett större samlingsområde kring centrum i Brunnsnäs bidrar till att även boende i områdena Norra Fälåden och Östra Torn får nära till shopping och service. Då kan de välja att besöka Brunnsnäs som ligger relativt nära jämfört med andra servicenoder i Lund. Närliggande service antas bli förstahandsvalet vilket då kan leda till färre transporter (s. 22).

Social hållbarhet - exempel på hur vi jobbar med social hållbarhet i Brunnsnshög, Lunds nya stadsdel (Brunnsnshögsprojektet 2018)

Det här är ett PM framtaget av kommunen i syfte att visa vilka insatser som görs för den sociala hållbarheten i Brunnsnshög. Enligt planen för social hållbarhet ska det vara enkelt att få ta del av information i Brunnsnshög. Här är huvudsyftet den sociala hållbarhetsaspekten men det passar även bra i den ekologiska aspekten.

Brunnsnshögsprojektet betonar vikten av att arbeta för en tillgänglig kollektivtrafik med utgångspunkt i de gåendes perspektiv (och även rullstolsburna) då gång är ett lätt åtkomligt transportsätt. En av hållbarhetsprinciperna i dokumentet är att det ska vara enkelt att resa till, från och genom Brunnsnshög. Det skiljer sig inte mycket från det som skrivs i "Lund NE/Brunnsnshög: vision och mål" om hållbara och snabba transporter med hjälp av spårvägen. Däremot är det en ny vinkel med den sociala hållbarheten som förhållningssätt. Tack vare närheten till spårvagnen kommer resande förhoppningsvis välja den som färdmedel. Genom att ha nära till kollektivtrafiken via spårvagnen men även att Kunskapsparken anläggs i nära anslutning till Brunnsnshög blir det enkelt att ta sig till rekreation för fler människor.

En av planeringsstrategierna i Brunnsnshög har varit att bygga service och rekreation i ett tidigt stadium för att på så sätt etablera dem så att boende vet att de har nära till det. På så sätt blir det enklare att utnyttja närheten till servicen. I de exempel som tas upp om social hållbarhet står det att det kommer finnas "flera byggaktörer som kommer att erbjuda bil- och cykelpooler i anslutning till bostaden". Vad det gäller odling har kommunen arrangerat kurser och workshops om stadsodling för att fler ska få tillgång till kunskapen. Kommunen har redan tillfälligt upplåtit mark för småskalig odling i Brunnsnshög och senare kommer permanenta områden med stadsodling ses som en naturlig del av området.

Hållbarhets-PM Brunnsnshög - åtgärdsprogram för framtidens samhällsutmaningar (Lunds kommun 2018)

Hållbarhets-PM Brunnsnshög är ett dialog-pm som bland annat baseras på FN:s klimatmål och beslut som tagits inom Lunds kommun. Dokumentet är framtaget av kommunen med tjänstemän från Stadsbyggnadskontoret och Tekniska Förvaltningen. PMet beskriver Brunnsnshögs hållbarhetsmål och anses vara ett verktyg för att nå de uppsatta

målen. Det beskriver även vad Lunds kommun tillsammans med deras partners ska göra och ger exempel på vad byggaktören kan göra för att uppnå hållbarhetsmålen. I dokumentet står det att kommunen “[g]ör regelbundna informationsutskick till boende och företag för att inspirera och informera om en hållbar livsstil” (s. 21). De skapar “rena allmänna miljöer med självtömmande papperskorgar kopplade till underjordiska containrar för glas och metall, vid hållplatser och parker” för att främja de gåendes miljö. Dokumentet utvecklar det FÖPen skriver om planering, med gående och cyklister som perspektiv, då majoriteten av det lokala gatunätet ska byggas som lågfartsområde för att ytterligare gynna gående och cyklister i den fysiska miljön. Den fysiska miljön i det offentliga rummet ska byggas på ett sådant sätt att grönska och upplevelser maximeras. Kommunen ska skapa allmänna platser som ger många sinnesintryck och är lustfyllda att besöka. Detta nyanserar det som nämns i “Lund NE/Brunnshög: vision och mål” om att grönstrukturen ska vara mysig att vistas i.

Kommunen ska erbjuda cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och även ordentliga cykelstråk som går från Brunnshög till centrala Lund och andra betydande arbetsområden i kommunen. Ambitionen är att kollektivtrafik med buss och spårvagn ska finnas inom gångavstånd för alla och för att underlätta anläggningar som hållplatser och torg som är snö- och isfria.

I planerna förläggs bilparkering i anslutning till de större gatorna utanför stadsdelen för att på så sätt underlätta för ett bilfritt centrum. Genom att bygga parkeringshus som är gemensamma för flera boende skapas ytor som kan användas till annat. Även sopsugssystemet frigör markyta som kan användas för att plantera gröna värden. Sopstationerna kommer installeras inne på alla gårdar i Brunnshög.

Kommunen “[e]rbjuder samlade bilparkeringslösningar för ökat samutnyttjande och konkurrensfördelar för övriga färdmedel” (s. 9) och med samarbetspartnern Kraftingen ska laddstolpar för elbilar placeras ut. Laddstolpar ska även finnas i LKF:s nya parkeringshus. I LKF:s hus kommer bland annat cykelreparation finnas tillgå för de boende och kommunen planerar flera multifunktionella platser där olika delningsfunktioner ska finnas tillgängliga året om.

För att skapa odlingsförutsättningar kommer det allmänna miljön utformas så att odlingsbara ytor i parker ska vara möjliga, exempelvis genom stadsodlingsprojektet “Odlare i Lund”.

Hållbara Brunnshög - en sammanfattning av initiativ och projekt (Larsson & Rosvall 2019)

Dokumentet är framtaget av Brunnshögsprojektet och sammanfattar både kommunen och byggaktörernas konkreta strategier, engagemang och planer för att få Brunnshög så hållbart som möjligt. Sammanfattningen redogör för flertalet projekt som kommunen och byggaktörer har inlett. Vad som framgår i dokumentet är att en stor del åtgärder som kan anses underlätta för individen att agera hållbart tas fram av byggaktörerna. Spårvägen är en tydlig investering som tar stor plats i den fysiska miljön och förändrar förutsättningarna i både Brunnshög och i Lund. Det är en satsning på både Brunnshög idag och på framtidens kollektivtrafik. Dokumentet ger en till infallsvinkel på sopsugsystemet då det beskriver hur avfallshanteringen i Brunnshög har ambitionen att vara snabb, hygienisk och enkel att hantera. Inkasterna ska vara automatiserade för att underlätta användandet. “Då Brunnshög byggs tätt krävs en yteffektiv avfallshantering. I anslutning till stadsdelens övriga infrastruktur byggs därför ett stort sopsugssystem.”. Kommunen skriver att “[s]tadsodling blir ett naturligt och självklart inslag i stadsmiljön.” för att balansera den bördiga jorden.

Hållbarhet i Brunnshög - hur stadsdelen når Lunds kommuns mål (Rosvall 2022a)

Det här är ett kort dokument som summerar hur Brunnshögsprojektet ska föra arbetet framåt för att uppnå de höga hållbarhetsvisionerna. Dokumentet togs fram i mars 2022 för Lunds kommuns program för social hållbarhet 2020–2030 och presenterades i anslutning till Samhällsbyggnadsledningsgruppens möte i mars. Det är därför det senaste dokumentet som analyseras för studien. På grund av hur nytt dokumentet är finns det inte än att se på Lunds kommuns hemsida utan kunde endast nås via kontakt med kommunkontoret.

I FÖPen för Brunnshög beskrivs hur planeringen görs med ett cykelperspektiv och här förtydligas hur kommunen ska förenkla användandet av cykel genom att bostadshusen har flera olika typer av cykelparkeringar. I det här dokumentet utvecklar kommunen sitt resonemang för bilpooler samt odling och pekar ut byggaktörerna som en viktig del i

arbetet. "Brunnshögsprojektet ska genom byggaktörerna verka för att alla Brunnshögs flerbostadshus erbjuder medlemskap i bil- och/eller cykelpool". I dokumentet står det att "Brunnshögsprojektet ska genom byggaktörerna verka för att alla bostadshus i Brunnshög har tillgång till odling inom fastigheten". Planeringen i Brunnshög ska göra det lätt att leva klimatsmart. Om det är enklare att använda sig av en bilpool i stället för en egen bil tänker kommunen att fler kommer göra det. Även i det här dokumentet betonas hur Brunnshögsprojektet ska arbeta för att uppnå tredjedelsmålet, vilket innebär att endast en tredjedel av alla resor ska ske med bil. Dokumentet behandlar inte hur kommunen ska arbeta med avfallshanteringen som tas upp i "Lund NE/Brunnshög: vision och mål".

Sammanfattning

Brunnshög ska bli en stadsdel med både bostäder och service. Det planerade området är tänkt att minska behovet av transporter då det kommer vara lättillgängligt med service och rekreation nära bostaden. Staden ska även utgå från gångtrafikanters perspektiv med enkel framkomlighet och uppmuntran till gång genom hela staden. Fotgängare och cyklister utgör fokus i planeringen. Spårvägen inkluderas i infrastrukturen i syfte att minska resursanvändningen och klimatpåverkan. Genom att tillämpa exempelvis realtidsinformation och informationstjänster för kollektivtrafiken i området är målet att bilanvändandet ska minska. En sopsugsanläggning skapas för att både minimera trafik inom området och göra det enkelt för invånarna att sortera avfall. På flera ytor i stadsdelen ska odlingsmöjligheter finnas för medborgarna. Många åtgärder tas fram av byggaktörerna för enskilda fastigheter.

