

Från förvaltarskap till entreprenörskap

- ”Äntligen har Malmö slutat vända baken mot havet.”

Andreas Rudolfsson

Institutionen för kulturgeografi
och ekonomisk geografi
SGEK01
HT/2010

Examinator:
Handledare: Anders Lund-Hansen



Bild 1 Budskapet från ett skyltfönster på Baltzarsgatan i centrala Malmö. (Foto: Andreas Rudolfsson)

Innehållsförteckning:

1. Inledning & syfte	5
1.1 Inledning	5
1.2 Syfte och problemställning	6
1.3 Avgränsning	7
1.3.1 Därför Malmö och därför Västra Hamnen	7
1.3.2 Därför från Kockums AB:s nedläggning	7
1.4 Begreppsdefinition	7
1.4.1 Urban Development Projects	8
1.4.2 Entreprenörskap/Entrepreneurialism	8
1.4.3 Förvaltarskap/Managerialism	8
1.4.4 Platsmarknadsföring	8
1.5 Epistemologi	8
1.6 Disposition	10
2. Bakgrund & tidigare forskning	11
2.1 Bakgrund	11
2.1.1 Göran Rosberg stadsbyggnadskontoret, Malmö stad	11
2.1.2 Bo Nilsson Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv	11
2.1.3 Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv	11
2.2 Tidigare forskning	11
3. Teori	13
3.1 Från förvaltarskap till entreprenörskap	13
3.1.1 Sammanfattning från urbant förvaltarskap till urbant entreprenörskap	16
3.2 Urban Development Projects & platsmarknadsföring	17
4. Metod och Material	21
4.1 Intervjuer	21
4.1.1 Vem ska jag prata med?	22
4.1.2 Du heter?	22
4.1.3 Jag har det på band	22
4.1.4 Känner du dig trygg?	23
4.1.5 Vem är jag?	23
4.2 Gruppintervju	24
4.2.1 Hur många ska de vara?	24
4.3 Material	24
5. Analys	26
5.1 Analys av intervjuer	26
6. Slutsats	36
7. Sammanfattning	40
Referenser	42
Litteratur	42
Internet	43
Redaktionellt material	43

Webbkällor	43
Förteckning över intervjupersoner	44
Appendix I	45
Appendix II	52
Appendix III	54
Appendix IV	57
Appendix V	58
Appendix VI	69

1. Inledning & syfte

I följande kapitel kommer jag att introducera ämnet för min uppsats, mitt syfte och min frågeställning som jag ämnar att besvara. Jag kommer även föra en diskussion kring de avgränsningar som jag har valt att göra, samt presenterar studiens epistemologi. Kapitlet avslutats med uppsatsens disposition.

1.1 Inledning

I min uppsats ämnar jag att undersöka och analysera om Malmö har genomgått ett skifte från förvaltarskap till entreprenörskap och i så fall hur detta skifte har sett ut.

I den postindustriella eran har det blivit allt viktigare för staden att profilera sig och sätta sin markör på kartan. När de stora, trygga och i vissa avseenden identitetsskapande industrierna lägger ner eller omlokaliseras sin produktion blir städerna tvingade att finna nya sätt att bygga sin identitet kring, att marknadsföra sig för att locka till sig invånare, turister och attrahera ekonomiskt kapital till staden (Harvey 1989; Kim & Short 1998; Swyngedouw et al. 2002; Moulaert et al. 2005; Mukhtar-Landgren 2005; Mukhtar-Landgren 2008a; Mukhtar-Landgren 2008b). I litteraturen talar man om ett skifte från ett urbant förvaltarskap till ett urbant entreprenörskap (Harvey 1989) där staden går från att distribuera politik och välfärd till att föra en mer marknadsanpassad politik med fokus på att attrahera investerare, företag och kapital för att stärka sin roll i den globala konkurrensen som råder bland städer (Swyngedouw et al. 2002). I det här skiftet har utveckling av så kallade Urban Development Projects, (UDPs) varit ett ofta förekommande tillvägagångssätt för att öka stadens attraktionskraft (Swyngedouw et al. 2002; Moulaert et al. 2005). I det här avseendet är Malmö inget undantag. Malmö har utvecklat en rad UDPs under de senaste åren, bland annat den nya upplevelsearenan Malmö Arena som ligger i direkt anslutning till de pågående projekten i Hyllievång där nya kontor, bostäder och shoppingcentra planeras. Vidare finner vi också shoppingcentret Entre beläget vid Värnhemstorget i östra Malmö och de två större infrastrukturella projekten Öresundsbron och Citytunnel, samt området som tidigare var platsen för en av Malmös största arbetsgivare, Kockums AB på Västra Hamnen och bostadsområdet Bo01. I min uppsats ämnar jag att undersöka och analysera om Malmö har genomgått ett skifte från förvaltarskap till entreprenörskap och hur detta eventuella skifte har sett ut. Vilka bakomliggande faktorer låg till grund för detta eventuella skifte?

Valet av ämne grundar sig i ett intresse för den postindustriella staden och de förändringar som sker när staden går från att vara en *traditionell industristad* till att bli en *kunskapsstad, innovationsstad, IT-stad m.m.*. Själva idén till uppsatsen grundar sig också i en text i ett skyltfönster (se Bild 1) i de centrala delarna av Malmö, där en specifik gatan bland annat beskrivs som "(...) väldigt lite Malmö." och att detta ska uppfattas som något positivt, att känslan som finns på just den här gatan snarare ska påminna om Paris, Milano eller Manhattan än om Malmö. Frågan som jag ställde mig när jag hade läst texten var om detta var en talande bild för utvecklingen av Malmö?

1. 2 Syfte och problemställning

Uppsatsen syfte är att utifrån tidigare forskning, relevant litteratur, teorier kring ämnet och genom intervjuer med representanter från stadsbyggnadskontoret och personer från 'det gamla Malmö' se hur Malmö har profilerat sig i den postindustriella tiden. Vilken bild vill man visa upp för omvärlden och finns det några meningskiljaktigheter mellan 'det nya Malmö' och 'det gamla Malmö'? Min problemställning är:

- Har Malmö genomgått ett skifte från urbant förvaltarskap till urbant entreprenörskap?
 - När sker detta skifte och vilka förändringar har det fört med sig?
- Vilken betydelse har Urban Development Projects haft för platsmarknadsföringen av Malmö?
 - Vilken image vill Malmö ha?

Då fokus i den här uppsatsen ligger på Västra Hamnen (se avgränsning kap 1.3) har jag en underliggande fråga i huruvida personer från en av de större traditionella industrierna i Malmö, Kockums AB, ställer sig till den förvandling som platsen där de en gång arbetade har genomgått.

1.3 Avgränsning

I följande delkapitel kommer jag att ta upp de avgränsningar som jag har tvingats att göra, mina avgränsningar rör främst tid och rum.

1.3.1 Därför Malmö och därför Västra Hamnen

Att jag har valt just Malmö för min studie är för att Malmö har genomgått många av de förändringar som jag ämnar att undersöka. Från tiden som en av Sveriges största traditionella industristäder med världsledande industrier i form av Kockums AB till urban kris och ”ekonomisk härdsälta” i mitten av 1990-talet (Billing 2000, 21; Mukhtar-Landgren 2005, 121), till dagens Malmö, en stad som har vänt ett flertal av de negativa trender med ökad arbetslöshet och utflyttning från staden (Mukhtar-Landgren 2008b, 168) och aktivt arbetat för att etablera sig som en kunskapsstad och upplevelsestad (Mukhtar-Landgren 2008c, 223). Det finns emellertid flera andra städer som har genomgått liknande förändringar. I Sverige är bland annat Göteborg, Norrköping och Västerås och i övriga Europa samt USA är Glasgow, Manchester, Torino och Chicago exempel på städer som har upplevt liknande urbana kriser som Malmö (Dannestam 2009, 35; Mukhtar-Landgren 2005, 121; Mukhtar-Landgren 2008b, 168). Då Malmö har använts frekvent som exempel under ett flertal kurser som jag har läst vid institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi vid Lunds universitet, samt är den staden som jag har bott i under de senaste fem åren, finner jag det mer aktuellt att göra en studie av Malmö än på någon av de ovannämnda städerna. Att göra en studie av en liknande stad kan liknas vid att gå över ån efter vatten. Att jag har valt Västra Hamnen som objekt för min studie grundar sig att Västra Hamnen som rum har genomgått stora förändringar. Från att ha varit en central plats i det industriella Malmö till att nu vara ett nav i kunskapsstaden Malmö.

1.3.2 Därför från Kockums AB:s nedläggning

En annan avgränsning som jag har gjort rör tiden. Tidslinjen som jag har arbetat utefter i den här studien är från slutet av 1980-talet fram tills idag. Detta då slutet av 1980 är brytpunkten för det industriella Malmö då bland annat Kockums AB lägger ner sin tillverkning och börjar sin avveckling på Västra Hamnen (Billing 2000, 6-7).

1.4 Begreppsdefinition

Nedan följer en förklaring av begrepp som jag använder frekvent i uppsatsen. Begrepp som jag anser att man som läsare bör ha förståelse kring för att få en full förståelse av min uppsats.

1.4.1 Urban Development Projects

Med Urban Development Projects (UDPs) menar jag här projekt som förändrar det tidigare rummet/platsen där UDP numera finns och där ett av syftena är att genom UDPs marknadsföra staden för omvärlden och att attrahera kapital, företag och investerare till staden. Exempel på UDPs taget från Swyngedouw et al. (2002) är bland annat museum, vattennära områden (water fronts), utställningshallar, affärscentrar och internationella evenemang

1.4.2 Entreprenörskap/Entrepreneurialism

Begreppet *Entrepreneurialism* är ett centralt begrepp i litteraturen kring stadens utveckling och förvandling under de senaste 30-40 åren (Harvey 1989). Jag har i den här uppsatsen valt att använda mig av en svensk översättning av begreppet, *entreprenörskap*¹. Med entreprenörskap menas här den roll som stadens beslutsfattare har tagit, en roll som är mer entreprenörliknande och där staden skall säljas på en global marknad likt andra produkter.

1.4.3 Förvaltarskap/Managerialism

I likhet med *Entrepreneurialism* är *Managerialism* ett central begrepp i litteraturen kring stadens förvandling och utveckling (ibid.) Jag har i den här uppsatsen valt att använda mig av en svensk översättning av begreppet, *förvaltarskap*². Med förvaltarskap menas här den roll som stadens beslutsfattare har som administratör av staden och dess funktioner.

1.4.4 Platsmarknadsföring

Platsmarknadsföring står i nära relation till både UDPs och entreprenörskap och med begreppet åsyftar jag till de strategier som staden använder sig av för att marknadsföra sig i den hårdnande konkurrensen mellan världens städer.

1.5 Epistemologi

I nedanstående delkapitel presenterar jag uppsatsen epistemologiska utgångspunkt och den vetenskapsuppfattning som jag ser mig stå närmast. Jag börjar med att gå igenom huvuddragen och den grundläggande problematiken som vi samhällsvetare bör ta ställning till för att senare i delkapitlet mer detaljerat framlägga de argument kring min vetenskapsuppfattning och vad den innebär för mitt syfte och min frågeställning.

¹ För mer information se Kap 2

² För mer information se Kap 2

En grundläggande fråga för mig som samhällsvetare är om jag anser mig stå närmast naturalismen eller anti-naturalismen³ (Graham 2005, 15). Min grundläggande epistemologi är anti-naturalistisk kritisk realism som menar att saker och ting inte sker på slumpmässiga grunder, det finns alltid bakomliggande orsaker som genererar de händelseförlopp som sker, och där de egenskaper som ligger bakom det studerande objektet är den ”kausala kraften” (Danermark et al. 1997, 281). Vidare skriver Danermark et al.:

Om man i ett experiment kan framkalla en viss reaktion, är det på grund av att det existerar inneboende egenskaper hos det studerande objektet - egenskaper som har en förmåga att generera något, att producera en effekt.

(ibid., 281)

Då den kritiska realismen menar att det finns bakomliggande orsaker till det som händer innebär det för mig som samhällsvetare att jag måste se bortom mina valda objekt. Till exempel är mitt valda område, Västra Hamnen, inte ‘intressant i sig’ som ett enskilt fysiskt område. Det intressanta ligger i varför området har utvecklats som det har gjort. Det är också det, menar Danermark et al. (1997, 283) som skiljer samhällsvetenskapen från naturvetenskapen då samhällsvetare söker kunskap om en socialt producerad verklighet och inte enbart en socialt definierad sådan. Här ligger också att det samhälle samhällsvetare studerar främst består av tänkande människor som ständigt förändrar den sociala verkligheten, därav är den verklighet som samhällsvetare studerar socialt producerad och samhällsvetare studerar andras tolkningar och hur andra människor ser på världen (ibid., 283). Här finns det också en skillnad från andra grenar av realismens träd där den kritiska realismen skiljer sig från den naiva realismen, även kallad objektivism, som menar att det är möjligt att få en objektiv och korrekt bild av verkligheten (ibid., 283). Likaså skiljer sig den kritiska realismen mot konstruktivismen och relativismen som hävdar att vi inte kan eller att det inte är meningsfullt att säga att en verklighet har ett högre sanningsinnehåll än någon annan då all kunskap är socialt bestämd (ibid., 283).

Vad är det som är kritiskt inom den kritiska realismen? Danermark et al. menar att det finns fem övergripande innebörder som förklarar det kritiska i kritisk realism (ibid., 283-285).

1. Den är kritisk mot den ”platta” empiricismen. Den kritiska realismen går bakom våra sinneserfarenheter, från empirins domän till verklighetens domän.
2. Det finns en kritik mot sammansmältningen av struktur och agentskap och en reducering eller utlåning av individen till förmån för kollektivet eller strukturen.
3. Den kritiska realismen betonar vetenskapens begränsade möjligheter och är även kritisk mot de universalistiska sanningarna som den positivistiska samhällsvetenskapen gör anspråk på.
4. När de generativa mekanismerna blottläggs på den sociala nivån förklaras också samhällsreliga fenomen med sociala orsaker, de är producerade av människor och kan

³ Motsatsen till anti-naturalism är naturalism som menar att samhällsreliga problem kan förklaras utifrån stora samhällsvetenskapliga deterministiska lagar (Graham 2005, 15). Vidare innefattar det att jag inte likt den naturalistiska epistemologin tror att samhällsvetenskapen kan förklaras på liknande premisser som naturvetenskapen, ”(...) social science are not like physics.” (ibid., 15).

förändras av människor. Dominans och maktförhållanden blir synliga och häri ligger ett samhällskritisk perspektiv som menar att samhällsproblem har sin grund i just samhälleliga faktorer och inte i biologiska eller psykologiska.

5. När det vi tidigare tagit för givet i vår vardag blir till föremål och avslöjas eller undanröjs av den vetenskapliga forskningen som skapats av sociala processer och konventioner ges det förutsättningar för kritisk reflektion.

Sammanfattningsvis innebär det att då jag ställer mig till den kritiska realismen att jag är icke-deterministisk i mitt anförande och det får konsekvenser för vilka svar jag får på de frågor jag ställer. Den kritiska realismen tillåter mig att se till de bakomliggande processerna, till vilka strukturer det finns i det urbana landskapet. För att besvara dessa frågor söker jag svar i teoretiska förklaringar kring varför staden har förändrats och vilka förändringar som har skett i stadspolitiken. Hade min uppsats haft en annan epistemologisk utgångspunkt hade mina slutsatser varit annorlunda.

1.6 Disposition

I kapitel två kommer jag att presentera de respondenter som jag har intervjuat och beröra tidigare forskning kring mitt valda ämne. I Kapitel tre går jag igenom teorier kring skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap och teorier kring UDPs och platsmarknadsföring. I kapitel fyra presenterar jag de metoder som jag har funnit lämpliga och som jag har valt för att samla in den empiri som jag i kapitel fem analyserar med stöd av de teorier jag tidigare har presenterat. I uppsatsens avslutande delar kommer jag att i kapitel sex lägga fram de resultat och slutsatser som jag har fått fram i analysen. Uppsatsen avslutats med en sammanfattning i kapitel sju. Utanför uppsatsen ram ligger studiens intervjubilagor och de transkriberade intervjuerna i form av appendix.

2. Bakgrund & tidigare forskning

I det här kapitlet kommer jag att presentera de respondenter som jag har intervjuat samt den tidigare forskning som rör mitt ämnesval.

2.1 Bakgrund

I följande del kommer jag att presentera de respondenter som jag har valt att intervjuas.

2.1.1 Göran Rosberg stadsbyggnadskontoret, Malmö stad

Göran Rosberg arbetar idag som informationschef för stadsbyggnadskontoret i Malmö. Göran Rosberg har arbetat vid stadsbyggnadskontoret sedan 1987 och har haft olika roller under sin tid på den myndighet som har ansvaret för de utredningar som ligger till grund för hur staden skall planeras⁴. Rosberg är utbildad kulturgeograf vid institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi vid Lunds universitet.

2.1.2 Bo Nilsson Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv

Bo Nilsson är sedan ett antal år tillbaka tillsammans med ett tiotal pensionerade Kockumsarbetare aktiv i föreningen Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv. Bo Nilsson arbetade för Kockums AB i 45 år innan han gick i pension 1997.

2.1.3 Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv

Respondenterna för gruppintervjun bestod av Lars-Åke Böös, Nils Johnsson, Bo Nilsson och Thomas Olsson som alla är aktiva i föreningen Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv. Samtliga har arbetat vid Kockums AB. Kockumsgruppen består i dagsläget av ett tiotal pensionerade Kockumsarbetare med en medelanställningstid på över 40 år som träffas på stadsarkivet i Malmö och gräver i Kockums AB:s historia⁵.

2.2 Tidigare forskning

Mitt uppsatsämne är inte unikt i det avseendet att ingen tidigare forskning har gjorts på området. Två forskare som har haft Malmö som utgångspunkt och använt Malmö som fallstudie i deras respektive forskning vill jag här uppmärksamma. Jag har även använt mig av deras tidigare forskning i denna uppsats, dels som inspiration kring ämnet i fråga men även funnit värdefull information både direkt och indirekt genom att använda mig av den forskning som de har bedrivit.

⁴ <http://www.malmo.se/Lattlast/Stadsplanering-och-trafik/Stadsbyggnadskontoret.html> 2010-12-07

⁵ <http://www.malmo2008.se/ReportMSAKockumsgruppen1.htm> 2010-12-10

De två forskarna som har gjort omfattande studier av Malmö och de förändringar som staden har genomgått har eller har varit verksamma vid den statsvetenskapliga institutionen vid Lunds universitet, Dalia Mukhtar-Landgren och Tove Dannestam.

Den forskning som Dalia Mukhtar-Landgren har bedrivit av Malmö och som berör mitt ämnesval är Mukhtar-Landgrens forskning av det postindustriella Malmö, detta har Mukhtar-Landgren behandlat i tre antologier; *Majority Cultures and the everyday practices of ethnic difference: Who's house is this?* (2008), *Inne och ute i Malmö - studier av urbana förändringsprocesser* (2008) och *Den bästa av världar? Beträktelser över en postpolitisk samtid* (2008), samt i artikeln *Den delade staden - välfärd för alla i kunskapsstaden Malmö* (2005).

Tove Dannestams forskning har likt Mukhtar-Landgrens sin utgångspunkt i Malmö och Dannestam har skrivit dels en avhandling och dels flera artiklar som fokuserar på urbant entreprenörskap och urban politik. Den forskning som Dannestam har bedrivit och som jag har haft användning för är främst hennes doktorsavhandling *Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet* (2009) och hennes medverkande del i antologin *Inne och ute i Malmö - studier av urbana förändringsprocesser* (2008).

3. Teori

I följande kapitel kommer jag att presentera de teorier som jag har arbetat utifrån. Teorierna kommer senare att återkopplas i min analys och i min slutsats.

3.1 Från förvaltarskap till entreprenörskap

Min teoretiska antaganden kring staden och dess utveckling från managerialism till entrepreneurialism tar sin utgångspunkt i den klassiska artikeln *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in late Capitalism* (1989) av David Harvey. Artikeln kompletteras med senare forskning i ämnet.

I litteraturen, som främst är på engelska, är begreppen *Managerialism* och *Entrepreneurialism* centrala begrepp som ständigt återkommer. För att min text inte ska bli upphackad av en alltför stor blandning av engelska och svenska ord har jag valt att översätta de två nyckelbegreppen *Managerialism* och *Entrepreneurialism* till förvaltarskap respektive entreprenörskap. Detta då *Managerialism* syftar till en roll som närmast kan beskrivas som en förvaltarroll, antagen av lokala, regionala och nationella beslutsfattare (Harvey 1989). Översättning av begreppet *Entrepreneurialism* till entreprenörskap är en direktöversättning av vad begreppet åsyftar då staden har tagit en mer entreprenörliknande roll.

För att förstå skiftet från urbant förvaltarskap till urbant entreprenörskap är en kort historisk återblick av värde. Under 1970-talet sker det förändringar som kommer att definiera om den ekonomiska basen för de mest avancerade kapitalistiska ekonomierna i världen. I Nordamerika och i de västra delarna av Europa manifesteras dessa förändringar i en stagnation och nedgång av massproduktionen i arbetsintensiva sektorer som textilindustrin, den tunga tillverkningsindustrin och i tillverkningen av konsumtionsvaror samtidigt som man ser en tillväxt och uppgång i information- och teknologiindustrin och tjänstesektorn (Leitner & Sheppard 1998, 287). Detta innebar att ett flertal av dessa länder inte längre kunde lite på att den traditionella industrin skulle fortsätta att vara navet för en fortsatt ekonomisk tillväxt (ibid., 287). I samband med en vetenskaplig konferens 1985 i Orleans, USA, samlades akademiker, affärsmän och politiker från åtta större städer i sju välutvecklade kapitalistiska länder för att diskutera de problem som städernas beslutsfattare brottades med då ett flertal av de kapitalistiska länderna stod inför ekonomiska och skattemässiga problem (Harvey 1989, 4). Vilka utvecklingsmöjligheter fanns det och vilka beslut fattade man?

En stark indikation fattades, att städernas beslutsfattare behövde bli betydligt mer innovativa, ta ett större entreprenörskap och bli villiga att undersöka olika typer av tillvägagångssätt för att lindra de problem som städerna stod inför och för att säkra en bättre framtid för stadens befolkning (ibid., 4). Dock fanns det ett spörsmål kvar, hur skulle staden bli mer innovativ och fatta ett större entreprenörskap? Harvey beskriver problematiken:

Should urban governments play some kind of supportive or even direct role in the creation of new enterprises and if so of what sort? Should they struggle to preserve or even take over threatened employment sources and if so which ones? Or should they simply confine themselves to the provision of those infrastructures, sites, tax baits, and cultural and social attractions that would shore up the old and lure in new forms of economic activity?

(Harvey 1989, 4)

Åren efter konferensen i Orleans blev det vad som närmast kan beskrivas som ett generellt konsensus om staden som entreprenör i välutvecklade kapitalistiska länder, där effekterna för en ökad ekonomisk utveckling fanns att finna i att staden antog en mer entreprenörliknande roll. Det som sågs som anmärkningsvärt var att denna konsensus korsade nationella gränser och även antogs av flera olika partier med ideologiska skillnader (ibid., 4). Staden som entreprenör blev med andra ord en etablerad policy för städer i de mest utvecklade kapitalistiska länderna världen över. Dock ska det understrykas här att utvecklingen från förvaltarskap till entreprenörskap inte drog över världen med en gång, i Storbritannien och i USA tog skiftet vid tidigare än i exempelvis Sverige (Mukhtar-Landgren 2008b). Harvey poängterar också att skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap inte på något vis är klart och avslutat (Harvey 1989, 4). Jag vill också här betona att även då Harvey's artikel kring ämnet är drygt tjugo år gammal finns det idag tecken på att den här utvecklingen inte är över då städernas beslutsfattare världen över fortfarande arbetar för att marknadsföra sin stad och sätta sin markör på kartan. I radioprogrammet Tendens i P1 från 2010-10-04 som handlar om staden som varumärke och skyskrapafebern i Sverige kan man bland annat höra tankarna kring ett nytt folkets hus i Luleå, en byggnad som har fått namnet *Symbolen*⁶ och som ska vara just en symbol för framåtanda och de nya tankarna kring miljö och klimat (Tendens 2010-10-04). Vidare säger Ulrika Lundberg som är ordförande för föreningen folkets hus i Luleå:

Ett högt hus syns mycket mer och skiljer den sig väldigt mycket från den omkringliggande bebyggelsen syns den ännu mer och det drar till sig uppmärksamhet.

(ibid.)

Vidare säger Ulrika Lundberg att *Symbolen* ska bli ett landmärke för staden och som ska innebära att Luleå ska skilja sig från andra städer och visa att Luleå är stad där man vågar satsa på framtiden. Något som Lundberg sätter i en kontext då Luleå och övriga städer i Norrland dras med problemtiken med utflyttning och där det nya landmärket för staden ska visa att man har framtidstro (ibid.).

Även i Gävle finns det planer på att bygga en ny skyskrapa i staden som har fått namnet *Svanen*⁷, en byggnad som Länsförsäkringar Gävleborg är med och projekterar. VD:n för Länsförsäkringar Gävleborg Birger Lövgren:

⁶ <http://www.symbolen.se/om-symbolen.aspx> 2010-11-29

⁷ http://www.lansforsakringar.se/privat/om_oss/press_och_media/pressmeddelanden/sidor/visapressmeddelande.aspx?id=3ca24204-9e6c-402c-bcfd-7a95ea652ca4 2010-11-29

Länet Gävleborg har en orättvist anonym profil i Sverige i förhållande till vad regionen faktiskt erbjuder och hur nära den ligger Stockholm och Mälardalen till exempel. Det hörs på namnet att ett landmärke måste synas, därför har vi hittat en lokalisering som är väldigt exponerad vid E4:an som passerar Gävle (...). Sen har vi valt att ge byggnaden en spektakulär arkitektonisk utformning, Svanen ska vara en byggnad som man talar om i hela Sverige och kanske även utanför Sveriges gränser och då måste den vara arkitektonisk spännande.

(Tendens 2010-10-04)

Ovan har jag klargjort för vad som tycks vara de avgörande händelserna för att urbant entreprenörskap blev konsensus över stora delar av världen och bland vitt skilda politiska partier med olika ideologiska härkomster. Nästkommande fråga blir således varför konsensus fattades, vad låg bakom, vilka händelser kan ses som möjlig korrelation i skiftet från urbant förvaltarskap till urbant entreprenörskap? Det finns enligt Harvey en generell tro att det har att göra med de svårigheter som kapitalistiska länder drogs med sedan lågkonjunkturen 1973. Dock var avindustrialiseringen som förde med sig en omfattande och till synes strukturell arbetslöshet, finanspolitisk åtstramning som föregicks på både nationell och lokal nivå, tillsammans med en ökad tro på neokonservatism och starkare tro på marknadsrationalitet och privatisering, det som Harvey menar ger en bakgrund till varför politiska partier med olika ideologiska rötter antog i stort sett samma riktning gällande synen på hur staden skulle klara sig i framtiden (Harvey 1989, 5). Vidare menar Harvey att orsakerna till att staden började anta en mer entreprenörliknande roll ligger i skiftet från en fordism-keynesiansk kapitalistisk ordning till en kapitalistisk ordning av flexibel ackumulering (Harvey 1989, 5). Detta menar även Swyngedouw et al. (2005) och Amin och Graham (1997) är en av de bakomliggande faktorerna. Hall och Hubbard (1998) skriver:

In this respect, the fundamental transition that has occurred in the nature of (late) capitalism has been a theorised shift from Fordist to a post-Fordist mode of accumulation.

(Hall & Hubbard 1998, 15)

Att den fordistiska vägen att massproducera varor inte längre tedde sig lönsam beror enligt Hall och Hubbard på att det fordistiska produktionssättet fungerade tack vare en omsorgsfull relationen mellan arbetskraft och kapital, en relation som var beroende av kontroller och ett starkt regelverk som fanns i den keynesianska välfärdsstaten. En välfärdsstat som inte längre finns i samma utsträckning som tidigare (ibid., 15).

Harvey presenterat tre övergripande förklaringar för skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap som han härleder till Baltimore i USA (Harvey 1989, 7).

Det första, och som också spelar en central roll för staden som entreprenör, är ett ökat samspel med privata aktörer, det som bland teoretiker benämnes som 'public-private partnership'. Där staden med sina befogenheter integreras med den traditionella 'boosterims' som privata aktörer besitter för att locka till sig utomstående finansärer, nya investeringar och nya möjligheter för att skapa arbetstillfällen i staden (Harvey 1989, 7). I Harvey's fallstudie på Baltimore kan detta dateras till 1978 då staden

sanktionerade ett landområde till privata utvecklare som blev ett spektakulärt och framgångsrikt hamnområde. Efter den här utvecklingen, som blev en succé, kom policyn för public-private partnership att bli starkt förankrad i Baltimore (Harvey 1989, 7).

Den andra förklaringen som Harvey presenterar är att i det offentliga och privata samspelet står de offentliga aktörerna för riskerna medan de privata aktörerna tar hem vinsterna (ibid., 7). Dock är Harvey försiktig med att dra några generella slutsatser kring att så är fallet, men författaren menar på att det finns tydliga indikationer på att så kommer att ske då de lokala beslutsfattarna är de som får absorbera riskerna, snarare än de styrande på regional och nationell nivå (ibid., 7).

I den tredje och sista förklaringen fokuserar staden som entreprenör mer på den politiska ekonomin rörande plats snarare än territorium (ibid., 7). Där det senare, territorium, fokuserar på ekonomiska projekt som t.ex. bostäder, skola, dagis, som är planerade för förbättra förhållandena för ett juridiskt område, t.ex. en stadsdel. Konstruktionen rörande plats, till exempel ett nytt fritidsområde, kan få större eller mindre effekter än det området som det [fritidsområdet] ligger i (ibid., 7). Sådana här platsspecifika förändringar kan enligt Harvey ge ett sken av att ha positiva effekter för hela regionen som platsen ligger inom. Bland annat tar Harvey upp de upprustningar och försöken att sätta en ny image, genom bland annat affärs- och kontorskomplex, på Baltimore, Liverpool och Glasgow som exempel där förändringarna tycktes ha positiva bieffekter på hela den urbana regionen men som de kanske inte hade alla gånger (ibid., 7-8).

3.1.1 Sammanfattning från urbant förvaltarskap till urbant entreprenörskap

I den postindustriella staden har det skett ett skifte från urbant förvaltarskap till ett urbant entreprenörskap, ett skifte som blev konsensus för utvecklade kapitalistiska länder i västvärlden under mitten av 1980-talet i samband med en konferens i Orleans angående städers möjligheter för fortsatt ekonomisk utveckling. Konsensus låg i att det sågs som den enda möjliga vägen, att gå från ett förvaltarskap till ett entreprenörskap för att fortsätta den ekonomiska utvecklingen i den postindustriella staden. David Harvey som har varit min huvudteoretiker i den här teoridelen kring skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap pekar på tre övergripande förklaringar som har varit karakteristiska för den utveckling som staden Baltimore i USA har genomgått:

1. Ett ökat samspel mellan offentliga och privata aktörer, public-private partnership, för att attrahera kapital, locka till sig investerare och skapa nya arbetstillfällen i staden.
2. I det ökade samspelet mellan offentliga och privata aktörer står de offentliga aktörerna för riskerna med de privata aktörerna tar hem vinsterna.
3. Ett större fokus på staden som ekonomisk plats snarare än ekonomiskt territorium, där platsspecifika satsningar görs för att skapa en ny image som är tänkta att ge positiva effekter för hela den omkringliggande regionen.