6.2 Intervjun (Rosvall 2022b)

Intervjun hölls med Ib Rosvall som är samhällsplanerare och kommunikatör på Brunnshögsprojektet vid kommunkontoret på Lunds kommun (se bilaga 2). Rosvall berättade om vilka åtgärder kommunen och Brunnshögsprojektet har gjort hittills som de tror kan bidra till hållbara beteenden. Rosvall menar att mycket av det ligger på byggaktörerna men att kommunen i viss mån kan påverka vad som byggs. Kommunen använder sig av markanvisningstävlingar för att sälja mark till potentiella företag.

De aktörer som kan framföra de lämpligaste, fördelaktigaste och mest betydande åtgärder för ett hållbart samhälle är de som vinner tävlingarna och får lov att börja bygga i Brunnsnög. Genom tävlingarna kan kommunen och de som jobbar på Brunnsnögprojektet se till att byggaktörerna uppfyller olika dimensioner av hållbarhet. Tävlingarna har varierande teman som kan fokusera allt mellan delningsekonomier, byggnaders miljöpåverkan, odling och innovation. Enligt Rosvall ingår ofta någon slags delningsekonomi i förslagen från byggaktörerna och han tycker sig se olika "hållbarhetstrender". Just nu verkar många aktörer även intressera sig för återbruk och att återanvända gammalt material.

Enligt den så kallade stopplagen har kommunen begränsade möjligheter att ställa krav på byggaktörerna. Vad kommunen kan göra är att skriva en hållbarhetsöverenskommelse med det vinnande företaget som beskriver vad kommunen och vad företaget ska göra för hållbarheten. Överenskommelsen baseras på Brunnsnög tre hållbarhetsmål som är minimera (klimatpåverkan), balansera (den bördiga jorden) och maximera (sinnestrycken). Sedan följs överenskommelsen upp och om byggaktörerna inte levererar det som sagts kan kommunen inte göra mycket mer än att bestämma att inte markanvisa till dem nästa gång.

Brunnsnögprojektet arbetar med andra sätt att påverka medborgarnas beteende och Rosvall berättar hur de arbetar med de fysiska miljöerna med hjälp av nudging. Vikt läggs vid att man ska vilja uppehålla sig i de gemensamma miljöerna som finns i Brunnsnög. Rosvall trycker på deras arbete med den fysiska miljön och vilken relevans det har för att individens val. En fin miljö uppmuntrar de val som kommunen vill att invånarna gör. "Jo men det handlar ju om att till exempel bygga de här miljöerna som du vill uppehålla dig i" (Rosvall 2022b). Inom kommunen finns även en Mobility Management-grupp som har arbetat med att flera ska välja att åka spårvagnen till och från Brunnsnög. Rosvall menar att bilägandet bland de 1000 personer som bor i Brunnsnög är lägre jämfört med andra stadsdelar i Lund.

Det finns flera olika typer av odling planerade i Brunnsnög. Dels har byggföretagen skapat odlingsmöjligheter på innergårdar och balkonger. Dels har matbutiken ICA vunnit en markanvisningstävling och får bygga en matbutik i Brunnsnög där de ska odla egen mat som de sedan säljer. Sedan finns också stadsodlingen som kommunen arbetat

mest med genom placemaking. Rosvall beskriver att det i Kunskapsparken kommer finnas ett 1,7 hektar stort område för stadsodling som en odlarförening förvaltar. I avtalet mellan föreningen och kommunen finns krav på att marken ska användas för någon slags odling. Rosvall menar att den inte får användas som en gräsplätt att sola på utan jorden ska brukas enligt kommunens krav. Odlarföreningen har blivit väldigt populär och har i dagsläget lång kö för att få vara med, men kommunen har i nuläget inga planer på att skapa ytterligare mark för den här typen av odling.

Med sopsugen slipper stora tunga lastbilar köra in genom Brunnsnög vilket gör att gatorna blir fria från sådan typ av trafik. När sopbilar inte kör på området kan man planera gatorna utifrån andra perspektiv. Fortfarande måste brandbilar och liknande ha möjlighet att ta sig in på gatorna i området men med sopsugen behöver kommunen planera för en sak mindre. Alla sopor hamnar på samma sopterminal som ligger utanför området, och lastbilarna behöver köra mindre för att de hämtar upp allt på ett och samma ställe. Terminalen är tänkt att vara helt solcellsdriven. Sopsugsstationerna ska stå överallt så att alla boende har nära till dem, det kommer vara de enda sätten att slänga skräp på i Brunnsnög då inga andra anläggningar för avfallshantering kommer ges. Det kommer gå att slänga papper, plast, hushållsavfall och matavfall i sopsugen. Resterande avfall riskerar att ta sönder rören under marken och dessa slängs i stället i vanliga sopkärl. Under intervjun pratar Rosvall om en målkonflikt som de arbetar med. För att anordna sopsugssystemet måste gatorna byggas breda och då tas mer mark i anspråk i den stadsdel som profilerar sig som hållbar. Här görs en avvägning för den mark som kunde använts mot de positiva effekterna av att färre sopbilar och tung trafik kör genom staden. En diskussion skapas även om de stora öppna ytorna kontra trånga utrymmen som enligt Rosvall uppfattas som tryggare av många.

7. Analys

I det här avsnittet analyseras dokumenten. Analysen görs med hjälp av de fyra olika nudgingverktygen.

7.1 Förenkling och inramning av information

Lunds kommun visar på en medvetenhet om att information är viktigt för att medborgarna ska förändra sitt beteende. Olof Hjelm skriver att det först är när samhället har identifierat en miljöpåverkan som något negativt, som det går att ta till åtgärder. Han menar att det är viktigt att invånarna får information om det som har negativ påverkan på miljön (Hjelm 2013). Kommunen hävdar att det är viktigt att skapa en känsla av meningsfullhet och att medborgarna ska vara medvetna om hur deras val kan påverka miljön (Dahlman & Rundgren 2012). När en individ står i valet mellan två alternativ är det ofta att personen väljer det mindre miljövänliga valet (Jagers & Matti 2020). Det är därför viktigt att kommunen kan arbeta med att sprida kunskap om miljön och på så sätt försöka få medborgarna mer medvetna om vilka val de kan göra. Genom att sprida kunskap kan kommunen samtidigt få medborgarna att känna att de har en möjlighet att göra något meningsfullt. En av kommunens åtgärder i Hållbarhets-PM:et är att de ska skicka ut regelbunden information till både boende och företag för att sprida kunskap om hållbarhet vilket går i linje med det Hjelm skriver (Lunds kommun 2018; Hjelm 2013).

Individens val går också att relatera till gruppens påverkan på individer. Kommunen anser att individer vill veta att de inte är ensamma i arbetet med den hållbara utvecklingen (Dalman & Rundgren 2012). Jagers och Matti menar att man ofta väljer det bekväma, men mindre miljövänliga valet. Eftersom att man tror att ens egna val inte kommer göra någon skillnad och att alla andra ändå kommer välja det "sämre" valet (Jagers & Matti 2020). Lunds kommun framställer Brunshög som en hållbar stadsdel med särskilda profilområden som kan tillföra kunskapsutveckling. Att framföra budskapet på det sättet är ett bra tillvägagångssätt för att hjälpa medborgarna att identifiera vad de själva kan göra för att agera mer hållbart. Men frågan är ifall en hållbar profilering är tillräckligt för att skapa en gemensam ansvarskänsla, vilket antas vara en viktig värdegrund i arbetet för hållbar utveckling. Det är viktigt att människor får information om hållbarhet i deras egna sammanhang. Kommunen kan tänkas behöva

arbeta för att det enkelt ska synas när individer gör bra miljöval (Hjelm 2013). Kommunen arbetar med att aktörer på alla nivåer ska arbeta för ett mer hållbart Brunnshög (Dahlman & Rundgren 2012). Därigenom kan de influera flera till att agera hållbart eftersom människan kan anses göra bättre val för miljön om den vet att andra gör samma sak (Jagers & Matti 2020). Om fler gör miljövänliga val kan även det påverka individen på det sätt att den inte vill gå emot gruppens agerande (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018).

Sopsugsystemet, som är en del av avfallshanteringen i Brunnshög, är tänkt att vara en effektiv insamlingsdepå där tekniska lösningar på återkoppling till individen är under utredning. Avfallshanteringen ska vara enkel att hantera med automatiserade inkast för att underlätta användandet (Dalman och Rundgren 2012; Hållbara Brunnshög). En tydlig sopsortering skulle kunna bidra till att fler använder sig av den. När information framförs på lämpligt sätt är den till stor hjälp i samband med självständiga val. Detaljerad information likt de tekniska återkopplingarna ramar in det önskade beteendet (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Genom information och återkoppling skulle handlingen, oavsett om det är motiverad av altruistiska eller egoistiska sätt kunna behaga eller ge meningsfullhet till individen. Höysniemi och Salonen bestyrker hur viktigt det är att människor inte ska behöva kompromissa. Om kommunen tillgodoser tillräcklig och lättförståelig information till sina medborgare, ökar chanserna att de inser hur deras tillfredsställelse kan kombineras av ekologiska och sociala vinster utan att avstå från bekvämligheter (Höysniemi & Salonen 2019).

Ett annat sätt som kommunen bidrar med information och kunskap är i samband med arrangerade kurser och workshops om stadsodling (Brunnshögsprojektet 2018). Nudging anses vara ett sätt att möjliggöra olika val (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Kurser med information ger individen tillfälle för reflektion som kan vara viktig vid valet av handling eftersom att förenkling och inramning av information anses vara ett instrument för nudging. För att upprätthålla kunskapsspridning om odling är det nödvändigt att liknande koncept hålls regelbundet för invånarna.

Kommunen beskriver hur informationstjänster kan vara ett sätt för kollektivtrafiken att konkurrera med annan trafik. De menar även att de tekniska åtgärderna kan förstärkas med hjälp av information och kommunikation. Trafikinformation ger resenären ett

mervärde genom en effektiv och intressant åkfärd. Exempelvis kan realtidsinformation främja ett nyttjande av kollektivtrafiken och därmed reducera bilåkandet (Lunds kommun 2013). De här argumenten stämmer väl överens med de resultat som presenterades av Höysniemi och Salonen där en förbättring av service inom kollektivtrafiken ökade användandet (Höysniemi & Salonen 2019).

7.2 Förändringar i den fysiska miljön

Nudgingverktyget att förändra den fysiska miljön är det verktyg som går att koppla till flest visioner och åtgärder i dokumenten som analyserats samt från intervjun. Ett förslag som finns i planerna är att Skåneleden ska placeras i närheten av Brunnhög (Lunds kommun 2013). Det skulle göra att tillgängligheten till både motion och rekreation blir bättre för de boende både i Brunnhög men också de kringliggande områdena. Genom att förlägga Skåneleden nära Brunnhög skulle det anses göra valet att transportera sig hållbart till rekreation lättare (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Det kan även anses vara bekvämt att ha nära till naturen vilket i så fall skulle kunna bidra till mer miljövänliga val av egoistiska skäl (Höysniemi & Salonen 2019). Närheten till grönska ger invånarna en möjlighet att ta del av naturen utan att använda bil. Men något som är viktigt att tänka på är hur tillgängligt andra vanliga aktiviteter är. Inte några av dokumenten berör exempelvis sportanläggningar, simhall eller andra vanliga fritidsaktiviteter.

Thaler och Sunstein menar att människan gillar att anpassa sig, vilket innebär att en förändring i den fysiska miljön mycket troligt kan få människor att förändra sitt beteende (Thaler & Sunstein 2008). Med spårvägen blir det bekvämt för invånarna att anpassa sig till att åka med den. Genom att bygga staden efter de gåendes perspektiv kommer människan enligt Thaler och Sunsteins teorier att anpassa sig efter det också. Spårvägen är en av de tydligaste insatserna som påverkar och förändrar den fysiska miljön i Brunnhög. Genom att tillgängliggöra det kollektiva färdmedlet blir det enklare för medborgarna att välja bort bilen (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Som bland annat Lindahl och Stikvoort beskriver är det vanligast att vi gör automatiska och rutinmässiga val i stället för att tänka igenom alternativen (Lindahl & Stikvoort 2015). På grund av att människan lätt håller kvar vid kanske mindre miljövänliga val kan det bli en utmaning att nå de globala målen om en hållbar framtid. Däremot kvarstår det

som Mont med flera skriver att man kan underlätta de miljövänliga valen genom att göra dem mer lättillgängliga (Mont, Lehner & Heiskanen 2014).

Parkeringshusen placeras i anslutning till gatorna som går utanför stadsdelen för att bidra till ett ofrafikerat centrum (Lunds kommun 2018). Nudging är ett sätt att vägleda människor till bättre beteenden utan att avgränsa individens valmöjligheter (Thaler & Sunstein 2008). Att placera parkeringshusen långt bort från de boende skulle kunna tänkas vara ett sätt att begränsa individens val, vilket i sådant fall innebär att åtgärden inte räknas som nudging (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Oavsett är det en åtgärd som verkar fungera. Enligt Rosvall är bilägandet i Brunnsnäs betydligt lägre än i andra delar av staden (Rosvall 2022b).

I den fördjupade översiktsplanen för Brunnsnäs står det att all service ska samlas på platser och torg, vilket är ett vanligt sätt att planera på sett till hur städer ser ut idag. Torgen antas skapa noder som i sin tur ger underlag för kollektivtrafik till området (Lunds kommun 2013). Att bygga en stadsliknande karaktär bidrar enligt kommunen till att motivera för att kollektiva transportmedel ska trafikera området. Som Thaler och Sunstein menar kommer därmed medborgarna ha möjlighet att anpassa sig till kollektivtrafiken, när den väl finns på plats. Genom att möjliggöra åkande med spårvagnen får boende chansen att göra miljövänliga val (Thaler & Sunstein 2008). Som tidigare nämnt förändrar människor mer sannolikt sitt beteende om det inte innebär att de måste offra bekvämligheter (Höysniemi & Salonen 2019). Därför är det viktigt att planeringen arbetar för att anpassningen till spårvagnen ska vara enkel, exempelvis med flertalet avgångar eller med isfria hållplatser, vilket kommunen arbetat med (Lunds kommun 2018).

I sin undersökning kunde Cao, Mokhtarian och Hand se att det gick att påverka invånarnas gång- och bilvanor genom att designa den fysiska miljön på ett sådant sätt att alternativ till bil gynnades (Cao, Mokhtarian & Hand 2007). Rosvall berättar hur kommunen arbetar mycket med de fysiska miljöerna för att de ska ge nudgingeffekter. Det handlar mycket om att skapa miljöer som invånarna vill vara i (Rosvall 2022b). Kommunen skapar rena miljöer genom att placera självtömmande papperskorgar runt om i staden och på så sätt främjas miljön för gående och cyklister (Lunds kommun 2018). Grönstrukturen byggs upp på ett sådant sätt att det ska vara mysigt att gå och

cykla genom staden. Miljön ska bidra till viljan att röra sig i den (Dalman & Rundgren 2012). Den här typen av förändringar i miljön stämmer bra överens med den definition som Thaler och Sunstein har om nudging. Det som “nudge:as” ska uppmuntras men inte vara påtvingade (Thaler & Sunstein 2008). För att underlätta kollektivt åkande har kommunen en ambition om att buss och spårvagn ska finnas inom gångavstånd för alla. Gatorna i området ska planeras som lågfartsvägar vilket gynnar och uppmuntrar gång och cykling (Lunds kommun 2018).

En stor del av den planerade Kunskapsparken ska täckas av odlingsmark, närmare bestämt 1,7 hektar (Rosvall 2022b). Stadsodlingen ger invånarna en möjlighet att odla nära deras bostad genom odlarföreningen. Ytan kan tänkas bli en komplettering till de koloniområden som redan finns runt om i Lund. Nudging ska vara ett verktyg för att möjliggöra val, vilket det gör i det här fallet när stadsodlingen blir tillgänglig (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Odlingsmark ska även skapas längst med bygatorna vilket skapar ytterligare möjligheter (Lunds kommun 2013). Det som kan skilja odlingsmarken i parken från kolonilotterna är det avtal som finns om att marken måste användas till odling (Rosvall 2022b).

Genom att implementera sopsugsystemet i Brunnsnäs kommer den fysiska miljön påverkas (Hållbara Brunnsnäs). I det här fallet skulle det gå att argumentera för att kommunen avgränsar och minimerar medborgarnas valmöjligheter då det endast kommer finnas ett sätt att sortera sina sopor i Brunnsnäs. Enligt Mont med flera skulle eventuellt detta beslut anses vara närmare det de kategoriserar som styrmedel som begränsar individen (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Däremot bidrar avfallssystemet till att boende enkelt kan sortera sina sopor i nära anslutning till sina hem när systemet finns på alla innergårdar (Rosvall 2022b). Oavsett kommunens tillvägagångssätt kan det anses vara något som kommunen gör för att påverka beteendet hos boende och besökare.

Ett förändrat beteende är ofta möjligt såvida bekvämligheter inte hämmas för individen (Höysniemi & Salonen 2019). Det kan därför vara bra att planera på ett sätt som gör att de boende inte behöver göra allt för stora arbetsinsatser. Avfallsstationerna i Brunnsnäs kommer finnas på varje innergård och är därmed nära de boende (Lunds kommun 2018). För besökare planerar kommunen självtömmande soptunnor som ska ta emot

glas och metall i behållare under jord vid hållplatser och parker (Lunds kommun 2018). Men för annan typ av avfall specificerar inte kommunen hur besökare ska kunna bidra till hållbar sopsortering.

7.3 Förändringar i standardalternativ

Verktygen att förändra standardalternativet kopplas framför allt ihop med närheten till service och hållbar transport i dokumenten som analyserats. I dokumentet som analyserats finns inga konkreta åtgärder som kommunen motiverar genom ett förändrat standardalternativ. Däremot går det genom att kvalitativt analysera texterna göra vissa bedömningar om hur visionerna och åtgärderna kan tänkas orsaka en förändring i standardalternativet.

Människor väljer ofta den enklaste vägen när de står inför ett val (Zorell 2020; Noren 2018). Mestadels gör man val man är van vid att göra. Det är därför bra att få det miljövänligaste valet att bli standard så pass mycket att det blir en vana (Bauman & May 2004). Kommunen menar att om man har nära till det mesta blir det enklare att ha en hållbar livsstil (Lunds kommun 2013) och på grund av närheten till spårvägen är kommunens förhoppning att resande kommer välja den som färdmedel (Brunnshögsprojektet 2018). Genom att erbjuda cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och bra cykelstråk mot andra delar av Lund kan det tänkas att det bidrar till en uppfattning om närhet till staden vilket då kan anses vara något enkelt och lättillgängligt (Lunds kommun 2018). Visionen är att spårvägen ska vara lättillgängligare än att ta sig till sin egen bil (Dalman & Rundgren 2012). Dessa insatser skulle kunna tänkas fungera för att få boende och besökare att agera mer hållbart, eftersom att alternativ som är enkla och lättillgängliga oftare väljs enligt tidigare studier (Zorell 2020). Hjelm menar att de transportmedel som är sämre för miljön länge har varit ekonomiskt hållbara (Hjelm 2013). Därför är det viktigt att även de mer miljövänliga alternativen kan hålla samma ekonomiska standard så att det inte blir ett hinder för individen.