3.2 Urban Development Projects & platsmarknadsföring

Bakgrunden till den idag intensifierade platsmarknadsföringen av staden ligger i den förvandling som många av de kapitalistiska industristäderna genomgick under 1960- och 1970-talen⁸ (Short & Kim 1998, 56; Mukhtar-Landgren 2008b, 168). En förvandling som innebar att industrier efter industrier lade ner eller omlokaliserade sin verksamhet till länder i andra delar av världen. Konsekvenserna av, att de i flera fall stor och trygga, industrierna försvann ledde till en ökad arbetslöshet, social utslagning och utflyttning från städerna (ibid., 168), i litteraturen beskrivs det tillstånd som städerna befann sig i som ”urbana kriser” (Mukhtar-Landgren 2005, 121; Mukhtar-Landgren 2008b 168). Orsaken till att industrierna lade ner eller flyttade sin tillverkning till andra delar av världen ligger i de teknologiska utvecklingarna som skedde. Förändringar som ledde till att transportkostnaderna sjönk och att arbetskostnaderna blev en allt större del av totalkostnaden för industrierna och fick ett större fokus än att ligga när marknaden, kontentan blev att industrierna omlokaliserade sig (Short & Kim 1998, 56). När industrierna lade ner eller flyttade utomlands pratade man om att industrisamhällets epok var över, samtidigt som en rad industristäder brottades med den gamla bilden av staden som stigmatiserad och att staden hade en dålig image. De forna industristäderna behövde en ny image för att locka till sig företag och människor, de blev ”entreprenörstäder” (Mukhtar-Landgren 2005, 123; Mukhtar-Landgren 2008b, 168). I samband med de urbana kriserna som städerna gick igenom och jakten på att finna en ny image förkastar man ofta den gamla identitet till förmån för nya (Short & Kim 1998, 57).

Att skapa en ny image för staden och därigenom öka sin attraktionskraft kan vara att planera och genomföra Urban Development Projects (UDPs), vilket är något som lokala makthavare, ensamma, eller i samspel med privata aktörer under de senaste åren har litat starkt på bland annat genom att planera och bygga museum, vattennära områden (water fronts), utställningshallar, affärscentrar och internationella evenemang för att sätta sin markör på kartan och stärka sin konkurrenskraft gentemot andra städer, både nationellt och internationellt (Swyngedouw et al. 2002, 543).

Stadens dynamik och de urbana skillnaderna som finns i den har under de senaste tre decennierna intensifierats på grund av de sociala, kulturella och ekonomiska förändringarna som har pågått i det urbana rummet (ibid., 545; Short & Kim 1998, 56; Mukhtar-Landgren 2008b, 168). Swyngedouw et al. (2002) menar, likt Mukhtar-Landgren, att vissa städer hamnade i en ihållande nedförsbacke och fortfarande brottas med de problem som den permanenta arbetslösheten förde med sig (Mukhtar-Landgren 2005). I denna nedförsbacke valde vissa städer att utmana de omstruktureringar som förändringarna förde med sig och som öppnade nya möjligheter för lagstiftning och insatser som regeringar och den ekonomiska makten desperat använde sig av för vitalisering av den urbana strukturen (Swyngedouw et al. 2002, 545). Då de ekonomiska processerna snabbt blev globaliserade blev de nyliberala tankarna en norm där lokala, regionala och nationella beslutsfattare oavsett politisk färg och ideologisk tillhörighet jagade städerna att anpassa den lokala dynamiken till det avreglerade ekonomiskt

⁸ I Sverige skedde förändringen något senare, kring 1970- och 1980-talet (Mukhtar-Landgren 2008a, 55; Mukhtar-Landgren 2008b, 168).

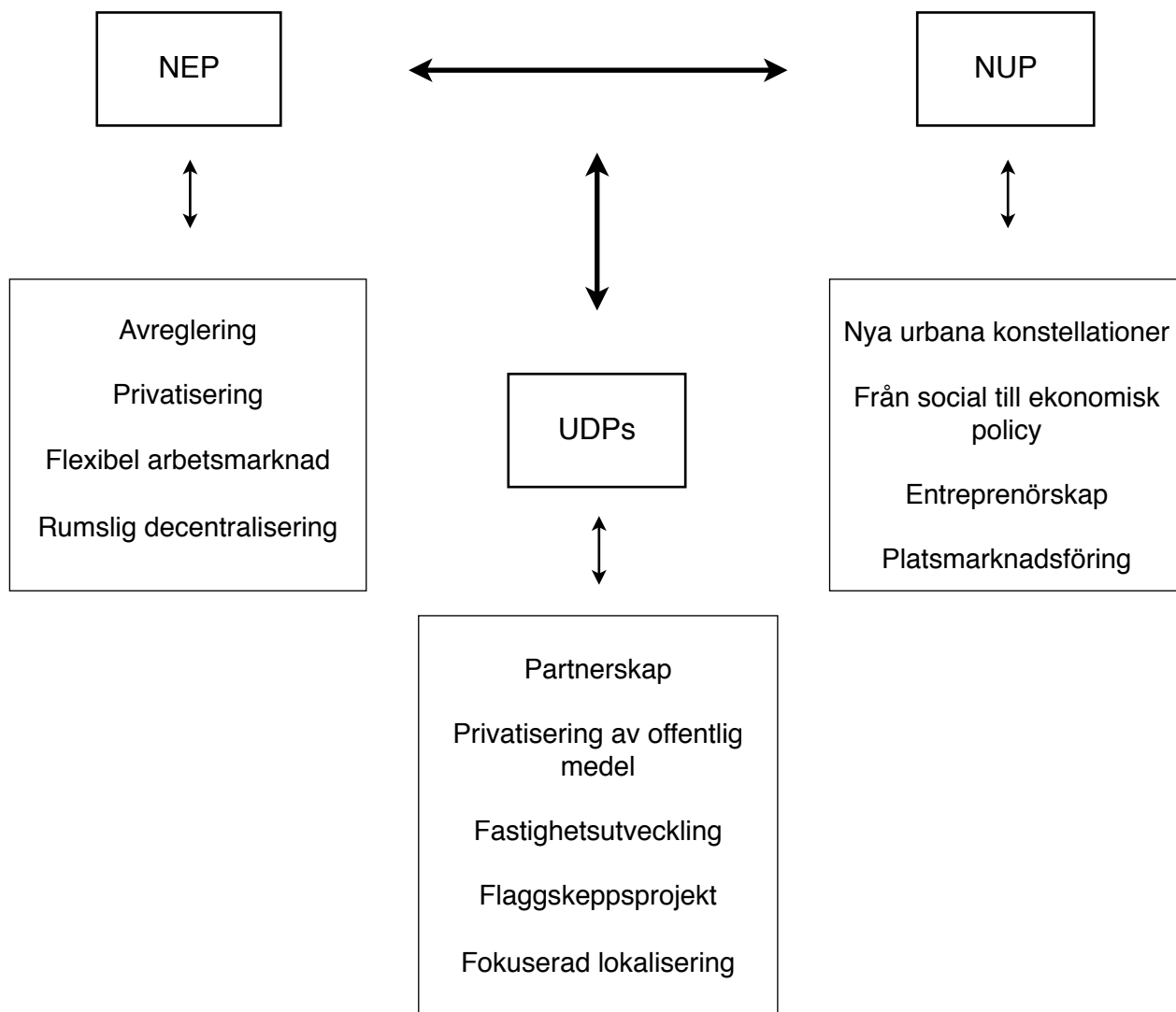
system som den politiska eliten eftersträvade (Swyngedouw et al. 2002, 545; Harvey 1989, 4).

I den här förändringen blev det urbana rummet nyckelplatsen där de politisk-ekonomiska och sociala förändringarna antogs tillsammans med utvecklingen av en ny neoliberal ekonomisk policy (NEP). Gamla former av funktion, traditionell politik och organisatoriska sammansättningar fick ge vika för en ny urbanitet, en urbanitet med visioner om att klara sig i en global och en förmodad liberal världsordning (Swyngedouw 2002, 545). För att sätta sin stad på kartan, att visa att den hyser framtidstro, visioner, att visa att staden är att räkna med i den 'nya tiden' och för att öka sin konkurrenskraft började städerna att återskapa det urbana rummet. Främst riktade sig den urbana förnyelsen till utomstående. Investerare, utvecklare och affärsmän- och kvinnor och den rika turisten blev de som städerna fokuserade på (ibid., 545-546; Mukhtar-Landgren 2008b, 169).

Att återuppbygga staden, liknar Swyngedouw et al. med "(...) som i efterdyningarna av ett krig." (Swyngedouw 2002, 564 [anm. författarens översättning från engelska]). Återuppbyggnad blev också ledmotivet för städerna och storskaliga och symboliska projekt var botemedlet som förespråkarna för en ny stadspolitik menade var den rätta vägen att gå (ibid., 546). Exempel på dessa storskaliga och symboliska projekt är bland annat Guggenheimmuseet i Bilbao, det nya finansdistriktet i Dublin Docklands, universitet i Adlershof i Berlin, den nya stadsdelen Ørestad i Köpenhamn och världsutställningen i i Lissabon 1998 med flera (ibid., 546). Alla dessa UDPs och evenemang är utmarkerade på kartan för att vittna om den tro som staden har på produktionen av UDPs och evenemang som helande effekter för stadens vitalitet och det materiella uttrycket och det synliga i den utvecklingslogik som visar på att UDPs och platsmarknadsföring är medel för att locka till sig investerare, stärka stadens konkurrenskraft och generera utveckling för framtiden (ibid., 546; Mukhtar-Landgren 2005, 121; Mukhtar-Landgren 2008b, 169). UDPs kan därigenom fungera som katalysator för urban och politisk förändring, både regionalt, nationellt och internationellt (Swyngedouw et al. 2002, 546).

För att förstå den utvecklingen som staden har genomgått och fortfarande genomgår måste man förstå förhållandet mellan New Economic Policy (NEP) och New Urban Policy (NUP) och UDPs. I Figur 3.2 har jag med teoretisk grund i Swyngedouw et al. (2002) och Rodriguez et al. (2005) sammanfattat förhållandet mellan NEP, NUP och UDPs.

NEP beskrivs i litteraturen som "(...) the policy platform of conservative liberalism." (Rodriguez et al. 2005, 33), som syftar till att omorientera det statliga ingripande från marknadsreglering till att stödja ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft. Där NEP tillsammans med NUP bidrar till de förändringar som jag har gett exempel på tidigare i kapitlet och som ligger till grund för min studie i denna uppstats. Förändringar från välfärdsstaten och social politik till ekonomisk politik, privatiseringar av offentliga medel och projekteringen av UDPs, för att öka stadens konkurrens gentemot andra städer, attrahera kapital, locka investerare och sätta staden på kartan.



Figur 3.2 Förhållandet mellan *New Economic Policy*, *New Urban Policy* och *Urban Development Projects*. Källa: Swyngedouw et al. 2002, 548; Rodriguez et al. 2005, 34. Modifierad av författaren.

Ett av huvuddragen i den nya socioekonomiska regleringen är att städerna gradvis har gått från att ha distribuerat politik, välfärd och direkt tillhandahållande av tjänster till att ha blivit mer marknadsorienterad och där staden har antagit ett mer marknadsberoende tillvägagångssätt för att på så vis åstadkomma ett ekonomiskt gagnande och därigenom öka stadens konkurrenskraft (Rodriguez et al. 2005, 33; Swyngedouw et al. 2002, 548).

Swyngedouw et al. (2002) menar att många städer framhåller att urban vitalisering är en möjlighet att förändra de ekonomiska hierarkierna och funktionerna i den urbana regionen och därigenom skapa nya arbetstillfällen och stärka stadens position i den urbana arbetsfördelningen, och urban förnyelse ses som en nödvändig förutsättning för tillväxt.

Även om UDPs inte är något nytt, storskaliga förnyelser av staden har varit en del av den urbana utvecklingsprocessen. Bland tidigare storskaliga urbana förnyelser finner vi bland annat de utställningar som var vanliga under början av 1900-talet, exempel från

Malmö är Baltiska utställningen 1914 (Mukhtar-Landgren 2008b, 171). Haussmann's stora förnyelse av Paris, Robert Moses's planer för New York och efterkrigstidens stora bostadsboom är också exempel på UDPs. Är den nya generationens UDPs av ett annat slag och skiljer sig från de UDPs som tidigare har byggts (Rodriguez et al. 2005, 35). Detta då de senaste decenniernas UDPs tar ett annat rum i anspråk, ett rum av förfallna platser skapade av industrins nedläggning eller rationalisering av föråldrad infrastruktur, detta ses som en möjlighet för att skapa de fysiska förutsättningarna som krävs för att staden ska inleda en ny utvecklingsfas (ibid., 35). Den nya tidens UDPs är också, som jag skrivit om ovan, det materiella uttryckssättet i utvecklingslogiken för att generera framtida tillväxt och i den ökade konkurrensen attrahera kapital och konsumenter till staden (ibid., 35). Platsmarknadsföring av staden är, likt urban förnyelse, inte heller någon ny företeelse, ända sedan kolonialismen har städer marknadsfört sig genom att främja staden för övriga världen (Short & Kim 1998, 55). Det som skiljer sig från dåtidens platsmarknadsföring är intensiteten, då städer konkurrerar på en allt trängre global marknad (Book 2008, 185; Short & Kim 1998, 55). Att intensiteten av platsmarknadsföringen har ökat markant under de senaste åren ligger i den stora förvandlingen av produktionen, från den tidigare fordistiska produktionen till dagens produktion som karakteriseras av time-space-compression som har inneburit nya förutsättningar och möjligheter för städer runt om i världen och där städer ska säljas likt andra produkter (Book 2008, 185; Short & Kim 1998, 55; Swyngedouw et al. 2002, 573)

4. Metod och Material

Den metod som har legat till grund för min studie är en kvalitativ metod där min primärdata består dels av två enskilda semistrukturerade intervjuer med en respondent från Stadsbyggnadskontoret i Malmö och en respondent från Kockumsgruppen vid Malmö Stadsarkiv och dels en gruppintervju med fyra respondenter från Kockumsgruppen vid Malmö Stadsarkiv. Min teoretiska bas kring valet av metod är hämtad från *Practising Human Geography* (2004) av Cloke et al., *Metodpraktikan* av Esaiasson et al. (2004), *Methods in Human Geography* redigerad av Flowerdew och Martin (2005) och Jan Trots bok *Kvalitativa intervjuer* (2004).

4.1 Intervjuer

Jag har genomfört tre intervjuer, två enskilda intervjuer och en gruppintervju. Samtliga intervjuer var i sin form semistrukturerade (se appendix II, IV och VI). De två enskilda intervjuerna var dels med informationschefen för Malmö Stads stadsbyggnadskontor Göran Rosberg och dels med Bo Nilsson som är medlem i Kockumsgruppen vid Malmö Stadsarkiv (härefter benämnd enbart som Kockumsgruppen). Gruppintervjun utgjordes av respondenter av fyra medlemmar från Kockumsgruppen. Intervjun med Göran Rosberg vid Stadsbyggnadskontoret pågick i ca 45 minuter, intervjun med Bo Nilsson från Kockumsgruppen pågick i ca 30 minuter och gruppintervjun med Kockumsgruppen varade i ca 1 1/2 timme. Varje intervju är också transkriberad, se appendix I, III och V.