En strategi i Brunnshögsprojektet har varit att bygga service och rekreation i ett tidigt stadie för att etablera känslan av att ha nära till det (Brunnshögsprojektet 2018). Genom att ha nära till service och rekreation kan det argumenteras för att det närmaste

alternativet blir standard vilket i det här fallet skulle kunna leda till färre bilturer för service längre bort. I den fördjupade översiktsplanen beskriver kommunen hur boende i närheten till Brunnsnäs kommer ha shopping på mycket kortare avstånd än tidigare och då förväntas färre transporter (Lunds kommun 2013). Närhet och tillgänglighet kan som tidigare sett kopplas till enkelhet (Zorell 2020; Norén 2018). Lunds kommun vill göra det enklare att vara med i en bilpool vilket möjliggör för boende att använda sig av delningsekonomi i stället för att äga en egen bil. Här finns dock inga direkta incitament från kommunen utan det är via byggaktörerna som bilpoolerna främst skapas (Rosvall 2022a). Kommunen kan använda sig av markanvisningstävlingar för att knuffa företagen i den riktning de vill, men i slutändan är det den vinnande aktören som bestämmer huruvida exempelvis bilpool ska implementeras (Rosvall 2022b).

Att kommunen satsar på att uppgradera cykelnätverk och göra dem mer tillgängliga skulle kunna bidra till att det blir enklare för boende att välja cykeln. Kommunen satsar framför allt på ett högklassigt cykelnät som ska göra det mer attraktivt att cykla och en god kvalitet kan tänkas förstärka argumenten för cykling (Dahlman & Rundgren 2012; Cao, Mokhtarian & Hand 2007). Trafikplaneringen i Brunnsnäs utgår från gåendes och cyklisters perspektiv och det skapas planeringslösningar som ska uppmuntra till mindre användning av bil (Lunds kommun 2013). Att sätta gående och cyklister i fokus kan vara ett första steg till att påverka medborgarnas primära alternativ. När boende och besökare inte behöver kompromissa eller anpassa sig efter biltrafiken skapas nya möjligheter. Ett beteende är, som tidigare påpekat, lättare att förändra när individen kan undvika att kompromissa (Höysniemi & Salonen 2019).

I arbetet med tredjedelsmålet har kommunen bland annat infört en Mobility Management-grupp som verkar för att fler ska välja transportmedlet spårvagn (Rosvall 2022b). Spårvagnens tätliggande stationer i Brunnsnäs erbjuder, i förhållande till parkeringshusen, ett transportmedel inom gångavstånd vilket kan tänkas leda till att standardalternativet byts från att åka bil till att ta spårvagnen (Mont, Lehner & Heiskanen 2014).

Som tidigare nämnt kommer all sopsortering i Brunnsnäs vara genom sopsugsystemet (Rosvall 2022b). Det blir alltså det förvalda vilket enligt Mont med fleras teorier kommer innebära ett förändrat beteende (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). När boende

knuffas till att endast använda sopsugsystemet kommer beteendet förmodligen bli en vana (Lindahl & Stikvoort 2015). Genom att kommunen erbjuder sopsorteringsystemet är det möjligt för invånarna att sortera regelbundet och om viljan är stark nog kan beteendet bibehållas för att skapa egenvärde (Weber 1983). Men frågan kan ställas om det beteendet som kommer från sopsugsystemet inte kan uppnås av en vanligare system med sopstationer och sopbilar. Det nya avfallssystemet skapar möjligheter för invånarna att sortera sina sopor, men ett vanligt system hade kanske kunnat vara likvärdigt.

Rosvall berättar i intervjun om hur kommunen kan påverka vilka aktörer som får möjlighet att etablera sig i Brunnsnäs med hjälp av markanvisningstävlingar. ICA som vann en av tävlingarna ska odla lokalt producerad mat som de sedan distribuerar i butiken. Den egna odlingen var en av anledningarna till att ICA vann tävlingen enligt Rosvall (Rosvall 2022b). När kommunen är med och skapar möjligheter för aktörer att förverkliga den här typen av koncept ger det plats åt ett nytt alternativ i matbutiken för både boende och besökare (Thaler & Sunstein 2008). Den lokalproducerade maten innebär färre transporter till matbutik vilket innebär att när butiksbesökarna väljer det lokala alternativet gynnas en hållbar framtid (Gulliksson & Holmgren 2021)

7.4 Bruk av sociala normer

Det sista nudgingverktyget, *bruk av sociala normer*, definieras av de visioner och mål som finns för Brunnsnäs. Kommunen kan använda verktyget genom att påverka och försöka införa sociala normer som upprätthåller miljövänliga beteenden.

Individens val kan motiveras av graden meningsfullhet och tillfredsställelse som ges av en handling. Att se sig själv som en del av något större menar Höysniemi och Salonen kan vara ett motiv bakom en miljövänlig handling (Höysniemi & Salonen 2019). Att vara del av den norm som råder i ett samhälle skulle kunna vara ett sätt att vara en del av samhällets gemenskap. Därför kan användandet av normer i viss mån påverka individers val. Människors val påverkas även av människorna i deras närmaste krets. De flesta tenderar att följa strömmen och göra som de runt omkring gör (Thaler & Sunstein 2008). Att vara en del av en grupp är viktigt för människor och därför kan det antas att man ändrar sitt beteende för att passa in (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018). Kommunen pekar på att Thailandresan anses vara för ohållbar blivit en norm och att ett

lokalt intresse växer fram (Dalman och Rundgren 2012). Kopplat till tidigare teorier om hur gruppen formar sig efter varandra kan kommunens spaning vara ett steg in i en ny resenorm. Det kan däremot inte anses vara en planeringsåtgärd från kommunen då normen vuxit fram separat från kommunens påverkan och genom befolkningen i allmänhet.

Att planera för en fin stad, som bidrar till viljan att röra sig i den, kan också anses vara ett sätt att använda sig av sociala normer (Lunds kommun). Genom att få fler att röra sig i staden kan det både bidra till "ett gruppträck" samt att det blir en vanemässig rutin (Bauman & May 2004). Likt John med fleras resultat från forskning kan individens val påverkas av vad deras grannar gör, vilket skapar sociala normer i områden (John m. f. 2011). Viktigt att poängtera är att det vid tillfället bor ca tusen personer i Brunnsberg (Rosvall 2022b) och att det kan påverka mängden sociala normer som skapas och bevaras.

Planeringen sker enligt Lunds kommun utifrån de gåendes perspektiv. Genom att gång blir mer lättillgängligt är det stor chans att fler väljer att gå (Mont, Lehner & Heiskanen 2014). Människor påverkas mycket av vad andra i gruppen gör. (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018, Koessler 2019 etc.) I Koesslers forskning visar det sig att försökspersonerna i stor utsträckning väljer det val som de får höra att andra har valt (Koessler 2019). Detta bevisar hur de individuella mikrohandlingarna tillsammans kan skapa samhällsliga strukturer som i sin tur påverkar medborgarna (Maiwald & Suerig 2020). Genom att stora grönområden för lek och motion planeras i mycket nära anslutning till stadsdelen uppmuntras en bilfri vardag. Kommunen resonerar att när utflyktsmål ligger nära geografiskt kommer det underlätta och uppmuntra gång (Lunds kommun 2013). Påföljderna kan tänkas bli större för de som väljer att använda bil trots närheten, om normen blir stark inom gruppen (Klintman, Lunderquist & Olsson 2018). Om många i grannskapet väljer bort bilen kan det innebära att fler gör samma val (John m.fl. 2011).

Både Koessler och Aschs studier på beteende och konformitet går att applicera på de normer som kan skapas i Brunnsberg. Enligt kommunen kan spårvägen bidra till en kollektivtrafiksnorm (Lunds kommun 2013; Brunnsbergsprojektet 2018). Koessler och Asch menar att individer vill passa in och därför anpassar sig (Koessler 2019; Thaler &

Sunstein 2008). Men för att det ska realiseras enligt deras teorier måste först en majoritet av samhället vara med på att växla om till kollektivtrafiken. Där en utbyggd kollektivtrafik är en av förutsättningarna. Det kan tänkas att bruk av sociala normer är ett nudgingverktyg som går att använda tillsammans med andra beteendeförändrande verktyg. När beteendet har förändrats hos en del av befolkningen kan vikt läggas vid verktyget att använda normer. Kommunen har dessutom tagit fram en strategi för att sänka parkeringsnormen i Lunds kommun (Lunds kommun 2013). En del av strategin består av att parkeringsplatser flyttas ut från området och blir mindre lättillgängliga. Som precis nämnt kan förändringen i normen då anses verka när en förändring i den fysiska miljön först gjorts.

Genom stadsodling menar kommunen att de kan öka människors delaktighet i det offentliga rummet och på så sätt skapa ett större engagemang för miljön. Detta skulle kunna kopplas till det ägarskap som regeringen menar är nödvändigt för att samhället ska gå mot en mer hållbar framtid (Regeringen 2017). Men eftersom odlarföreningen som har hand om det stora jordbruksområdet i Kunskapsparken inte har plats för fler medlemmar i nuläget kan det vara svårt att faktiskt öka delaktigheten (Rosvall 2022b). Kommunen har idag inte planer på att skapa ytterligare odlingsmark vilket innebär att de inte aktivt arbetar för att skapa ett ännu större engagemang som kan påverka normerna inom just stadsodling.

8. Slutsats

Den här studien behandlar hur en hållbar stadsutveckling kan formas av den kommunala planeringen med hjälp av hållbara beteenden. Genom analys av kommunala planeringsdokument och intervju med en samhällsplanerare, utifrån hållbarhets- och beteendeteorier har frågeställningarna kunnat besvaras.

I vilken mån försöker den kommunala planeringen påverka beteende hos boende och besökare i Brunnshög?

Studiens resultat visar att kommunen arbetar med den fysiska planeringen för att påverka invånarnas beteende. Några exempel är den nya spårvägen, parkeringshus som placeras i stadens utkant, odlingsområde i en närliggande park och ett omfattande sopsugsystem under marken. Planeringen i Brunnshög visar även på insatser för att uppmuntra till miljövänliga beteenden. Kommunen har en Mobility Management-grupp som bland annat arbetat med att få fler att vilja åka spårvagn. I markanvisningstävlingar väljer kommunen olika fokusområden, exempelvis delningsekonomi eller innovation, där företagen tävlar om att framföra den bästa lösningen.

Däremot finns det delar av planeringen där beteendepåverkande åtgärder inte är lika omfattande. Resultatet visar att kommunen använder sig av alla nudgingverktygen men i olika utsträckning. När det gäller hållbara resesätt verkar kommunens planering använda sig av alla fyra verktyg. Man fokuserar i flera av dokumenten på hållbart resande, vilket kan vara anledningen till att alla nudgingverktyg tillämpas inom det området. Odlingsmöjligheter motiveras av kommunen med tre av fyra nudgingverktyg. För verktyget om förändring av standardalternativ kan det tänkas påverka medborgarnas möjlighet till val av lokalproducerade produkter men inte specifikt deras egna odlingsmöjligheter. Även avfallshantering kan kommunen anses arbeta med genom tre nudgingverktyg. Kommunen gör tydliga insatser för att informera och förenkla användandet av sopsugsystemet. Systemet blir det förvalda alternativet för boende, men för besökare finns inte lika många åtgärder. Delningsekonomi är det fokusområde där först åtgärder från kommunens sida med hjälp av nudgingverktyg kan hittas. Kommunen uttrycker en önskan om att bilpooler ska vara förstahandsvalet framför bilägande men beskriver inte hur, förutom via byggaktörer, de ska skapas.

Kommunen är medveten om sin position att kunna påverka både boende och besökare. I den fördjupade översiktsplanen står att de arbetar med beteendeförändring, men det syns inte lika tydligt i resterande text. I intervjun framkommer det att kommunen arbetar med beteendeförändring men att det inte görs i så stor utsträckning.

På vilka sätt arbetar kommunen för att boende och besökare i Brunnsnäs ska kunna agera ekologiskt hållbart när det gäller resesätt, odlingsmöjligheter, avfallshantering samt delningsekonomier?

Hållbara resesätt

Studien visar på att kommunen bidrar till ökad information om kollektivtrafiken med deras tekniska åtgärder rörande exempelvis realtid vilket tidigare studier har visat leder till att fler använder kollektivtrafiken. Därför kan den planeringen som rör informationsteknik för kollektivtrafiken sägas påverka den ekologiska hållbarheten för boende i Brunnsnäs. Ett annat sätt att få medborgarna att minska sin bilanvändning är att kommunen planerar att förlägga Skåneleden i nära anslutning till Brunnsnäs. På så sätt blir naturen mer lättillgänglig. Kommunens tanke är att natur som ligger geografiskt nära underlättar valet att göra miljövänliga beteenden såsom att välja att promenera. Planeringen sker även utifrån de gåendes perspektiv vilket innebär en önskad "gåendenorm". Även om förhoppningar är att skapa en ny norm finns inga tydliga insatser, i varken dokument eller av det som kan höras i intervjun.

Kommunen planerar att placera alla parkeringshus i utkanten av området för att på så sätt minska biltrafiken inne i stadsdelen. Diskussion huruvida den här typen av avgränsning kan räknas som nudging eller inte kvarstår. Oavsett tillvägagångssätt är det en planeringsprincip som påverkar boende och besökare i Brunnsnäs och begränsar deras bilanvändande, vilket leder till ett mer hållbart beteende. När bilar inte tar upp lika mycket plats i trafiken kommer gående och cyklister inte behöva kompromissa eller anpassa sig efter biltrafiken. Enligt teorier som tas upp är det lättare att förändra beteendet om man inte behöver kompromissa med sin bekvämlighet, vilket kan anses underlättas när det blir enklare och trevligare för gående och cyklister i trafiken.

Likt tidigare forskning arbetar kommunen med att få den fysiska miljön att anpassa sig till gående och cyklister. Kommunen vill skapa miljöer som är trevliga att vistas i, genom att exempelvis implementera självtömmande soptunnor och skapa grönstrukturer som är mysiga att röra sig i. Planeringen av den fysiska miljön kan tänkas vara en uppmuntrande nudge till att välja cykel eller gång i stället för bil. Det högklassiga cykelnätverk som planeras kommer sannolikt att bidra till att fler kan tänka sig att cykla.

I Brunnshög ska all shopping och service samlas runt gemensamma torg för att motivera kollektivtrafik. Genom att spårvägen placeras tvärs igenom hela Brunnshög kan individens val av transportmedel anses påverkas av tillgängligheten. För att minimera osäkerheten om att boende och besökare inte kommer åka med spårvagnen på grund av deras gamla vanor, är en central spårväg en bra åtgärd för att underlätta det nya miljövänliga beteendet. Det är även viktigt att kommunen planerar för att invånarna inte ska behöva kompromissa med bekvämligheter när det gäller kollektivtrafiken. Att spårvägen finns är grunden till att invånare ska ha möjlighet att använda den i första hand.

Odlingsmöjligheter

Med kommunens kurser i odling kan kunskap spridas om möjligheterna till stadsodling och odling på balkong eller innergård. Som nudgingverktyget *förenkling och inramning av information* menar, kan de miljövänliga valen göras när individerna får tillgång till enkel och detaljerad information. Den stora del av Kunskapsparken som skapas för stadsodling ger invånarna möjlighet till lokal odling och kan även bidra med inspiration och information till besökare. Stadsodlingen syftar till att skapa en delaktighet bland invånarna i Brunnshög och att få dem att bli mer engagerade i miljöfrågor. Teorierna säger bland annat att altruistiska handlingar är kopplat till att individen ser sig själv i ett större sammanhang, vilket den kan tänkas göra genom delaktighet i stadsodlingen. Därför skulle kommunens arbete kunna vara en bidragande faktor till att fler boende och besökare i Brunnshög kan vara mer hållbara. Tyvärr kan odlingsgruppen som förvaltar jordbruksmarken inte ta emot fler medlemmar och kommunen planerar inga nya odlingsområden.

Den lokala matproduktion som ICA ska arbeta med i Brunnshög bidrar i sig inte till att boende eller besökare själva kan odla sina grödor. Däremot möjliggör det för dem att

handla lokalt producerad mat vilket i sin tur kan anses vara en miljövänlig handling. Därför är planering genom markansvisningstävlingarna i Brunnsnög i viss mån medverkande i boende och besökares potential till att agera hållbart.

Avfallshantering

Dokumentanalysen synliggör hur sopsystemet, som planeras av kommunen, ska ge återkoppling till användarna och att inkasterna ska vara automatiserade för att underlätta användandet. Enligt de teorier som framförts är den typen av information en starkt bidragande faktor till att människor knuffas i rätt riktigt. Planen för avfallssystemet i Brunnsnög är att alla innergårdar ska ha sopstationer som är kopplade till sopsugsystemet. Stationerna kommer vara det enda sättet att slänga avfall och även här går det att diskutera om det här är för avgränsande för att räknas som nudging. Visionen är trots detta att fler boende kommer ha tillgång till enkel sopsortering vilket anses vara ekologiskt hållbart. I och med sopsystemets utbredning på varje gård har kommunen gjort ett jobb med att göra det bekvämt för de boende. När det kommer till besökarna är sopsystemet inte lika avancerat. Kommunen planerar självtömmande soptunnor men motiven verkar mest vara att ytorna ska hållas rena.

Delningsekonomier

Kommunens förmåga att påverka delningsekonomier i Brunnsnög är delvis begränsad. Kommunen har ambitioner om att göra det enklare för invånarna att vara medlemmar i olika bilpooler och använder sig i viss utsträckning av markansvisningstävlingar för att stimulera utvecklingen av delningsekonomier. Det kommunala bostadsbolaget LKF har skapat ett bostadshus med flera delningsfunktioner för cykel med mera. De funktionerna är dessvärre begränsade till endast den bostadsrättsföreningen och kan inte anses påverka den större delen av boende och besökare i Brunnsnög.