Valet på att använda intervjuer som grund för min primärdata ligger i att jag söker efter en förståelse kring ett fenomen snarare än att finna generella förklaringar, även om min problemformulering kan ligga i gränslandet (Valentine 2005, 112). Intervjuer lämpar sig också bra som metod då den som genomför studien inte har så stora kunskaper kring ämnet eller vill att resultatet skall säga något om människor vardagliga erfarenheter (Esaiasson et al. 2004, 280). Det sistnämnda har främst varit aktuellt vid mina intervjuer av medlemmarna från Kockumsgruppen.

Det finns ett flertal olika varianter på intervjuer där den största skillnaden ligger i standardisering och strukturering (Trost 2004, 19-21). Mina intervjuer har haft en låg standardisering och har varit semistrukturerade i sin form. Den semistrukturerade formen har fördelen att jag under intervjuens gång kan komma upp med följdfrågor baserade utifrån vilka svar som respondenten ger. En ytterligare fördel med semistrukturerade intervjuer är att jag som intervjuare inte är bunden till att intervjun ska anta en utstakad väg, samtidigt som jag vet vad som har sagts och vad jag eventuellt vill ta upp längre fram under intervjun, Valentine menar att: "It is important to get the balance right between keeping the interview focused and letting it flow and take its own course." (Valentine 2005, 120). Den kvalitativa intervjuformen är också att föredra då man vill förstå människors tankar och sätt att resonera, samt hur de reagerar kring ämnet som frågorna berör (Trots 2004, 15-16).

4.1.1 Vem ska jag prata med?

I urvalsprocessen, både när det gäller enskilda intervjuer och vid gruppintervjuer, måste urvalet relateras till syftet med undersökningen (Esaïsson et al. 2004, 347). Mitt val att intervjua Stadsbyggnadskontoret grundar sig i att det är Stadsbyggnadskontoret som planerar staden och har ansvaret för de utredningar som ligger till grund för hur staden ska planeras⁹. I en studie som ämnar att undersöka hur Malmö har förändrats ter det sig naturligt att intervjua den myndighet som har ansvaret för de förändringar som sker och har skett. Intervjun med Kockumsgruppen grundar sig i att jag ville ha en eventuell motpol mot Stadsbyggnadskontoret i min studie, en röst som eventuellt sa något annat. Min första kontakt med gruppen fick jag genom två artiklar, dels från Malmö Stad¹⁰ och dels från tidningen *Efter Arbetet*¹¹ som båda handlar om Kockums AB:s industriepok och vad som ska hända med det område som utgjorde Kockums AB på Västra Hamnen. I båda artiklarna kommer en representant från Kockumsgruppen till tals.

Det finns en mängd olika vägar att få kontakt med potentiella respondenter (Valentine 2005, 115). Den urvalsprocess som jag har använt mig av är ”Gatekeepers” (ibid., 116). Jag har genom email tagit kontakt med Stadsbyggnadskontoret och Kockumsgruppen, och blivit hänvisad till de som slutligen utgjorde min respondenter. Det kan finnas vissa problem med den här urvalsprocessen och det rör vem som jag blir tilldelad att intervjua (ibid., 166), det är därför av stor vikt att man i den första kontakten är tydlig med att skriva vilka personer som man är intresserad av att intervjua, och som Valentine skriver: ”Gaining access to the right people through gatekeepers is very important because who you talk to will affect what information and perspective you get.” (ibid., 116). Esaïsson et al. skriver angående val av intervjupersoner: ”Man väljer sina fall eller sina intervjupersoner just för att de kan förväntas omfatta ett koncentrat av kunskap med avseende på det forskningsproblem som man står inför.” (Esaïsson et al. 2004, 287).

4.1.2 Du heter?

Jag har i den här studien valt att inte anonymisera någon av mina respondenter. I fallet med medlemmarna från Kockumsgruppen diskuterade jag tillsammans med respektive respondent huruvida de ville vara anonyma eller ej. I fallet med informationschefen för Stadsbyggnadskontoret i Malmö blir en anonymisering värklös då det endast finns en informationschef för Stadsbyggnadskontoret.

4.1.3 Jag har det på band

Samtliga intervjuer som jag har genomfört har spelats in på band efter varje enskild respondents godkännande. Jag frågade tidigt under korrespondensen med respondenterna om jag fick spela in intervjun. Detta för att de skulle få tid och möjlighet

⁹ <http://www.malmo.se/Lattlast/Stadsplanering-och-trafik/Stadsbyggnadskontoret.html> 2010-12-03

¹⁰ <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/3-27-2009-Hur-vill-kommunen-bevara-minnen-fran-varvstiden.html> 2010-11-29

¹¹ http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7LPZhHufOcYJ:efterarbetet.etc.se/artikel_efterarbetet/23802/kockums-uppgang-och-fall/+Kockums+uppg%C3%A5ng+och+fall&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se&client=firefox-a 2010-11-29

att fundera igenom valet, samt att undvika situationen att jag som intervjuare kommer till intervjutillfället och frågar huruvida det är ok att spela in samtidigt som jag lägger fram min bandspelare på bordet. Fördelarna med att spela in det som sägs är att jag som intervjuare kan fokusera på själva intervjun, jag tillåts att ha ögonkontakt med respondenten då jag inte behöver sitta med ögonen i ett anteckningsblock och skriva ner det som sägs, intervjun får också en naturligare rytm då respondenten inte behöver ta pauser för att jag som intervjuare ska hinna med att föra anteckningar (Valentine 2005, 123; Trost 2004, 53-54). En annan fördel är också att jag som intervjuare kan gå tillbaka till rådatan och lyssna på intervjun flera gånger för att fånga upp nyanser av humor, sarkasm och så vidare, något som kan vara svårt att få med då man endast för anteckningar (Valentine 2005, 123-124). Samtidigt finns det nackdelar med att spela in sina intervjuer, Cloke et al. (2004) och Trost (2004) skriver att bandspelarens närvaro kan medföra en psykisk barriär för respondenten vilket kan innebära att dennes svar blir mer hämmande och formella än om bandspelaren inte hade funnits på plats (Cloke et al. 2004, 152; Trost, 2004, 54). Huruvida det påverkade mina intervjuer kan jag enbart spekulera i, jag intervjuade inte samma respondent två gånger, en med bandspelare och en utan. Men vad jag kan bedöma utifrån varje intervju upplevde jag inte att respondenterna kände sig stressade eller hämmande i sina svar, varje intervju flöt på bra utan några komplikationer.

4.1.4 Känner du dig trygg?

En viktig aspekt härrörande intervjuer är var den äger rum, något som kan innebära stor skillnad för intervjuens utfall (Valentine 2005, 118). Det är viktigt att respondenten känner sig bekväm och trygg på den plats där intervjun genomförs (Esaiasson 2004, 294; Trost 2004, 43). Samtliga intervjuer som jag har genomfört har skett på plaster där jag har varit på 'bortaplan' och där respondenten/respondenterna befunnit sig på 'hemmaplan'. Intervjun med informationschef, Göran Rosberg, genomfördes i ett konferensrum på Stadsbyggnadskontoret och intervjuerna med medlemmarna av Kockumsgruppen genomfördes på Stadsarkivet i Malmö där medlemmarna från Kockumsgruppen träffas en gång i veckan.

4.1.5 Vem är jag?

Vilken roll spelar jag som intervjuare in? Att jag som ung student intervjuar kan få respondenterna att svara annorlunda än om en professor från universitet hade genomfört samma intervju (Esaiasson 2004, 293; Valentine 2005, 113). Detta kan ha spelat en roll, in synnerhet med intervjun med informationschef Göran Rosberg som kan beskrivas som en person med en ledande position i samhället och besitter en kunskap och information som jag som intervjuare vill ta del av (ibid., 114). Intervjuerna med Kockumsgruppen kan ha påverkats då det finns en betydande åldersskillnad mellan mig och respektive respondent (ibid., 113). Samtidigt menar flera författare av den metodlitteratur som jag har använt mig av, att konsekvenserna av att jag är yngre än mina respondenter, att de har en annan bakgrund än mig, att de befinner sig i en ledande position i samhället inte skall överdrivas, men att jag som intervjuare skall vara medveten om de (Esaiasson 2004, 293; Valentine 2005, 113).

4.2 Gruppintervju

Min gruppintervju¹² bestod av fyra medlemmar ur Kockumsgruppen. I min planering av gruppintervjun följde jag de tre punkter som Esaiasson et al. (2004) presenterar, där den första innebär att gruppen är sammansatt för ett särskilt syfte, den andra punkten innefattar att intervjun fokuserar kring ett specifikt tema och den tredje punkten handlar om att det finns en särskild person som leder intervjun (Esaiasson et al. 2004, 345). Kockumsgruppen var en sammansatt grupp, gruppen bestod av medlemmar ur nämnda förening och har som Esaiasson et al. skriver "(...) minst en viktig egenskap gemensam." (ibid., 2004, 347). I mitt fall är den gemensamma nämnaren att de alla har arbetet under lång tid vid Kockums AB. Det specifika temat som diskuterades under intervjun var som i de två enskilda intervjuerna förändringen av Malmö (se Appendix VI). Skillnaden mellan gruppintervjun och de två enskilda intervjuerna låg i att färre teman behandlades, detta trots att intervjun pågick under en längre tid än de två enskilda intervjuerna. Detta är också något som är vanligt för gruppintervjuer samt poängen med de, då den som intervjuar intar en mindre styrande roll och låter samtalet mellan respondenterna flyta på mer än under en enskild intervju (ibid., 346). Fördelen med en gruppintervju är att jag som intervjuare kan få en djupare inblick i hur människor tänker kring ett specifikt tema (Conradson 2005, 131).

4.2.1 Hur många ska de vara?

Conradson (2005) skriver att idealet för en fokusgrupp med en moderator ska bestå av fyra till tio medverkande (Conradson 2005, 129). Min fokusgrupp bestod av fyra respondenter vilket får ses som en slump då det var fyra medlemmar på plats under den dagen som jag genomförde min intervju, dock hade jag blivit informerad tidigare att det skulle var minst ett par tre stycken på plats vid det tillfälle som var avtalad för gruppintervjun.

4.3 Material

Som empiri har jag använt mig av de tre intervjuer som jag har genomfört vilka har gett mig informativa och uttömmande svar. Dock hade jag under min kontakt med bland stadsbyggnadskontoret hopp om att få tillfälle att intervju en tjänsteman som aktiv har varit med och planerat Västra Hamnen, men på grund av tidsbrist från deras sida var detta inte möjligt. I min studie återkommer jag frekvent till visionsarbetet "Malmö 2000", ett dokument som det har visat sig vara svårt att få tag på. Jag har dels sökt efter det på stadsarkivet i Malmö och dels varit i kontakt med Malmö stad och kommunstyrelsen i hopp om att få ta del av visionsarbetet, tyvärr utan framgång. Detta har inneburit att jag har fått ta del av sekundär data för att kunna analysera visionsarbetets innehåll. Att ta del av sekundärdata kan ha både styrkor och svagheter, där styrkorna bland annat innefattar att datan redan existerar, någon annan har redan sammanställt och presenterat datan (Clark 2005, 58). Svagheter med sekundärdata är

¹² I litteraturen förekommer även benämningen *Fokusgrupper* se bl.a. Conradson (2005) och Esaiasson et al. (2004).

bland annat de samma, att någon annan har sammanställt och tolkat datan åt mig innebär att jag blir begränsad i användningen av datan och att jag måste lite på den som har sammanställt och tolkat den (Clark 2005, 58).

5. Analys

I det här kapitlet kommer jag att redovisa den empirin som jag har samlat in i samband med mina intervjuer och återkoppla den till min frågeställning och de teorier som jag har lagt fram i kapitel 3. De tre intervjuerna som utgör min empiri kommer inte att redovisas var för sig utan jag kommer att redovisa de utifrån de tre huvudteman som jag hade för varje intervju (se appendix II, IV och VI). De olika respondenternas svar kommer att ställas emot varandra för att se om meningsskiljaktigheter kan urskiljas.

5.1 Analys av intervjuer

De tre intervjuerna som ligger till grund för min analys är två enskilda intervjuer med dels informationschefen för stadsbyggnadskontoret i Malmö stad Göran Rosberg och dels med Bo Nilsson från föreningen Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv. Samt en gruppintervju med fyra medlemmar ur Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv, Lars-Åke Böös, Nils Johnsson, Bo Nilsson och Thomas Olsson. Med anledning av att Bo Nilsson intervjuades vid två tillfällen, dels vid den enskilda intervjun och dels vid gruppintervjun har jag valt att skriva vid vilket intervjutillfälle hans svar härrör ifrån. Detta då det är möjligt att hans sätt att svara kan ha påverkats av de övriga respondenternas svar och närvaro.

Då respondenterna talar om Kockums i sina svar hänvisar de till Kockums AB, det är viktigt att detta klargörs för att inte läsaren ska förväxla Kockums med Kockums industrier som idag fortfarande har produktion kvar på Västra Hamnen. Föreningen Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv kommer under analysen att benämnas som Kockumsgruppen.

Under mitten av 1990-talet befinner sig Malmö i en ”ekonomisk härdsälta” (Billing 2000, 21; Mukhtar-Landgren 2005, 121). De bakomliggande orsakerna till den svåra ekonomiska situationen som Malmö befann sig i ligger dels i att ett flertal stora industrier lade ner eller omlokaliserade sin verksamhet från Malmö¹³ samtidigt som Malmö Stad tog emot en stor andel flyktingar från de krigshärjade områdena kring Balkan, Iran och Irak och från Afrikas horn (Billing 2000, 14). Göran Rosberg berättar:

(...) man kan säga det att mellan 1991 och 1993 så tappar staden 27 000 arbetstillfällen och detta kan betecknas som väldigt allvarliga problem, men det innebar också att i och med att man gjorde det så var vi så långt nere så att Ilmar Reepalu och Percy Liedholm skrev till regeringen om en ekonomisk härdsälta (...) man ville ha hjälp. Men sen så ändras också statens sätt att få in skatteintäkter men den här Robin Hood-effekten att ta från de rika och ge till de fattiga, så man

¹³ Kockums AB lade ner produktionen 1986, SAAB Automobiles 1991, senare under 1991 kom beskedet att bl.a. Malmö Strumpfabrik, Fazer och Pripps skulle lägga ner sina verksamheter (Billing 2000, 6-7).

balanserade hela tiden de rikas inkomster med de som hade problem. Och där var det också så att vi hade en väldigt stor invandring vilket innebar då också att stora sociala kostnader de kunde vi inte bära riktigt (...).

(Göran Rosberg)

I samband med att industrierna lade ner och den ökade andelen flyktingar som kom till Malmö var staden tvingade till att göra något för att vända de negativa trenderna och den nedförsbacke som staden befann sig i. En handlingsplan som iscensattes var visionsarbetet ”Malmö 2000” där bland annat beslutet om en egen högskola och bomässan Bo01 fattades (Mukhtar-Landgren 2005, 121). Göran Rosberg var en av de aktiva i visionsarbetet:

Men tillbaka då till det här visionsarbetet som vi arbetade med i ett år ungefär, två stora visioner kom fram och det var ett eget universitet och mera diversifierad bostadsbyggande vi ansökte om Bo01, Bo01 hette då ”Bo2000” och skulle vara här på norra delen av Ön och industriområdet här vid.