9. Framtida forskning

Vidare forskning på flera stadsdelar i Lund skulle vara intressant då hållbar utveckling är ett begrepp som ständigt skiftar och förnyas i sin definition. Tidigt i processen fanns förslaget att göra en jämförande studie mellan två caseområden. För framtida studier hade det förmodligen varit givande att göra en sådan analys. I det fallet hade kanske även fler övergripande slutsatser kunnat dras med en jämförande studie. Som framkommer i studien har byggaktörerna i vissa avseenden fler möjligheter att påverka invånarnas beteende. Av den anledningen hade ytterligare studier på byggaktörernas potential att påverka boende och besökares beteende i Brunnshög och även i andra områden varit intressant.

Referenser

Abelholt, Philippa (2018). *Att främja miljömässigt hållbart beteende*. Karlstad Business School. <http://www.diva-portal.se/smash/get/diva2:1233211/FULLTEXT01.pdf>

Adams, W. M. (2002). Sustainable development? In Johnston, R. J., Taylor, Peter J. & Watts, Michael J. (red.). *Geographies of global change, remapping the world*. Andra upplagan. Malden: Blackwell Publishing.

Ammenberg, Jonas, Gustafsson, Sara & Hjelm, Olof (2013). Inledning. I Ammenberg, Jonas & Hjelm, Olof (red.). *Miljöteknik - för en hållbar utveckling*. Lund: Studentlitteratur.

Bauman, Zygmunt & May, Tim (2004). *Att tänka sociologiskt*. Andra upplagan. Göteborg: Korpen.

Boverket & Naturvårdsverket (2000). *Miljöinriktad fysisk planering*. https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2000/miljoinriktad_fysisk_planering.pdf

Brunnshögsprojektet (2018). *Social hållbarhet - exempel på hur vi jobbar med social hållbarhet i Brunnshög, Lunds nya stadsdel*. Lunds kommun. Tillhandahållen av Kommunkontoret.

Bryman, Alan (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Tredje upplagan Stockholm: Liber.

Burritt, Roger L. & Schaltegger, Stefan (2010). *Sustainability accounting and reporting: fad or trend?* Emerald Group Publishing Limited. Accounting, Auditing & Accountability Journal Volym 23 Nummer 7, 201.

Cao, Xinyu., Mokhtarian, Patricia L. & Hand, Susan L. (2007). *Do changes in neighborhood characteristics lead to changes in travel behavior? A structural equations modeling approach*. Transportation, 34: 535–556.

Dalman, Eva & Rundgren, Katarina (2012). *Lund NE/Brunnshög: vision och mål*. Lund: Lund NE/Brunnshög.

Denscombe, Martyn (2018). *Forskningshandboken, för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 4:e upplagan. Lund: Studentlitteratur.

Eckerberg, Katarina. Lundgren, Lars J. Svedin, Uno & Sörlin, Sverker (2003). Från miljöforskning till forskning för hållbar utveckling. I Lundgren, Lars J. (red.). *Vägar till*

kunskap: några aspekter på humanvetenskaplig och annan miljöforskning. Eslöv: B. Östlings bokförl. Symposion.

Edling, Christofer & Liljeros, Fredrik (red.) (2016). *Ett delat samhälle: makt, intersektionalitet och social skiktning*. 2. rev. och utök. uppl. Stockholm: Liber.

Europakommissionen (2016). *A European agenda for the collaborative economy*.
<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0356&from=SV> Hämtad 2022-04-19.

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik, Towns, Ann E. & Wängnerud, Lena (2017). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Femte upplagan Stockholm: Wolters Kluwer.

FN (1987). *Our Common Future*. Report of the World Commission on Environment and Development.
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

Galli, Raoul, Björklund, Ulf & Hannerz, Ulf (red.) (2019). *Nyckelbegrepp i socialantropologin*. Stockholm: Socialantropologiska institutionen, Stockholms universitet.
https://www.socant.su.se/polopoly_fs/1.420948.1547470913!/menu/standard/file/190114-Nyckelbegrepp%20i%20socialantropologin-2019.pdf

Gulliksson, Håkan. & Holmgren, Ulf (2021). *Hållbar utveckling, livskvalitet, beteende och teknik*. Lund: Studentlitteratur.

Hjelm, Olof (2013). Varför finns miljöproblem? I Ammenberg, Jonas & Hjelm, Olof (red.). *Miljöteknik - för en hållbar utveckling*. Lund: Studentlitteratur.

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

IPCC (2022). *Climate Change 2022, Impacts, Adaptation and Vulnerability*. Working Group II. Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_SummaryForPolicymakers.pdf Hämtad 2022-04-21.

Jensen, Eric A. & Laurie Charles (2016). *Doing real research - a practical guide to social research*. SAGE publications.

John, Peter, Cotterill, Sarah, Richardson, Liz, Moseley, Alice, Stoker, Gerry,

Wales, Corinne, Smith, Graham, Liu, Hanhua & Nomura, Hisako (2011), *Nudge, Nudge, Think, Think: Experimenting with Ways to Change Civic Behaviour*, London, Bloomsbury Academic.

Klintman, Mikael. Lunderquist, Thomas & Olsson, Andreas (2018). *Gruppens grepp, hur vi fördomsfulla flockvarelser kan lära oss leva tillsammans*. Natur & Kultur.

Larsson, Rebecka & Rosvall, Ib. XXXX *Hållbara Brunnshög - en sammanfattning av initiativ och projekt*. Brunnshögsprojektet, Lunds kommun. Tillhandahållen av Kommunkontoret.

Lindahl, Therese. & Stikvoort, Britt (2015). *Nudging - det nya svarta inom miljöpolicy?*. Fores Studie 2015:3. Stockholm: Fores.

Lunds kommun (utan år). *Om tredjedelsmålet*.

<https://old.lund.se/globalassets/brunnshog/hamta-material/200430-tredjedelsmalet.pdf>
Hämtad 2022-03-31.

Lunds kommun (2013). *Fördjupning av översiktsplanen för Lund NE/BRUNNSHÖG*. Tillhandahållen av Kommunkontoret.

Lunds kommun (2018). *Hållbarhets-PM Brunnshög - Åtgärdsprogram för framtidens samhällsutmaningar*.

<https://moten.lund.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namnden/tekniska-namnden-2020-11-18/agenda/bilaga-2hallbarhetspmpdf?downloadMode=open>

Lunds kommun (2020). *Framtiden ligger i Brunnshög*.

<https://old.lund.se/globalassets/brunnshog/marknadsmaterial/brunnshogs-vision.pdf>
Hämtad 2022-03-31.

Lunds kommun (2022a). *Leva i Brunnshög*.

<https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/stadsutvecklingsprojekt/brunnshog/leva-i-brunnshog> Hämtas 2022-04-11.

Lunds kommun (2022b). *Hållbara Brunnshög*.

<https://lund.se/stadsutveckling-och-trafik/stadsutvecklingsprojekt/brunnshog/hallbara-brunnshog> Hämtad 2022-03-31.

Lunds kommun (2022c). *Ta del av allmänna handlingar*.

<https://lund.se/kommun-och-politik/arkiv-och-allmanna-handlingar/allmanna-handlingar-och-diarium> Hämtad 2022-04-11.

Lunds kommun (2022d). *Så styrs kommunen*.

<https://lund.se/kommun-och-politik/sa-styrs-lunds-kommun/sa-styrs-kommunen>

Hämtad 2022-04-26.

Koessler, Ann-Kathrin (2019). *Setting New Behavioral Standards: Sustainability Pledges and How Conformity Impacts Their Outreach*. University of Osnabrueck.

<http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3369557>

Maiwald, Kai-Olaf. & Suerig, Inken (2020). *Microsociology - A tool kit for interaction analysis*. Abingdon, Oxon: Routledge.

Mont, Oksana. Lehner, Matthias. & Heiskanen, Eva (2014). *Nudging, Ett verktyg för hållbara beteenden?*. Naturvårdsverket. Rapport 6642.

<http://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1610782/FULLTEXT01.pdf>

Nationalencyklopedin, makrosociologi.

<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lang/makrosociologi> Hämtad 2022-04-01.

Norén, Alexander (2018). *Nudge - så funkar det*. Stockholm: Volante.

Nyström, Jan. & Tonell, Lennart (2012). *Planeringens grunder, en översikt*. Lund: Studentlitteratur.

Plan- och bygglag (2010:900) (2010).

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900 Hämtad 2022-04-12.

Regeringen (2017). *Sverige och Agenda 2030 — rapport till FN:s politiska högnivåforum 2017 om hållbar utveckling*.

<https://www.regeringen.se/49f006/contentassets/f883444856cd40838e69a22d5da2beed/sverige-och-agenda-2030--rapport-till-fns-politiska-hognivaforum-2017-om-hallbar-utveckling.pdf> Hämtad 2022-04-12.

Region Skåne (2020). *Det öppna Skåne 2030*.

https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/regional-utveckling/regional_utvecklingsstrategi_oppna_skane_2030.pdf Hämtad 2022-04-14.

Rosvall, Ib (2022a). *Hållbarhet i Brunnsnög, hur stadsdelen når Lunds kommuns mål*. Brunnsnögsprojektet, Lunds kommun. Tillhandahållen av Kommunkontoret.

Rosvall, Ib; kommunikatör och samhällsplanerare vid Brunnsnögsprojektet (2022b). Intervju 29 april.

Schmidt, Andreas T. & Engelen, Bart (2020). The ethics of nudging: An overview. *Philosophy Compass*. Volume 15. Issue 4.
<https://compass.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/phc3.12658> Hämtad 2022-04-07.

Sveriges miljömål (u.å).
<https://www.sverigesmiljomal.se/sa-fungerar-arbetet-med-sveriges-miljomal/> Hämtad 2022-04-12.