(Göran Rosberg)

Här menar många att det nya Malmö föds, och att högskolan och Bo01 tillsammans med Öresundsbron blev symboler för det nya Malmö (Mukhtar-Landgren 2005 121). Men under intervjun med Rosberg ter det sig som att det redan i slutet av 1980-talet sker en förändring i Malmös stadspolitik, ett område som tidigare varit bannlyst för förvandling och förnyelse började sakta förändras och i och med detta ett paradigmskifte där den Socialdemokratiska ledning enligt Rosberg gick ifrån den traditionella dogmatik som man tidigare hade haft där Västra Hamnen sågs som ett förbjudet området som inte skulle förändras utan man skulle slå fast om arbetstillfällena i sann socialdemokratisk anda. Förändringen av Västra Hamnen börjar då Malmö Stad i slutet av 1980-talet anordnar en idéävling som fick namnet *Staden möter havet*.

(...) tidigare, innan Ilmar Reepalu kom till makten så, då betraktades hamnen som ett prohibited area, det vill säga det skulle man inte röra, utan till varje pris slå fast om arbetstillfällena enligt god socialdemokratisk dogmatik. (...), men sen när hela det är skiftet kom inom de strukturella förändringarna så var man tvingad att göra någonting, och på [19]80-talets slut så hade vi ett stort visionsarbete, eller idéävling om det här området [Västra Hamnen] och den hette ”Staden möter havet” och det var det allra första som vi gjorde på [19]80-talet (...)

(...) det var ett paradigmskifte att se på hamnen som jag berättade, att Staden möter havet, det var ett paradigmskifte, men då lanserad av en ny kraftansträngning och ny människa som kan till makten i Socialdemokraterna, Ilmar Reepalu, han hade ett helt annat synsätt, han är ju arkitekt och har jobbat här på stadsbyggnadskontoret, han har visioner att kunna se, medan den gamla stammen av

Socialdemokraterna de skulle bara lägga ett lock över det här [Västra Hamnen] trots de förändringar som skedde.

(Göran Rosberg)

Istället för att som Rosberg säger, försöka bevara de arbetstillfällena som fanns på Västra Hamnen valde man nu att göra något helt annat, detta är typiskt för den nya typen av urban politik (NUP) menar Swyngedouw et al. (2002) där NUP tillsammans med en ny neoliberal ekonomisk policy tvingar bort de gamla funktionerna och den traditionella politiken (Swyngedouw et al. 2002, 545). Vilket också Harvey bekräftar i sina teorier kring skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap där stadens beslutsfattare intar nya roller och där den förvaltande rollen inte längre spelar en lika avgörande roll som tidigare (Harvey 1989). Rosberg bekräftar också det som Harvey menar att skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap kan ske även om det i grunden strider mot den ideologiska grund som ledningen för en stad har (ibid., 4).

För mig är det en av de centrala frågorna i min problemformulering, och liksom Harvey har jag sökt efter att finna en tidsperiod då Malmö genomgår ett skifte från förvaltarskap till entreprenörskap. Och enligt Rosberg ter det sig som att det är just i slutet av 1980-talet i och med *Staden möter havet* och att Ilmar Reepalu blir en central person i den Socialdemokratiska ledningen i staden. Dock ska inte visionsarbetet "Malmö 2000" förringas på något vis, det ena behöver inte utesluta det andra. Men hjulen börjar rulla i slutet av 1980-talet då en ny politik träder i kraft och den bannlysta stämpeln som Västra Hamnen hade haft hävdades och förvandlingen av området från ett industriområde till ett kunskaps-, innovations- och fritidsområde tog vid. Det är heller inget ovanligt att skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap sker gradvis (ibid., 4).

De stora förändringarna dröjer till mitten av 1990-talet, och om idétävlingen i slutet av 1980-talet ses som att fröet för omvandling sätts och får börja gro börjar det växa i och med "Malmö 2000" där bland annat besluten om en egen högskola och Bo01 fattas och där Bo01 kommer att bli en katalysator för hela Västra Hamnen. Göran Rosberg berättar:

1996 köper staden tillbaka det här området [området där Bo01 sedermera byggdes] för 260 miljoner det köpte vi genom att vi hade sålt aktier från Sydkraft, nuvarande E:on, och det blev ett jävla liv, för malmöborna sa varför ska vi köpa tillbaka det området som tidigare hade gått över till statlig ägo då Statliga Varv tog över, men det var en lysande affär för staden. Vi sålde Mässan/Saabfabriken till Diligentia, vi sålde till alla de bostadsrättsföreningar och byggföretagen som byggde Bo01 och så vidare. Vi har mark kvar ytterligare, det var en lysande affär. Det innebar också då att eftersom vi inte hade fått samarbetat ordentligt med Heidelberg Cement om marken så kom Ilmar på det här lysande, det här geniala att vi flyttar bostadsmässan och låter bostadsmässan bli en katalysator för omvandlingen av hela Västra Hamnen, så vi flyttade mässan och då var vi i tidsnöd också naturligtvis, men vi flyttade den här så att vi började då hela omvandlingen av Västra Hamnen i den västra delen och sen fas 1 fas 2 och sen har vi fortsatt med Bo02 och nu är vi igång med Bo03.

(Göran Rosberg)

Att Bo01 ses som en katalysator som antas kunna ge spridningseffekter till det omkringliggande området stämmer väl överens med den teoretiska förklaringen och syftet med UDPs (Harvey 1989; Swyngedouw et al. 2002) och är samtidigt en av de tre förklaringarna som Harvey lägger fram som en faktor i skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap (Harvey 1989, 7).

I samband med Bo01 börjar också Malmö att öka samarbetet med privata aktörer, vilket är en del i skiftet till ett urbant entreprenörskap (ibid.). Rosberg berättar:

Man kan säga att något som är positivt också är att när vi startar med Västra Hamnen och Bo01 så inledde vi också ett arbete som visade sig vara fruktbart genom att också skapa allianser med de privata företagen och inte bara bygg- och arkitektsidan utan även de andra företagen som E:on har vi goda förbindelser med idag genom att de har varit med i hela processen.

(Göran Rosberg)

Att exempelvis de goda kontakterna med E:on kvarstår kan ses som ett tecken på att samarbetet med privata aktörer är något som har fortsatt efter Bo01. Och på frågan om samarbetet med privata aktörer är något som skiljer Malmö idag från tiden då Kockums fortfarande var aktivt bekräftas av Rosberg och att Malmös skifte från förvaltarskap till entreprenörskap sker någon gång i slutet av 1980-talet stärks ytterligare. Rosberg besvara frågan angående ett ökat samarbete med privata aktörer:

Ja definitivt! Jag menar så här, om vi börjar här i stadshuset, så du börja här och säga, att allt det här arbetet som pågått under de senaste 10-15 åren nu har sammanfört olika aktörer så väl inom Malmö Stad, det vill säga förvaltningarna samarbetar mycket bättre och är tvingade att samarbete mycket mer eftersom vi har haft de här stora infrastrukturssatsningarna där [arbetet] gått på tvären hela tiden, och utåt har det också inneburit att vi har samarbetat mycket mer med, jag nämner bara de här, Sysav, VA Syd, E:on vårt eget bolag MKB, det finns betydligt fler företag och alla de andra... De som var med och byggde här [Bo01] var också med och byggde Bo02. När vi blev inviterade av svenska staten för de tyckte att vi hade gjort så stor och bra satsning på hållbarhet att man ville Malmö skulle vara med i det som kallas för ByggaBoDialogen¹⁴ ett statligt sätt att skapa win-win situationer mellan kommunerna och privata aktörer, vi satt tillsammans med de och gjorde hela planen för Flagghuset som byggdes här då [Bo02].

(Göran Rosberg)

¹⁴ ByggaBoDialogen var fram till 2009 ett samarbete mellan företag, kommuner, myndigheter och regeringen för bo, bygga och förvalta för framtiden http://www.byggabodialogen.se/templates/Page_3218.aspx 2010-12-15

När en stad befinner i en sådan kris som Malmö gjorde under 1990-talet ses behovet av en ny image för staden som allt viktigare, bilden av staden som en gamla, grå och stigmatiserad arbetarstad måste förändras (Mukhtar-Landgren 2008b, 168). Många av förvandlingar som har skett på Västra Hamnen kan ses som en del av den nya imagen, bland annat högskolan och Bo01 (Mukhtar-Landgren 2005, 121). I sökandet efter en ny image är platsmarknadsföring av staden en väg att gå (Mukhtar-Landgren 2008b, 168; Short & Kim 1998, 56). Göran Rosberg berättar om hur Malmö har marknadsfört sig som stad:

Vi började redan innan bron stod färdig med att positionera oss tillsammans med Köpenhamn, bland annat vad vi har gjort är i Frankrike har vi under tolv femton år på världens största fastighetsmarknad som heter Mipim¹⁵ i Cannes där gör vi att vi försöker sätta Öresundsregionen med även Malmö och Köpenhamn, samtidigt tar vi med oss då aktörer inom byggsidan, arkitekter och så vidare både på den svenska och den danska sidan och presenterar Öresundsregionen, Malmö och Köpenhamn. Vi har också varit med i Tyskland på Expo Real¹⁶ som och är den näst största fastighetsmässan, vi blev inbjudna nu av, för tre år sedan, av Världsutställningsorganisationen i Shanghai att visa Västra Hamnen som ett exempel på en omvandling av ett industriområde till en hållbar stadsdel och där vi är precis hemkomna från att ha varit där ett halvt år från 1:a maj till 31:a oktober så visade vi just Västra Hamnen som ett exempel (...). Vi går inte ut själva utan gör det gärna tillsammans med andra och vi gör det gärna de aktörerna som finns med.

(Göran Rosberg)

Återigen ses samarbete mellan privata aktörer som något fruktbart och nödvändigt. Vidare berättar Rosberg att just hållbarhetsaspekten har satt Malmö på kartan och inte minst Bo01 och att Malmös tänk kring en hållbar stadsutveckling är det som har fungerat som platsmarknadsföring för Malmö.

Så vi fick ju UN Habitats Scroll of Honour¹⁷ får vår holistiska sätt när det gällde att bygga en stad. Det fick vi förra året [2009] och så fick denna nu och så fick vi en utmärkelse till... så jag är inne på det här att hållbarheten har gjort också att det har satt Malmö på kartan. Vi är världsberömda i Kina, vi är världsberömda bara därför att vi startade med Bo01 och sen har vi då fortsatt i vårt hållbarhetsarbete, (...) Så hållbarhetsfrågorna har satt oss på kartan, så det är verkligen ett sätt om placemaking.

(Göran Rosberg)

¹⁵ För mer information se <http://www.mipim.com/en/homepage/> 2010-12-15

¹⁶ För mer information se <http://www.exporeal.net/> 2010-12-15

¹⁷ Priset tilldelades Malmö Stad 2009 med motiveringen "For its innovative, holistic approach to becoming a 21st century eco-city" <http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=588&cid=7291#Sweden> 2010-12-09

I den nya imagen som Malmö har försökt att skapa menar Rosberg att det kan vara svårt för äldre Malmöbor att förstå vilken utveckling Malmö har tagit, inte minst gällande tankarna kring den traditionella industrin.

Det finns inga stora företag heller i Malmö längre, utan det är små och mediumsize företag. Och det tror jag liksom att det är en stor..., inte så enkelt för medelålders äldre Malmöbor att förstå, detta skiftet. Utan för detta kräver lite grand lite tid att kunna förstå, att Malmö har helt andra näringar och där till exempel turismen genererar [ett] stort kapital men det brukar aldrig värdesättas så som det egentligen borde göras i idag. Men vi har å andra sidan servicesektorn, tjänstesektorn som har vuxit och blivit bra sedan med universitet och så har vi fått en hel del andra spännande aktiviteter.

(Göran Rosberg)

Samtidigt berättar Rosberg något som bekräftar att staden inte längre är den traditionella industristad som den en gång var:

Man kan säga så här att, idag så har Malmö färre industriarbetare än Lund, statistiskt sett va. Så man kan säga att den förändringen har skett.

(Göran Rosberg)

Det ligger mycket känslor i Rosbergs svar, att Malmö den traditionella arbetarstaden har färre 'arbetare' än akademikerstaden Lund innefattar mer än enbart de facto att Lund har fler industriarbeten än Malmö. Det finns nu på svart och vitt att Malmö definitivt inte är en arbetarstad längre, industriepoken är förbi och kunskapsstaden är här för att stanna. Något som är vanligt enligt Short och Kim (1998) som menar att i tider då skiften ändras och nya profiler skapas är det mycket vanligt att den gamla imagen förkastas till förmån för den nya (ibid., 57).

Att bilden av Malmö inte längre är en industristad förstärks också när respondenterna från Kockumsgruppen berättar om de två 'traditionella' industrierna som fortfarande finns kvar på Västra Hamnen, EWP¹⁸ som tillverkar stommen till vindkraftverk och Kockums Industrier¹⁹ som tillverkar järnvägsagnar, enligt deras utsago tvingas bort från Malmö och Västra Hamnen. Att industrierna ska flytta bekräftas också av en artikel i Sydsvenska Dagbladet²⁰. Bo Nilsson säger:

(...) Kockum Industrier som inte är ursprungs Kockum längre utan de har bara fått behålla namnet, som idag lever där inne, bland de gamla verkstäderna [Varvsstaden] och de håller på med järnvägsagnar där nu, men tvingas flytta till Trelleborg på grund av att de blir utkörda därifrån, det ska byggas bostäder, tyvärr.

¹⁸ <http://www.enercon.nu/> 2010-12-05

¹⁹ <http://www.kockumsindustrier.se/> 2010-12-05

²⁰ <http://www.sydsvenskan.se/malmo/article881164/Vindkraftstorn-ska-tillverkas-pa-annan-plats.html> 2010-12-06

(Bo Nilsson, enskild intervju)

Vidare säger Bo Nilsson under gruppintervjun:

Det förundrar oss, vi gamla Kockumare, att där inne [Varvsstaden] finns två levande industrier, visserligen kan de in perioder ligga lite sämre till och det kan upp och det kan gå ner, speciellt för Kockums industrier. Men de finns där och de sysselsätter, det vet du bättre Thomas...

(Bo Nilsson, gruppintervju)

Ja totalt är det väl runt en 500.

(Thomas Olsson)

Ja totalt 500 Malmöbor har sin utkomst där och så i vanlig ordning påverkar det utåt andra med, och nu är det ingen snack bara bort med er. Varför kör man bort arbetstillfällena från sin kommun?

(Bo Nilsson, gruppintervju)

Men det är inte bara de arbetstillfällena, utan framförallt är det vad man tillverkar, man tillverkar ju det som är infrastruktur idag, det vill säga, järnvägsvagnar och vindmöller. Det är ju det som är inne idag, det är det man ska satsa på och det är ju det Reepalu också vill satsa på naturligtvis, och det tillverkar vi i den här staden (...) och det tycker jag är rent ut sagt för jävligt att man inte kan tillverka detta. Jag hade inte sagt om det hade varit en kolgruva som hade spytt ut en jävla massa skit men det är ju en ren fin industri.

(Thomas Olsson)

Det är intressant det som Thomas Olsson säger, att det som Rosberg menar har satt Malmö på kartan och gjort staden välkänt i bland annat Kina, arbetet kring hållbarhet inte längre ska tillverkas i Malmö. Samtidigt bekräftas det som Rosberg tidigare sa om det skifte som Malmö och Socialdemokraterna i Malmö har genomgått där arbetstillfällena som skall bevaras till varje pris inte längre står högst upp på agendan.

Dock ligger inte den största besvikelsen i att den traditionella industrin inte längre får plats i det nya Malmö, inte minst då det gäller varvsindustrin som de menar inte hade någon chans att konkurrera mot varven i Asien. Däremot finns det en besvikelse mot dagens ledning i Malmö som de menar inte erkänner vilken betydelse framförallt Kockums har haft för Malmös utveckling i allmänhet och för Västra Hamnen i synnerhet.