Thaler, Richard H. & Sunstein, Cass R. (2008). *Nudging, improving decisions about health, wealth and happiness*. London: Penguin Books.

UNDP (2017). *Vad betyder hållbar utveckling?*
<https://www.globalamalen.se/fragor-och-svar/vad-betyder-hallbar-utveckling/> Hämtad 2022-04-06.

UNDP (2021). *HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN*.
<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>
Hämtad 2022-04-06.

Urde, Ie (2015). *Hållbar livsstil genom kommunikationskampanjer - Mjuka värden en förutsättning för att uppnå en hållbar utveckling?* Sveriges lantbruksuniversitet.
https://stud.epsilon.slu.se/7620/7/urde_i_150218.pdf

Weber, Max (1983). *Ekonomi och samhälle : förståendesociologins grunder. I Sociologiska begrepp och definitioner. Ekonomi, samhällsordning och grupper*. Lund: Argos.

Zorell, Carolin (2020). *Nudges, Norms, or Just Contagion? A Theory on Influences on the Practice of (Non-)Sustainable Behavior*.
<https://www.mdpi.com/2071-1050/12/24/10418?fbclid=IwAR2tEkbb5MbysGaRF1muZiGJzc4rY93K7jo4ETNkEPZOgs0kfIT9Pv1Gnbk>

Bilaga 1: Kodbok

<u>Kodning</u>	<u>Definition</u>	<u>Exempel</u>
Förenkling och inramning av information	Att informationen ramas in, betonas, blir mer detaljerad och läggs fram på det sätt som är mest lämpligt för individers förmåga att behandla ny kunskap och fatta beslut.	<i>“Sopsuganläggningen erbjuder en effektiv avfallsinsamling där möjligheten att återkoppla till den enskilda konsumenten utreds”</i>
Förändringar i den fysiska miljön	Att förändra den fysiska miljön på ett sätt som påverkar individers val och gör det enklare att välja rätt beslut i vardagslivet.	<i>“En spårvägslinje planeras och den blir en sammanbindande röd tråd genom områdena mellan Lund C-ESS.”</i>
Förändringar i standardalternativ	Att förändra det förvalda alternativet till något annat eftersom att människan vanligtvis väljer den enklaste vägen utan motstånd.	<i>“Blandstaden som planeras ska minska behovet av transporter genom att kunna erbjuda service, såväl butiker som rekreation, på nära håll.”</i>
Bruk av sociala normer	Att använda sig av de sociala normerna som finns och som antyder vad som är rätt att göra för individen. Den osäkre individen anammar ofta det beteende som observeras hos andra individer.	<i>“Parkeringsnormen för området har redan sänkts genom framtagande av en särskild parkeringsstrategi och –norm för Brunnshög”</i>

Bilaga 2: Transkribering av intervju

Transkribering av Intervju med Ib Rosvall på Lunds kommun, 29.04.2022. Intervjun skedde på Lunds kommunhus Kristallen och tog 32:09 minuter.

[...]

Majken: Jag tänkte först fråga, för jag har ju läst de här dokumenten med mycket såhär visioner och mål. Så jag undrar vad har ni gjort hittills som ni tror kan bidra till ett hållbart beteende i Brunnshög.

Ib: Bra fråga, nej men det finns väl flera aspekter med det men mycket ligger också på de som bygger. alltså det byggs, de här husen som byggs. Vi har ju markansvisningsverktyget som vi främst använder och då är det så att i och med att kommunen äger marken i Brunnshög så anordnar vi tävlingar i princip allt nu som är i Brunnshög, kommande markbeställningar kommer ske genom tävlingar, nästan uteslutande om det inte är något byte. Men där kan ju byggaktörerna då helt enkelt, då har vi en bit mark som vi säger att den här biten är kommunen beredd att sälja och då tävlar byggaktörerna då på olika sätt och ett av de sätten att tävla på är just hållbarhet. Nä men vi ska göra ett hus som är i framkant när det kommer till att återanvända grävatten eller vi ska göra ett hus som genererar mer energi än vad det gör av med och då är det en jury som väljer ut vinnaren i de fallet. Där har vi ett exempel då på, och då ser vi vissa hus som är väldigt hållbara, alltså vi kan också se att 92 av de färdigställda husen har idag solceller och det är alltså, det täcker ju inte energibehovet helt absolut inte men det är en bit på vägen. Många av dem har just det här delningsekonomier, fordonspooler man kan dela. Där finns ju en aspekt av det, att de som faktiskt bygger husen ser till att de är ekologiskt hållbara och då få också med ett beteende hos de som bor där. Vi som kommun har även huset Xplorion som är ett bilfritt boende och där då LKF, det kommunala bolaget, då satsade stenhårt på att det ska vara enkelt att ta sig fram med cykel här, du ska kunna ta en lådcykel upp till din lägenhet. Hissar loftgångar, allting är så passa breda, det ska finnas en stor cykelpool, fint garage. De har, vilket jag tycker är sådant man borde ha överallt, man blir lite avundsjuk, en gång i veckan kommer det dit en kille som har en cykelaffär och hjälper de boende med deras cykelproblem. Och det är såna grejer som kan uppmuntra till ett hållbart beteende. Men

sen kan man också se hur vi sätter, hur man då rent planeringsmässigt, vi har en grej som heter tredjedelsmålet, det kanske du har koll på om du läst dokumenten?

Majken: Ja det har jag.

Ib: Då behöver jag inte dra hela det. Men tredjedelsmålet gör ju att, det här med att färre ska ta bilen det gör att vi placerat mobilitetshuset eller ja parkeringshusen, vi placerar, du har ju inget garage i Brunnsnäs, de boende kan inte enkelt ta hissen ner till bilen, utan vi placerar dem i utkanten av de här områdena, för det är ju delområden. Så i södra Brunnsnäs ligger parkeringshuset då mot Solbjersvägen. Och de är placerade så att så många som möjligt som bor i Brunnsnäs ska ha närmare till spårvagnen än till sin egen bil. Och lite den typen av beteende försöker vi då vi försöker nudga om du vet vad nudging är?

Majken: Ja precis det är en av mina teorier.

Ib: Ja exakt så nudging är ju ett sätt där vi verkligen försöker hitta, alltså hitta sätt att uppmuntra att leva lite mer hållbar. Och tredjedelsmålet i sin tur gör ju också att vi planerar de här små gatorna, gator som du ska vilja vara på. För du kan inte bara säga ah jag ha långt till bilen då kommer folk inte ta den. Det handlar om att bygga miljöer som ändå är såhär det är trevligt att vara här då kan jag tänka mig att gå här.

Majken: Mm ja, jag tänkte för du pratade om de här byggaktörerna eller de som bygger men hur, är det så att ni kan se till att de som vinner faktiskt gör det de sagt att de ska bygga en bilpool och att de ska ha solceller och avfallssystem?

Ib: Alltså ja både och, ja kan man säga. när det kommer till tävlingar, det finns något som heter stopplagen och den innebär att vi kan inte säga, vi får inte ställa krav på bygget riktigt, men däremot när då, säg att byggaktör A vinner och lovar att vi ska vara i framkant när det kommer till energi, vi ska generera mer än vad vi gör av med, vi ska vara i framkant när det kommer till dagvattenhantering. Då gör vi så att när de byggaktörerna har vunnit en markanvisningstävling då skriver vi en så kallad hållbarhetsöverenskommelse och det är en överenskommelse som vi har tagit fram eh som helt enkelt, där vi som kommun visar och skriver ner vad vi gör, och där gör ju vi

grejer som det lågtempererade fjärrvärmenätet som då har rester från forskningsanläggningarna vi har sopsugen, det är kommunen som har gjort de grejerna till exempel jobbar vi med dagvattenhantering och då säger vi lite 'detta gör vi som kommun, vad gör ni?' och sen så skriver vi en överenskommelse och de baseras då på Brunshögs hållbarhetsmål, alltså minimera, balansera, maximera. Men, sen följer vi ju upp det tillsammans med byggaktörerna. Då kan vi säga, här levererar ni, här levererar ni inte. Eh, och så då ja, och där kan vi inte göra så mycket mer än att säga där är ni, nu markanvisar vi inte till er nästa gång.

Majken: Okej så ni kan alltså ge, vissa typ er av "sanktioner"?

Ib: Ja precis. Ni är out, så att säga.

Majken: Ja, har du några andra exempel på, för du sa själv nudging, att ni jobbade med det, har du några andra exempel på hur ni jobbar så? När ni benämner att ni jobbar med nudging så?

Ib: Jo men det handlar ju om att till exempel bygga de här miljöerna som du vill uppehålla dig i det är ju det mycket kommunen, för att kommunen ansvarar för de publika miljöerna så det är mycket så vi kan göra det i. Sen alltså, parkerna och så, nobelparken är ju klar, där är det ju inte, där är det väl inte jättemycket exempel på sådant egentligen, på rak arm. Men det är mycket i själva husen, typ att man hittar olika sätt att använda mindre vatten på och såhär, jag tänker att LKF Xplorion är nog ett rätt intressant case om du vill ha fler, då kan du komma in på ett specifikt hus.

[...]

Majken: [...] det jag undrar är hur gör den här sopsugen eller system det mer hållbart, kan du förklar hur det är bättre än andra system?