Utan Kockums hade vi som sagt suttit i vattnet, hela Västra Hamnen, alltså allt här, Turning Torso och rubbet det fanns inte det var vatten.

(...) Kockumare tycker ju att dagens Malmö Stad, dagens ledning inte tillräckligt visar och håller med på vilken stor stor jätteroll Kockum har spelat för Malmö, utan det är precis som att man tycker att det är

skönt att den här industrin har försvunnit från Malmö för nu ska vi vara ett högteknologiskt IT-samhälle så det är skönt att industrin har försvunnit och det är kanske rätt men det är hemskt att höra för då glömmer man sin bakgrund.

(Bo Nilsson, enskild intervju)

Då jag frågar Bo Nilsson och de andra medlemmarna ur Kockumsgruppen om de tycker att Malmö har förlorat sin historia och sin själ är svaren entydiga, och besvikelsen över hur stadens ledning har förvaltat, eller ur respondenternas ögon, inte har förvaltat arvet från det gamla Malmö och de industrier som enligt deras utsago var ryggraden i det som nu är Malmö och Västra Hamnen.

Ja, det är det som jag precis menar också. Man inte tillräckligt erkänner Kockum eller annan industri, men Kockum var ju här [Malmö stadsarkiv] och var jättestort, man erkänner inte Kockums betydelse för staden, pressar man vem som helst om det så säger de ”att det är klart vi gör, det begriper väl jag, det är väl klart jag förstår Kockums betydelse” men man visar inte det utåt. Och jag vill inte nämna namn, men om jag säger stadens ledning utan namn.

(Bo Nilsson, enskild intervju)

Det som irriterar mig mest det är alltså att Reepalu var ju inte inblandad i nedläggningen av Kockums men hans suddar ju ut industristaden som egentligen har skapat Västra Hamnen och bebyggelse i Malmö, han bortser från det, (...).

(Nils Johnsson)

Under gruppintervjun framkommer det också att det har framkommit vissa märkliga uttryck från ledande personer inom Malmö stad. Bo Nilsson berättar:

Han är det inte längre men han var, vad ska jag säga, hans [Reepalus] talesman, PR för kommunen, han stod uppe på Kolgahuset och där var en samling och då stod de och tittade ut här och jag vet att detta är sant för där var folk som jag känner som var närvarande. Då säger han: ”Ja äntligen har Malmö slutat vända baken mot havet.” Och då kan man fråga sig, var Kockum baken? Det är väldigt retfullt uttryckt.

(Bo Nilsson, gruppintervju)

Ja det är förnedrande (...) Du måste förstå att vi är bittra.

(Nils Johnsson)

Och vi är inte bittra på att här har blivit något annat än istället för varv, vi är bittra på att de förnekar vår tid här och Kockums tid.

(Bo Nilsson, gruppintervju)

I respondenternas svar kring frågorna rörande Malmös historia och själ finns det också en saknad av de gamla byggnaderna, inte minst Kockumskranen som samtliga från

Kockumsgruppen menar var en symbol, inte bara för Malmö, utan för hela södra Sverige.

Jag skulle vilja säga att det var södra Sveriges landmärke alla pratade om kranen, det kvittar var man var om man kom uppifrån Helsingborg eller Landskrona så såg man den och då visste man att man snart var hemma.

(Thomas Olsson)

Egentligen för mig var det värre än när man nu säger att här finns inget annat kvar än en massa bostadshus, det känns också lite. Men värst var det när kranen försvann.

(Bo Nilsson, gruppintervju)

(...) för mig skulle kranen varit kvar, den skulle stått där ute vid Dockporten som en symbol. Symbolen över hela Västra Hamnen och hela industrisamhället, (...) Jag tror så här alltså, jag tycker det ibland alltså, inget fel att man har byggt upp allt detta här, utvecklingen är sådan. Men det hade varit mycket mycket tuffare här om mycket mycket trevligare och jag tror att de som bor här hade uppskattat detta på ett helt annat sätt om det längst ut hade stått en symbol, ”där ute står symbolen”.

(Thomas Olsson)

Dock har man från Malmö Stad en strävan att bevara känslan av det gamla Malmö. Göran Rosberg understryker vikten av att pengar aldrig kan ersätta tiden, att historien inte går att köpa för pengar och att det är viktigt för Malmö att bevara den historiska känsla som finns från industristaden.

(...) här [Västra Hamnen], här är ju paradexemplet här, när vi omvandlar Västra Hamnen så ska vi ju försöka ta vara på den historia som finns, så när hela området är färdigbyggt då ska man fortfarande när man går omkring där ska man se att detta här har en gång varit ett skeppbyggnadsområde, (...) hela Varvsstaden som vi nu ska sätta igång med har industriarkitektur från slutet av [19]20-talet, Axel Stenberg hette arkitekten här som byggde de fantastiska crescenterna ut mot Stora Varvsgatan, och det sparar vi för detta gör ju identiteten, ett område måste ha lite grand kvar av sin historia och sin identitet, man kan inte bara riva allting, det spelar ingen roll hur mycket pengar du har, det är tiden, tiden, tiden som räknas för att skapa identiteten. Sen är det också det att, jag tycker det är viktigt tala om att Malmö har varit en arbetarstad (...)

(Göran Rosberg)

Området som Rosberg belyser, Varvsstaden, är området kring Kockums gamla verkstadshallar och ägs idag av PEAB²¹. Olga Schlyter, byggnadsantikvarie för Malmö

²¹<http://www.peab.se/Bostader--projekt/Nya-omraden/Varvsstaden/> 2010-12-10

Museer säger i en intervju kring planerna för Varvsstaden, där bland annat det som Rosberg säger, att de gamla tegelbyggnaderna ut mot Stora Varvsgatan skall bevaras, likaså mindre detaljer som den blåa klockan vid Kockums gamla huvudingång vid klaffbron ska vara kvar²².

²² <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/3-27-2009-Hur-vill-kommunen-bevara-minnen-fran-varvstiden.html> 2010-12-10

6. Slutsats

I det här kapitlet kommer jag att besvara de frågor som jag ställde inledningsvis i min problemformulering och koppla svaren till de teorier som jag har presenterat. Avslutningsvis kommer jag att reflektera över uppsatsen epistemologiska antaganden och metod.

Det som jag har ämnat att besvara i den här uppsatsen är huruvida Malmö har genomgått det skifte som Harvey talar, där staden går från ett förvaltarskap till ett entreprenörskap (Harvey 1989). Vilka krafter låg bakom att det eventuella skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap? Vilken roll spelar UDPs och platsmarknadsföring i den eventuella nya stadspolitik som ett urbant entreprenörskap för med sig? Finns det meningsskiljaktigheter mellan de som tidigare hade Västra Hamnen som sin arbetsplats, Kockumsarbetarna, och den stadspolitik Malmö har fört sedan Kockums AB lade ner sin verksamhet? Hur ser de på Malmö och Västra Hamnen idag?

Malmö har likt ett flertal andra före detta industristäder²³ brottats med vad som i litteraturen beskrivs som ”urbana kriser” (Mukhtar-Landgren 2005, 121) som uppkom då stora, framträdande och i vissa avseenden trygga traditionella industrier lade ner eller omlokaliserade sin verksamhet (Mukhtar-Landgren 2008b). I de här urbana kriserna behöver staden skapa sig en ny image, bilden av den gråa, stigmatiserad staden med dålig image måste förändras och en ny image måste skapas för att locka till sig kapital, investerare, företag och invånare till staden (Mukhtar-Landgren 2008a; 2008b).

För Malmös del börjar skiftet från ett urbant förvaltarskap till ett urbant entreprenörskap i slutet av 1980-talet då staden anordnar en idéävling för Västra Hamnen som fick namnet Staden möter havet. Idéävlingen var ett svar på de strukturella problem som staden brottades med vid den här tidpunkten med ett antal nedläggningar av viktiga industrier²⁴ där bland annat Kockums AB lade ner sin verksamhet i februari 1986 (Billing 2000, 6). Bakom idén stod en ny person inom Socialdemokraterna i Malmö, Ilmar Reepalu. Reepalu skiljde sig från den gamla stammen av socialdemokrater säger informationschefen för stadsbyggnadskontoret, Göran Rosberg. Reepalu hade visioner och ett annat synsätt än hans äldre partikollegor, som istället för en idéävling likt Staden möter havet hade kämpat för att till varje pris bevara de arbetstillfällena som fanns på Västra Hamnen. Det framkommer tydligt under intervjun med Göran Rosberg att Ilmar Reepalu var personen bakom skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap i Malmö, och det är enligt Harvey inte ovanligt att exempelvis en politiker i staden kan vara den personen som stakar ut eller till och med skapar vägen för ett urbant entreprenörskap (Harvey 1989, 7). Staden möter havet var också ett nytt sätt att se på Västra Hamnen, tidigare hade området setts som ett ”bannlyst” område som inte skulle

²³ Bl.a. Västerås, Norrköping, Göteborg, Glasgow, Birmingham, Liverpool, Torino och Chicago (Dannestam 2009, 25; Mukhtar-Landgren 2005, 121; Mukhtar-Landgren 2008b, 168).

²⁴ Andra större industrier som några år senare lade ner sin verksamhet eller omlokaliserade den till andra platser var bl.a. SAAB Automobiles (1991), Malmö Strumpfabrik (1991), Fazer (1991) och Pripps (1991) skulle lägga ner sina verksamheter i Malmö (Billing 2000, 6-7).

genomgå några förändringar menar Rosberg men detta var alltså något som förändrades i och med idétävlingen Staden möter havet.

Dock dröjde de större förändringarna av Västra Hamnen till januari 1997 då kommunalstyrelsen fattade beslutet om ett visionsarbete som fick namnet ”Malmö 2000”. I visionsarbetet fanns bland annat idéerna om en egen högskola och att man skulle vara värd för den europeiska bomässan Bo01 (Mukhtar-Landgren 2005, 121). Bo01 blev katalysatorn för förvandlingen och utvecklingen på Västra Hamnen, vilket stämmer in på de teoretiska förklaringarna och syftena med UDPs (Harvey 1989; Swyngedouw et al. 2002). Att ett skifte från förvaltarskap till entreprenörskap är något som inte sker direkt utan är en dynamisk utveckling är inte heller något som är ovanligt (Harvey 1989, 4).

I skiftet från ett urbant förvaltarskap till ett urbant entreprenörskap ligger också ett ökat samarbete med privata aktörer, public-private partnership (ibid.). För Malmös del är bomässan Bo01 den brytpunkt då man från stadens sida skapar fruktbara allianser med privata aktörer inom en rad olika områden. Samarbetena med de privata aktörerna är något som har fortsatt i utveckling av Västra Hamnen och områdena Bo02 och Bo03. Det ökade samarbetet med privata aktörer är också något som skiljer sig från tiden innan Kockums AB lägger ner sin verksamhet i Malmö.

I samband med det skifte som Malmö har genomgått har man också arbetat för att skapa en ny image, vilket är vanligt bland städer som har befunnit sig i liknande situationer som den som Malmö befann sig i under mitten av 1990-talet (Mukhtar-Landgren 2008a; 2008b). I den nya bilden av Malmö är den traditionella industrin på väg att suddas ut, några större företag finns inte längre kvar och de viktigaste näringarna finner man istället inom branscher som kunskap, innovationer tillsammans med tursim och service. Att den gamla industristaden Malmö inte längre existerar blir tydligt när Rosberg jämför Malmö med Lund:

Man kan säga så här att, idag så har Malmö färre industriarbetare än Lund, statistiskt sett va. Så man kan säga att den förändringen har skett.

(Göran Rosberg)

I den nya ekonomiska politiken (NEP) som följer i skiftet från ett förvaltarskap till ett entreprenörskap sker det en ökad grad av platsmarknadsföring, att sälja in staden till företag, investerare och för att attrahera kapital och invånare till staden är något som blir viktigare i den ökade globala konkurrensen bland världens städer (Book 2008, 185; Short & Kim 1998, 55). Här har planeringen och byggandet av UDPs spelat en viktig roll för att öka städernas attraktionskraft gentemot varandra (Swyngedouw et al. 2002, 543). För Malmös image och den platsmarknadsföring som man har arbetat med för att skapa bilden av Malmö spelar inte UDPs en direkt roll, dock en indirekt. Bilden som man från Malmös sida vill visa upp på världsutställningar och bostadsmässor runt om i världen handlar främst om Malmö som en hållbar stad som bedriver en hållbar stadsutveckling, något som har uppmärksammats stort i bland annat Kina. Indirekt spelar ett UDP en avgörande roll i den här platsmarknadsföringen och det är området Bo01. Bo01 framhålls som ett lyckat projekt där man har omvandlat ett före detta

industriområde till ett hållbart bostadsområde och som har gjort att Malmö har blivit berömt i framförallt Kina. Malmö har också fått UN Habitats Scroll of Honour för sina innovationer och sitt holistiska arbetssätt för att bli den första ekostaden under 2000-talet²⁵.

Att den gamla imagen av en stad förkastats till förmån för den nya är inget ovanligt (Short & Kim 1998, 57). I Malmös fall ses Västra Hamnen som ett paradexempel på hur ett område kan förvandlas från ett industriområde till ett bostadsområde. Dock ska man från Malmö stad²⁶ tillsammans med PEAB²⁷ arbeta fram ett planprogram²⁸ för hur man skall bevara de äldre delarna av Varvsstaden på Västra Hamnen där vissa symboler från Kockumstiden ska bevaras, där återfinnas bland annat den blåa klockan vid den före detta huvudingången till Kockums AB samt de äldre tegelbyggnaderna utmed Stora Varvsgatan. Målet är att man ska ta till vara på den historien som finns på platsen, man ska märka att det är ett före detta varvsområde menar man från stadsbyggnadskontoret och det är viktigt att inte glömma bort att Malmö har varit en arbetarstad.

Det är dock inte alla som känner igen sig i det nya Malmö. I ett urval om fyra före detta Kockumare som idag är aktiva i föreningen Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv ger en annan bild än den som förmedlas från stadsbyggnadskontoret. Dels finns det saknad av Kockumskranen som man menar inte bara var Malmös utan hela södra Sveriges symbol och där man menar att kranen idag hade kunnat vara en symbol för industrisamhället. Den största besvikelsen ligger dock i saknaden av ett erkännande när det gäller Kockum AB:s betydelse för Malmö i allmänhet och för Västra Hamnen i synnerhet, man har inte fått det erkännande som man förtjänar anser man. Vidare menar man att stadens nuvarande ledning med Reepalu i spetsen suddar ut industristaden Malmö och där det finns en känsla av att det är skönt att industrierna inte längre får plats i den nya Malmö där allt ska vara högteknologiskt.

Vidare ställer man sig frågande till den politik som förs från staden då de två traditionella industrierna som fortfarande finns kvar på Västra Hamnen inom de kommande åren ska flytta sin verksamhet från Malmö och Västra Hamnen. Det blir tydligt att man från Kockumsgruppen inte känner igen sig i den nya roll som Malmö har antagit i form av en entreprenör istället för en förvaltare av staden. Frågor som respondenterna från Kockumsgruppen bland annat ställer är:

Ja totalt 500 Malmöbor har sin utkomst där och så i vanlig ordning påverkar det utåt andra med, och nu är det ingen snack bara bort med er. Varför kör man bort arbetstillfällena från sin kommun?

(Bo Nilsson, gruppintervju)

²⁵ <http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=588&cid=7291#Sweden> 2011-01-02

²⁶ <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/3-27-2009-Hur-vill-kommunen-bevara-minnen-fran-varvstiden.html> 2010-12-30

²⁷ <http://www.peab.se/Bostader--projekt/Nya-omraden/Varvsstaden/> 2010-12-30

²⁸ Planprogrammet beräknas vara klart i februari 2011 (<http://www.peab.se/Bostader--projekt/Nya-omraden/Varvsstaden/>) 2010-12-30

Uppsatsen epistemologiska utgångspunkt som har varit anti-naturalistisk kritisk realism har hjälpt mig att söka efter de bakomliggande orsakerna till Malmö och Västra Hamnens utveckling, den kritiska realismens sökande efter objektens ”inneboende egenskaper” (Danermark et al 1997, 281) har framförallt varit till hjälp under intervjun med stadsbyggnadskontorets informationschef Göran Rosberg.

I frågan om valet av metod anser jag att den har passat bra till studiens syfte och problemställning. De kvalitativa intervjuerna med en semistrukturerad form har gett mig informativa och uttömmande svar och gett mig de bakomliggande orsakerna till de förändringar som har skett. Det som jag saknar i min studie är en analys av visionsarbetet ”Malmö 2000”, jag har här använt mig av sekundär data av min analys av visionsarbetet. Detta då ”Malmö 2000” har visat sig vara svårt att få tag på, jag har sökt på Malmö stadsarkiv och varit i kontakt med dels Malmö stad och dels kommunstyrelsen utan någon framgång.

7. Sammanfattning

I den här uppsatsen har jag ämnat att besvara huruvida Malmö har genomgått ett skifte i den urbana politiken från ett förvaltarskap till ett entreprenörskap, hur Malmö har arbetat för att ändra sin image och om Urban Development Projects (UDPs) har varit en del i Malmös platsmarknadsföring som stad. Som en motpol mot den empiri från Malmö stads sida som jag har inhämtat och arbetet kring har jag även inhämtat empiri från en grupp av före detta Kockumsarbetare för att höra deras bild av förvandlingen av Malmö och framförallt Västra Hamnen. Mina teoretiska antaganden handlar främst om skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap, i litteraturen ofta benämnt som *Managerialism* samt *Entrepreneurialism* (se Harvey 1989), vikten av UDPs för att i platsmarknadsföringen av staden attrahera företag, kapital och investerare (se bl.a. Moulaert et al. 2005 & Swyngedouw et al. 2002). Dels har jag använt mig av teorier rörande den postindustriella staden och de i litteraturen benämnda urbana kriser som ett flertal västerländska städer har genomgått samt vikten av platsmarknadsföring för den postindustriella staden (se bl.a. Hubbard & Hall 1998; Mukhtar-Landgren 2005; 2008a & 2008b).

Uppsatens epistemologiska antaganden är anti-naturalistisk kritisk realism som tillåter mig som samhällsvetare att se till de bakomliggande orsakerna till den förvandling som Malmö och Västra Hamnen har genomgått. Att se till de bakomliggande orsakerna är för mig som samhällsvetare en central roll då jag söker kunskap om en socialt producerad verklighet och inte en socialt definierad sådan och där samhället består av tänkande människor som ständigt förändrar den sociala verkligheten.

Metoden som har använts är kvalitativ med semistrukturerade intervjuer av relevanta respondenter. Intervjuerna har varit tre till antalet, två enskilda intervjuer med representanter från dels stadsbyggnadskontoret i Malmö stad och från Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv, samt en gruppintervju med representanter från Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv. Genom mina intervjuer hoppas jag kunna ge tydliga och informativa svar på de frågor som jag ämnar att svara på.

Jag har kommit fram till Malmö har genomgått ett skifte från förvaltarskap till entreprenörskap. Detta skifte har sin start i slutet av 1980-talet då staden med de strukturella förändringar som sker med att den för staden stora och viktiga industrin Kockums AB beslutar att lägga ner sin verksamhet på Västra Hamnen i Malmö. Vid den här tiden tar man från Malmö stad initiativet till en idéävling som får namnet ”Staden möter havet” som en ny person inom Socialdemokraterna i Malmö står bakom, Ilmar Reepalu. Ilmar Reepalu spelar sedan en viktig roll för Malmös fortsatta skifte till ett entreprenörskap i samband med utvecklandet av den egna högskolan i staden samt bostadsområdet Bo01 som man i visionsarbetet ”Malmö 2000” fattar beslut om i januari 1997. I det här skiftet har Malmö arbetat aktivt för att skapa en ny image av staden, från en industristad till en kunskapsstad med ett uttalat hållbarhetsmål där UDP:et Bo01 har varit i en del i platsmarknadsföringen för en hållbar stadsutveckling. I samband med Bo01 skapades också allianser tillsammans med privata aktörer inom ett flertal olika områden, något som har fortsatt under åren. I skiftet från förvaltarskap till entreprenörskap som Malmö har genomgått känner man från Kockumsgruppen vid

Malmö stadsarkiv en saknad av ett erkännande från stadens ledning, ett erkännande om Kockums betydelse för Malmö i allmänhet och Västra Hamnen i synnerhet. Vidare menar man från Kockumsgruppens sida att stadens ledning förmedlar en känsla av att det är skönt att de traditionella industrierna är på väg att suddas ut från Malmö och att Malmö ”äntligen har slutat vända baken mot havet”.

Referenser

Litteratur

- Amin, Ash och Graham, Stephen (1997). *The Ordinary City*. Transactions of the British Geographers, New Series, Vol. 22, No. 4, 411-429
- Billing, Peter (2000). *Malmö 1990-tal i ett kort historiskt perspektiv. Skilda Världar?* Malmö: Malmö Stad
- Book, Karin (2008). 'Strategier i framkant eller bara en vit elefant? Idrott, urban marknadsföring och utveckling' i Lisberg Jensen, Ebba och Ouis, Pernilla (red), *Inne och ute i Malmö: Studier av urbana förändringsprocesser*. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier, 183-199
- Clark, Gordon (2005) 'Secondary data' i Flowerdew, Robin och Martin, David (red) *Methods in Human Geography - A guide for students doing a research project*. (Andra upplagan) Harlow: Pearson Education Limited, 57-73
- Cloke, Paul et al. (2004). *Practising Human Geography*. London: Sage Publications
- Conradson, David (2005). 'Focus groups' i Flowerdew, Robin och Martin, David (red) *Methods in Human Geography - A guide for students doing a research project*. (Andra upplagan) Harlow: Pearson Education Limited, 128-143
- Dannestam, Tove (2008). 'Tillväxt och välfärd i Malmö: Att ge stadspolitik organisatoriskt rum' i Lisberg Jensen, Ebba och Ouis, Pernilla (red), *Inne och ute i Malmö: Studier av urbana förändringsprocesser*. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier, 200-213
- Dannestam, Tove (2009). *Stadspolitik i Malmö: Politikens meningsskapande och materialitet*. Lund: Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet
- Danermark, Berth et al. (1997). *Att förklara samhället*. Lund: Studentlitteratur
- Esaiasson, Peter et al. (2004) *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknaden*. (Andra upplagan) Stockholm: Nordstedts Juridik AB
- Graham, Elspeth (2005). 'Philosophies underlying human geography research'. i Flowerdew, Robin och Martin, David (red) *Methods in Human Geography - A guide for students doing a research project*. (Andra upplagan) Harlow: Pearson Education Limited, 8-33
- Harvey, David (1989). *From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. Geografiska Annaler, 71B, 3-17
- Hubbard, Phil och Hall, Tim (1998). 'The Entrepreneurial City and the 'New Urban Politics'' i Hubbard, Phil och Hall, Tim (red) *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime and Representation*. Chichester: John Wiley & Sons, 1-23
- Leitner, Helga och Sheppard, Eric (1998). 'Economic Uncertainty, Inter-Urban Competition and the Efficacy of Entrepreneurialism' i Hubbard, Phil och Hall, Tim (red) *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime and Representation*. Chichester: John Wiley & Sons, 285-307
- Moulaert, Frank et al. (2005). *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. New York: Oxford University Press
- Mukhtar-Landgren, Dalia (2005). *Den delade delade staden - välfärd för alla i kunskapsstaden Malmö*. Fronesis, 18, 120-131

- Mukhtar-Landgren, Dalia (2008a). 'City Marketing in a Dual City: Discourses of Progress and Problems in post-industrial Malmö' i Petterson, Bo och Tyler, Kathrine (red), *Majority Cultures and the Everyday Politics of Ethnic Difference - Whose House is This?* New York: Palgrave MacMillan, 55-74
- Mukhtar-Landgren, Dalia (2008b). 'Utopi och dystopi i postindustriella Malmö' i Lisberg Jensen, Ebba och Ouis, Pernilla (red), *Inne och ute i Malmö: Studier av urbana förändringsprocesser*. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier, 167-182
- Mukhtar-Landgren, Dalia (2008c). 'Entreprenörstaden: Postindustriella Malmö öppnas upp och stängs ner' i Tesfahuney, Mekonnen och Dahlstedt, Magnus (red). *Den bästa av världar? Beträktelser över en postpolitisk samtid*. Hägersten: Tankekraft förlag, 223-247
- Rodriguez, Arantxa et al. (2005). 'Urban Restructuring, Social-Political Polarization and New Urban Politics' i Moulaert, Frank et al. (red) *The Globalized City: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*. New York: Oxford University Press, 29-45
- Short, John Rennie och Kim, Yeong-Hyun (1998). 'Urban Crises/Urban Representations: Selling the City in Difficult Times' i Hubbard, Phil och Hall, Tim (red) *The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime and Representation*. Chichester: John Wiley & Sons, 55-75
- Swyngedouw, Erik et al. (2002). *Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy*. Oxford: Blackwell Publishing, 543-577
- Trost, Jan (2004). *Kvalitativa intervjuer*. (Tredje upplagan) Lund: Studentlitteratur
- Valentine, Gill (2005). 'Tell me about...: using interviews as a research methodology' i Flowerdew, Robin och Martin, David (red) *Methods in Human Geography - A guide for students doing a research project*. (Andra upplagan) Harlow: Pearson Education Limited, 110-127

Internet

Redaktionellt material

- Bergström, Britt-Marie (2010) *Vindkraftstorn ska tillverkas på annan plats* (<http://www.sydsvenskan.se/malmo/article881164/Vindkraftstorn-ska-tillverkas-pa-annan-plats.html>) 2010-12-06
- Berling, Susanna (2009) *Hur vill Malmö bevara minnen från Varvstiden?* (<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/3-27-2009-Hur-vill-kommunen-bevara-minnen-fran-varvstiden.html>) 2010-11-29
- Forsberg, Johanna (2009) *Kockums uppgång och fall*. (http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7LPZhHufOcYJ:efterarbetet.etc.se/artikel_efterarbetet/23802/kockums-uppgang-och-fall/+Kockums+uppg%C3%A5ng+och+fall&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se&client=firefox-a) 2010-11-29
- Nilsson, Bo (2008) *Vi som byggde alla dessa fartyg!* (<http://www.malmo2008.se/ReportMSAKockumsgruppen1.htm>) 2010-12-05

Webbkällor

- ByggaBoDialogen (http://www.byggabodialogen.se/templates/Page_____3218.aspx) 2010-12-15
- Expo Real (<http://www.exporeal.net/>) 2010-12-15
- EWP (<http://www.enercon.nu/>) 2010-12-05
- Kockums Industrier (<http://www.kockumsindustrier.se/>) 2010-12-05

Media Evolution (<http://www.mediaevolution.se/>) 2010-12-02

MINC (<http://www.minc.se/>) 2010-12-02

Mipim (<http://www.mipim.com/en/homepage/>) 2010-12-15

Stadsbyggnadskontoret Malmö stad (<http://www.malmo.se/Lattlast/Stadsplanering-och-trafik/Stadsbyggnadskontoret.html>) 2010-12-03

Svanen (http://www.lansforsakringar.se/privat/om_oss/press_och_media/pressmeddelanden/sidor/visapressmeddelande.aspx?id=3ca24204-9e6c-402c-bcfd-7a95ea652ca4) 2010-11-26

Symbolen (<http://www.symbolen.se/om-symbolen.aspx>) 2010-11-25

TangMa (<http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Projekt--natverk/Projekt/TangMa.html>) 2010-12-02

Tendens P1 (<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=3381&artikel=4057615>) 2010-11-26

UN Habitats Scroll of Houser (<http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=588&cid=7291#Sweden>) 2010-12-09

Varvsstaden (<http://www.peab.se/Bostader--projekt/Nya-omraden/Varvsstaden/>) 2010-12-10

Förteckning över intervjupersoner

Böös, Lars-Åke. Johnsson, Nils. Nilsson Bo & Olsson, Thomas. *Medlemmar i Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv.* 2010-12-08

Nilsson, Bo. *Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv.* 2010-12-01

Rosberg, Göran. *Informationschef stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.* 2010-12-01

Appendix I

Intervju Göran Rosberg, informationschef stadsbyggnadskontoret, Malmö stad. 2010-12-01

I det här appendixet finner man den transkriberade intervjun med informationschefen för stadsbyggnadskontoret i Malmö. Av respekt för respondenten är inte hela intervjun transkriberad, då det är möjligt att det under intervjun framkom information som respondenten inte ville att jag skulle föra vidare. Intervjun är inte transkriberad ordagrant.

Jag har tre huvudteman som jag vill prata om, jag har delat upp de i Historien, förvandlingen och framtiden.

Lite bakgrundsfrågor kring dig.

Hur länge har du arbetet här på stadsbyggnadskontoret?

Göran: Jag har arbetet sedan 1987, så jag har varit med under hela Malmös resa, resan på det lokala planet, den traditionella industrin till kulturstad, upplevelsestad, kunskapsstad, what ever. Den andra kopplat till den regionala kontexten, där Malmö har fått en annan roll i Öresundsregionen, så jag har varit med och det har varit jättespännande att få ha varit med, det är ju once in a lifetime. Jag brukar jämföra det med när tåget kom till staden eller hamnen, det är lika omstörtande för staden det här, icke minst mentalt.

Utbildningsmässigt, har du gått på samma institution som mig institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi?

Göran: Jag läste på [19]70-talet och då läste jag med specialisering sen på med fokus kring kulturgeografi och ekonomisk geografi och var medlem av forskargruppen under ledning av Gunnar Törnqvist. Forskargruppen för ekonomisk geografi gjorde då bland annat en, ja vad hette den, ehh..., konsekvenser för företag och hushåll med anledning av fasta förbindelser över Öresund, och jag tittade på hur underleverantörsystemen var länkade till varandra mellan Sverige och Danmark med utgångspunkt för projektansats där man tittade att bygga en båt, att bygga en annan mekanisk produkt, att bygga ett bröd, att bygga det... att producera det så såg jag insatsvaror och teknik och kostnader, arbetsorganisation. Så det gjorde jag, det var väldigt spännande, jag hade just Kockums, att bygga en båt här på den svenska sidan att bygga en båt på den danska sidan då fanns det danska Varvet Burmeister och Wain, båda gick i konkurs.

Har du alltid jobbat med information kring stadsplanering?

Göran: Ja det har jag gjort, men jag har haft några andra, jag skrev ganska mycket utredningar och sydvästra Skånes kommunalförbund, det var väl också det, sen fick jag göra några andra utredningar för åt stadsbyggnadskontoret och sen så blev jag projektledare för folk- och bostadsräkningen 1985 och sen anställde jag mig själv 1986 för jag hade fått pengar över och sen kom den här tjänsten i samband med den nya Plan- och Bygglagen 1987. Thats it!

Göran: Sen jobbar jag ju, jag tycker det är väldigt viktigt att säga det, att när man sysslar med information och kommunikation det innebär inte bara att man ska gå kursen kring den här, vad heter det...? ehhh..., som finns på universitet kommunikation och teknik eller... jag tycker det är väldigt viktigt att säga den kanske man kan ha men när man pratar om samhälls-, stadsbyggnad- och stadsutveckling och så vidare då tycker jag att den mest syntetiserade utbildningen är geografi.