Ib: Ja alltså det är, anledning då till att man anser att det är mer hållbart, det är ju då, det är inte bara den ekologiska hållbarheten utan den sociala hållbarheten. För att om vi gör det här slipper tunga stora sopbilar köra in och ut ur stadsdelen, då kan man hålla dessa delområden ganska fria från tunga fordon och det möjliggör då för oss att planera för en

sådan sak mindre, sen är det såklart att brandbilar och sådant måste komma in ändå. Så att det är ju, så sopbilar får också mycket lägre transportsträckor och allt går då, allting som du slänger i Brunnsnög går ner i en terminal, eller går ner i ett rör som går till en terminal som då är till exempel ska bli helt solcellsdriven som ligger utanför området och dit då kommer en sopbil och hämtar upp det. Så det blir mycket mycket mindre transportsträckor.

Majken: Okej, och för de boende, finns de här stationerna utspridda då?

Ib: Ja fast inte idag, för det har det är lite försenat.

Majken: Okej men tanken är att det ska vara utspritt så att det är nära varje boende också

Ib: Ja.

Majken: Så det inte är heller att man behöver gå långt

Ib: Nä nej alltså det är väl, jag vet faktiskt inte men det finns väl nån forma a standard.

Majken: mm

Ib: Som vi följer, men det finns inte sopnedkast, så du måste ju slänga det nånstans.

Majken: Och de är de enda ställena man kan slänga i då?

Ib: Ja, det är fyra sake du slänger i dem, det är papper, plast, hushållsavfall och matavfall, sen de övriga finns såna här UVS utplacerade i staden, och de är ju för glas och metall så att, rören går sönder.

Majken: Ja okej. Ja

Ib: Men det finns en intressant målkonflikt det, men det är lite utanför det här egentligen men tack vare Brunnsnögs väldigt avancerade infrastruktur så, med breda rör undan till

och plus sopsugen, det gör att gatorna blir ganska breda för det måste vara så jäkla mycket rör under. medan så att det är verkligen, och så vill man bygga smått.

[...]

Majken: jag tänkte lite mer på det här med odlingarna då, hur jobbar ni i kommunen för att dem ska användas eller gå att användas eller är det bra på alltså byggföretagen då eller finns det kommunala platser?

Ib: Ja men det finns lite olika odlingar. Byggföretagen har ju på innergårdar och balkonger och så, sen har ju ICA också ha odling som de säljer inne i butiken, så det sköter de helt själva.

Majken: Har ni varit med och påverkat det med att de var just dem som fick ehm.

Ib: Det var en tävling.

Majken: Ah det var en tävling.

Ib: Och där presenterade dem de skarpaste caset eller liksom förslaget och där var ju ett förslag, var just den biten. Så indirekt, men indirekt inte. Men vad hette det, sen har vi också den här stadsodlingen, och den börjar ju som, jag vet inte om du har koll på det här med Placemaking?

Majken: Nej inte riktigt,

Ib: Det är lite så, vi försöker då göra platsen till en plats innan det är en plats så att säga.

Majken: Ah att ni har parkera innan bostäder eller?

Ib: Ja det har vi som ett resultat av det. Men 2010 var ju Brunnsberg verkligen bara åker och den här lilla asfalterade biten eh och då var vi så här vad ska vi göra med platsen så länge? och då bjöd vi in en odlarförening som heter, nu minns jag inte vad den heter men det finns en odlarförening i lund och då var ju, och de var ju på det och gjorde det

glatt, men då var ju stadsodling inte så stort, alltså detta är 2010, det var inte så trendigt, men under tiden så blev det verkligen det, så nu har ju det blivit Lunds största odlarförening, men den plasten ska ju bebyggas. Så att, men de visste ju från start att när det här börjar byggas, och i många andra såna här fall för det är detta som är utmaningen, nu har ni fått det sen adjö, men de kommer ju ha en permanent plats i Kunskapsparken, så där kommer de har 1,7 hektar tror jag om jag inte minns fel. Så är ganska stor, alltså Kunskapsparken innehåller väldigt, ett väldigt stort odlingsområde där de då ska vara permanent, och det har ju kommunen hand om. Alltså föreningen har hand om det men det är kommunen som har marken. Och där tror jag om jag minns rätt att det i själva avtalen, liksom krav på att de ska odla, att marken måste användas, den ska liksom. Men sen kan det också vara om du gör äng, det är också bra för den biologiska mångfalden. men liksom att den ska användas, den ska användas för att odla, det ska inte vara en gräsplätt dit du sätter en brassestol och sitter på varje fin dag, utan jorden ska nyttjas.

Majken: Okej och men då är det föreningen som har helt hand om det?

Ib: Ja men kommunen har marken, alltså om du vill använda detta som material måste jag dubbelkolla det, men som jag har förstått det är så här det att vi har, att vi har som krav mot odlarföreningen i det här avtalet att de får lov att att nyttja marken mot att den används och odlas på.

Majken: Ja du får gärna kolla upp det så för jag tänkte bara, är det då, står det på föreningen eller är det på kommunen att till exempel då ge information om att det här finns och sprida kunskap om odling typ? I och med att det är ni som äger marken eller är det föreningen?

Ib: Det är väl både och, säg att du vill börja odla, då är det föreningen du kontaktar, men det är tydligen lång kö i den nu, för den har blivit så stor.

Majken: Men nu när det är så pass stort tryck planerar ni inte att öppna nått mer, på nått annat ställe?

Ib: Ja alltså inte nu, alltså det är ganska unikt. Kunskapsparken är ju en park som är en och en halv stadspark i storlek, så det är ju jättestort och en stor del av blir odling, det blir en väldigt fin plats och det är också väldigt intressant för det är ju, det blir ju en privat plats i en offentlig park. Odlingen är ju lite privat ändå, om jag sitter och odlar squash och lägger ner mycket tid och själ på det och någon går och snor det hade jag ju blivit knäckt så att det, men med det sagt är det ett område du ska kunna gå in i som besökare så att det, det är en ganska, en ganska speciell sak, så jag tror inte man kommer... sen finns det också odling inne i gaturummen men det finns ingen plan för det i kunskapsparken.

[...]

Ib: Alltså många nya hus idag har ett litet verkstadsutrymme, alltså om man fokuserar just på cykel och så.

Majken: Och det skulle du säga också är ett sådant, när ni har de här tävlingarna, något ni ser efter?

Ib: Ja alltså just den här senaste är det inte så konkret delningsekonomi, men på många tävlingar vi har haft innan, det är olika områden du tävlar inom. och där är delningsekonomi ett.

Majken: Okej, vilka mer områden har ni?

Ib: [...] odling, byggnaders miljöpåverkan, vatten, bidrag till offentliga rummet och där då delningsekonomi, innovation, sociala hållbarhetsåtgärder, arkitektur, och så typ andra åtgärder och samarbete. Men så nu, den här gången har vi, alltså vi brukar alltid variera vårt tävlingsupplägg, nu den här gången har vi att man tävlat främst på arkitektur och koldioxidneutralitet, ehh koldioxidneutralitet, för alltså, och sen då och i den också blandstad och att man ska presentera tre spets hållbarhetsåtgärder, och där kan ju vissa grejer vara delningsekonomier, men delningsekonomier riskerar att ofta bara handla om att vi delar verktyg, cyklar och bilar. Så att, och det kan ju väldigt många presentera idag. men det som är intressant med hållbarhet om vi går över till hållbarhet generellt så går det väldigt mycket i trender. Nu för tre år sen, upplever jag det, två

kanske till och med , upplever jag det som att vatten jättestort i vad byggaktörerna presenterar. För jag jobbar med markanvisningstävlingarna, så jag hanterar dem och då kunde man se att liksom vatten var verkligen det, hur vi hushåller med vattnet, fördröja det och liksom använda det till odlingar på gården. nu kan man se tycker jag tendenser att just nu är åkerbruk väldigt stort att återanvända gammalt material. och sen tidigare har det också varit, ja så det går också trender i hållbarhet, upplever jag det som, en stund är en grej väldigt viktig nästa en annan väldigt viktig.

[...]

Majken: [...] det står i den fördjupade översiktsplanen för Brunns hög att “Kommunikation och beteendepåverkan är numer en självklar del av trafikplaneringen i Lund” och så står det inget mer om det typ. [...] Så jag tänkte bara såhär, har ni något mer specifikt arbete eller så om ni har en arbetsgrupp som jobbar med just beteendepåverkan eller är det just bara..

Ib: Ja det finns inom kommunen ja, ehh för fan eller vad heter dem, jag vet ju va de, heter men vad deras grupp heter. Då är det mobility management heter det, men de jobbar på den tekniska förvaltningen och för vi Brunns hög är ju ett litet eget projekt.

Majken: Ja juste.

Ib: Så att de jobbar i alla fall i hela Lund och inte bara i Brunns hög men vi har gjort lite samarbeten med dem och tittat på hur man uppmuntra till hållbara resval, så det finns ju verkligen men det är ju lite konstigt att de inte konkretiserar det kanske.

Majken: Ja men alltså det är ju en jättebra mening liksom så, så står det att det är en självklar del så, men då är det då är det mest då mobility management som ni jobbar med.

Ib: Ja jag tror det men sen är det också hur vi planerar stadsdelen, jag tycker det är en väldigt viktig aspekt att ha med det är ju också där du kan uppmuntra till bra val. Alltså om det är en stad, en stadsdel som är trevlig att gå runt i ja då är det mer sannolikt att du

gör det än om det var en stadsdel som var väldigt bilfokuserad och liksom fruktansvärt att vara ute i, och så.

[...]

Ib: Men vi kan ju exempelvis se nu när det bor 1000 pers i stadsdelen att till exempel bilägandet är ju lägre i Brunshög än jämfört med övriga Lund och inte då bara kommunen utan staden Lund.