Hur såg man på stadsplanering i Malmö då de här traditionella industrierna, till exempel Kockums, när de fortfarande var aktiva? Vilket fokus hade man?

Göran: Man kan säga så här att, idag så har Malmö färre industriarbetare än Lund, statistiskt sett va. Så man kan säga att den förändringen har skett. Det finns inga stora företag heller i Malmö längre, utan det är små och mediansize företag. Och det tror jag liksom att det är en stor..., inte så enkelt för medelålders äldre Malmöbor att förstå, detta skiftet. Utan för detta kräver lite grand lite tid att kunna förstå, att Malmö har helt andra näringar och där till exempel turismen genererar [ett] stort kapital men det brukar aldrig värdesättas så som det egentligen borde göras i idag. Men vi har å andra sidan servicesektorn, tjänstesektorn som har vuxit och blivit bra sedan med universitet och så har vi fått en hel del andra spännande aktiviteter. Annars så ska jag säga så här att det, när vi tittar på industriområden så har vi ju de som ligger i periferin, vi har

Kalkbrottet som Malmö Stad äger just nu och där är ingen verksamhet utan det ska omvandlas så småningom, annars har vi Fosie här, Norra Sorgenfri är också ett gammalt industriområde som vi nu försöker omvandla det också, men att ta till vara lite grand av den karaktären som finns, för där har vi en tanke att utnyttja så att säga områdets belägenhet relaterat till miljonprogramsområdena, så kan vi skapa en intressant miljö som inte är så..., där man inte har så dyra lokaler eller startkostnader för några av våra invandrare att försöka sätta igång någonting, så där integration väldigt... Bulltofta har vi här ute som också är... men vad man kan säga är att vi, Toftanäs är i stort sett fullt, Fosie är i stort sett fullt, vi har mark kvar i hamnen sen har vi ju Svågetorp färdigbyggt i stort sett, där har du det, thats it, och det är ju så här att ska vi, jag vet inte om du kommer ihåg det, men Malmö Stad är 15000 hektar, hälften av det äger Malmö Stad det innebär också att man har en annan sits än en del andra kommuner. Men vår mark börjar ta slut och där finns naturligtvis industriverksamhet också som kanske inte är så miljöbetungande kring Västra Hamnen eller även för Hyllie som är vårt nästa stora utbyggnadsområde.

Det du sa om Norra Sorgenfri att bevara industrikänslan, är det viktigt för Malmö att man bevara en del av sin historia? 6:36

Göran: Ja definitivt här [Västra Hamnen], här är ju paradexemplet här, när vi omvandlar Västra Hamnen så ska vi ju försöka ta vara på den historia som finns, så när hela området är färdigbyggt då ska man fortfarande när man går omkring där ska man se att detta här har en gång varit ett skeppbyggnadsområde, alltså gör vi så att vi sparar vissa saker, speciellt de här lagerfunktionerna här som har supportat, för här låg utrustningskajen bredvid de här olika stapelbäddarna. Likadant huvudkontoret, Dockan, hela Varvsstaden som vi nu ska sätta igång med har industriarkitektur från slutet av [19]20-talet, Axel Stenberg hette arkitekten här som byggde de fantastiska crescenterna ut mot Stora Varvsgatan, och det sparar vi för detta gör ju identiteten, ett område måste ha lite grand kvar av sin historia och sin identitet, man kan inte bara riva allting, det spelar ingen roll hur mycket pengar du har, det är tiden, tiden, tiden som räknas för att skapa identiteten. Sen är det också det att, jag tycker det är viktigt tala om att Malmö har varit en arbetarstad med Socialdemokratiskt fäste i 66 år i följd fram till mitten av [19]80-talet då hade vi en period av borgerlig regering sen är det Socialdemokraterna igen. Men de har också gjort ett paradigmskifte som kanske Ilmar Reepalu kanske mest har stått för. Jag ska berätta det, tidigare, innan Ilmar Reepalu kom till makten så, då betraktades hamnen som ett prohibited area, det vill säga det skulle man inte röra, utan till varje pris så fast om arbetstillfällena enligt god Socialdemokratisk dogmatik. Och därför har man inte, men sen när hela det är skiftet kom inom de strukturella förändringarna så var man tvingad att göra någonting, och på [19]80-talets slut så hade vi ett stort visionsarbete, eller idétävling om det här området [Västra Hamnen] och den hette "Staden möter havet" och det var det allra första som vi gjorde på [19]80-talet och då fanns fortfarande delar av, då hade det här [Västra Hamnen] styckats sönder, och då hade man börjat fundera lite grand på nu kring alla de här transporterna branschstrukturella förändringarna, hur möter vi det från stadens sida? Staden möter havet igen efter 150 år. Så det finns kvar.

Vi kommer in på förvandlingen av Malmö som sker någon i slutet av [19]80-talet, början mitten av 1990-talet. Så beskriver man från stadens sida att "Staden befinner sig i en ekonomisk härdsnästa" med stor arbetslöshet och en stor skuld. Började man här se på stadsplanering och staden med andra ögon än vad man hade haft tidigare? Var man tvungen att hitta nya sätt att få upp staden igen, att få staden på fötter?

Göran: Jag tror så här, det finns många olika sätt, man kan säga det att mellan 1991 och 1993 så tappar staden 27 000 arbetstillfällen och detta kan betecknas som väldigt allvarliga problem, men det innebar också att i och med att man gjorde det så var vi så långt nere så att Ilmar Reepalu och Percy Lidholm skrev till regeringen om en ekonomisk härdsnästa, där har du det som du refererade till, man ville ha hjälp. Men sen så ändras också statens sätt att få in skatteintäkter men den här Robin Hood-effekten att ta från de rika och ge till de fattiga, så man balanserade hela tiden de rikas inkomster med de som hade problem. Och där var det också så att vi hade en väldigt stor invandring vilket innebar då också att stora sociala kostnader de kunde vi inte bära riktigt i och med att vi har det här liberala sättet när det gäller migrationen i Sverige jämför med våra grannländer som har en helt annan syn på det. Det tror jag en viktig sak, men man ska väl säga det sen brukar man ju säga det att socialdemokratin hade kanske mer än..., alltså det var ett paradigmskifte att se på hamnen som jag berättade, att Staden möter havet, det var ett paradigmskifte, men då lanserad av en ny kraftansträngning och ny människa som kom till makten i Socialdemokraterna, Ilmar Reepalu, han hade ett helt annat synsätt, han är ju arkitekt och har jobbat här på stadsbyggnadskontoret, han har visioner att kunna se, medan den gamla stammen av Socialdemokraterna de skulle bara lägga ett lock över det här [Västra hamnen] trots de förändringar som skedde. Man hade också sådan tankar som på [19]60- och [19]70-talet så var det, så ville man då ur Socialdemokratisk dogmatik att man inte skulle äga sitt eget

boende, dvs att man hade tomträtt så att staden skulle fortfarande ha kontroll över marken, men då hade man tomträtt för t.e.x ett villaområde då på 40 år om staden skulle vilja göra någonting annat, och det är typiskt sätt att man liksom inte fick äga sitt eget boende, på [19]70-talet talade man om strimlade lån man fick inte överta hyresrätter och göra de till bostadsrätter. Så det fanns många sådana sätt som politiskt var ett helt annorlunda synsätt än liberala synsätt idag. Lite svar på din fråga.

Man pratar om att andra liknande städer som Glasgow, Liverpool, Manchester att de har upplevt samma förvandling och befunnit sig i samma sits som Malmö. Fanns det någon av de här städerna eller någon annan stad som Malmö hade som förebild?

Göran: Jag tror inte det, jag tror inte vi har haft sådan här exempel egentligen där vi har kunnat säga att vi har tagit intryck, det är klart vi har tagit intryck stadsbyggnadsmässigt arkitektoniskt designmässigt, visst har vi gjort det. Jag tror det här, i och med att vi hade så stora problem då, då brukar jag säga så här, det tydliggörandet av våra problem innebar också att allting var tillåtet att pröva. Vi var så långt nere så vi hade inget val egentligen, och det innebar då, då kom det här, hur ska vi på något sätt stärka Malmös roll, Malmös roll lokalt, regionalt, internationellt, konkurrensmässigt i den blivande Öresundsregionen då startade Ilmar Reepalu det som kallades för "Visionsarbetet 1995" och där jobbade jag tillsammans med Mats Olsson som var stadsbyggnadsdirektör jävligt tätt ett helt år. Ur det visionsarbete lyfte vi då tillsammans med den regionala nya kontexten som man jobbade med då, det vill säga Öresundsbron, den var en viktig katalysator för också för hela staden därför att det innebar då att vi kom i ett helt annat, vad ska jag säga, regionalt, nationellt, internationellt läge. Där Öresundsregionen plötsligt då var intressant ur många företagsetableringar, man ser också att flyttningarna, migrationsströmmarna var inte bara från länder som hade problem med krig och fattigdom och så utan nu kom plötsligt den långdistanta flyttningarna från Stockholm, Göteborg och andra ställen mot Malmö, och mycket ungdomar, det var hela den spelsidan, gallerierna, vilket fortfarande håller på att ske. Vi har ett positivt migrationsnetto sedan 1985 och de senaste åren hade vi all time high med 7400 i migrationsnetto och nu är danskarna den största utländska gruppen, så du måste se ur det här perspektivet att både, vad betydde bron, att bron skulle komma, ur ett integration, tittar du arbetsmässigt så är det så att bron har betytt oerhört mycket mer för svenskarna, skåningarna, malmöborna än för danskarna, nu är det så att danskarna flyttar hit. Under tioårsperioden nu som har gått har 30 000 danskar flyttat över, men sen är det flow back också naturligtvis och det vet jag inte exakt vad det är. Tidigare var den största utländska gruppen var Jugoslaver, statistiskt sett, men nu är det danskar som är den stora gruppen, så att se på den, var betydde den här, alltså bron betydde mer än vad vi har trott och tror. Utan bron ingen Citytunnel naturligtvis, vad skulle vi med en citytunnel utan en bro? Och den [Citytunneln] betyder oerhört mycket, jag säger det, beyond citytunneln borde vi ha startat när man startade citytunneln för den är inte tillräcklig därför att ska man utveckla Malmö hållbart, logistiskt, så måste vi tänka beyond Citytunneln och det gör vi nu med Ilmars utspel tunnel för person- och snabbvägar ut till Köpenhamn och så vidare. Men tillbaka då till det här visionsarbetet som vi arbetade med i ett år ungefär, två stora visioner kom fram och det var ett eget universitet och mera diversifierad bostadsbyggande vi ansökte om Bo01, Bo01 hette då Bo2000 och skulle vara här på norra delen av Ön och industriområdet här vid. 1996 köper staden tillbaka det här området [området där Bo01 sedermera byggdes] för 260 miljoner det köpte vi genom att vi hade sålt aktier från Sydkraft, nuvarande E:on, och det blev ett jävla liv, för malmöborna sa varför ska vi köpa tillbaka det området som tidigare hade gått över till statlig ägo då Statliga Varv tog över, men det var en lysande affär för staden. Vi sålde Mässan/Saabfabriken till Diligentia, vi sålde till alla de bostadsrättsföreningar och byggföretagen som byggde Bo01 och så vidare. Vi har mark kvar ytterligare, det var en lysande affär. Det innebar också då att eftersom vi inte hade fått samarbetat ordentligt med Heidelberg Cement om marken så kom Ilmar på det här lysande, det här geniala att vi flyttar bostadsmässan och låter bostadsmässan bli en katalysator för omvandlingen av hela Västra Hamnen, så vi flyttade mässan och då var vi i tidsnöd också naturligtvis, men vi flyttade den här så att vi började då hela omvandlingen av Västra Hamnen i den västra delen och sen fas 1 fas 2 och en har vi fortsatt med Bo02 och nu är vi igång med Bo03. Och det var inte bara det att det var en stor arkitektävling, där prekvalifikation om man skulle bygga något ting, det var inte bara så att man kom in, utan det var också det här man hållbarhetsfrågorna vi tog ett sådant grepp på [19]90-talet och vi scaande alla de tekniker som fanns sen så applicerade vi de där och sen så alltifrån avfallshantering till bilpooler till hållbara nya byggmaterial till energifrågor, rubbet! Det kom ur kan man säga ur läget, problemläget visionsarbetet och så fanns bron parallellt med och även citytunneln, så mellan 1990 och 2005 så har vi investerat 100 miljarder i infrastruktur i Öresundsregionen, alltifrån Metron till flyg, vägar, järnvägar på båda sidor, hamnar, rubbet! Det är mycket pengar som har plöjts ner så nu har vi en god solid plattform att stå på.

Visionsarbetet, är det det som är Malmö 2000?

Göran: Ja! Det föddes på stadsbyggnadskontoret.

Göran kommer med ett inramad tidningsurklipp från Sydsvenskan, "Malmö högskola föddes ur det kommunala stadsbyggnadskontoret.

Göran: Jag har sparat den från Sydsvenskan den 12:e Mars 2000. Samtidigt som vi kom med visionen om ett eget universitet därför det var som en ersättning för de förlorade åren med de stora problemen så där kom då, och samtidigt gick staten ut och tillskapade 30 000 nya studieplatser då kunde vi gå in, Ilmar kunde prata med Stockholm, vi hade ett förslag om ett stadsintegrerat universitet, inte campus som många ville att vi skulle ha här ute i Hyllie för vi visste att där kommer Citytunnelstationen Hyllie. Tre motiv för högskolan/universitet mitt i stan, ett: vi ville att alla våra invandrare skulle ha möjligheten att fortsätta med den postgymnasiala utbildningen, två: att studenterna skulle bli en del av det god stadslivet, det ska inte dö ut bara för att klockan blir fem eller sex utan de ingår som delar av ett humankapital i staden och verkar också för att skapa intressanta mötesplatser och en tillgång för staden inte bara tärande utan den tillgång, så såg vi det. Det tredje var synergieffekter, det vill säga universitet med sina utbildningsprofiler skulle då samverka med de nya profilerna, industrierna, företagen på Västra Hamnen och det har vi då exemplen som jag brukar ta är SVT. SVT har börjat i Varvsstaden här borta vid klaffbron precis, de samarbetar med K3 [Konst, Kultur och Kommunikation, fakultet vid Malmö högskola] och deras integrationsdesign plus "Mincen"²⁹, de ville ligga på Västra Hamnen och nu ser vi SVT som ett draglok för att skapa det här klustret för rörlig bild på Västra Hamnen, i och med att de då avser mycket teknik och så så ska man köpa tjänsterna istället att det är en efterfrågan, bredvid då håller man på att bygga det som kallas för Media Evolution³⁰, det är Magnus Ture Nilsson som håller i detta. Det är väldigt viktigt då för att då har vi ett embryon och så jävla roligt att de tankarna vi hade 1995 och 1996 de är där, de finns där och de funkalar! Det är jättespännande, där har du visionsarbetet betydelse för Malmös utveckling.

Det här visionsarbetet kan man beskriva det som ett skifte i staden, att då byter Malmö inriktning?

Göran: Ja på något sätt kan man säga det, det var så mycket som hände då kring det där, så jag brukar säga det att de fem succéfaktorerna är: ett: den regionala kontexten att vi får Öresundsbron, att den genererar så mycket kapital och strömningar och den body att stå på när man rör sig nationellt, regionalt, internationellt, att vi har infrastruktursatsningarna i sig genererar ju kapital och kapitalströmningar men också kompetens och så vidare, under hela den här tiden har vi haft de. Citytunneln genererar också kapital och idéer och innovationer. Det andra var Visionsarbetet 1995. Det tredje var just som jag sa tydliggörandet av våra problem vilket innebar att vi kunde, att vi var tvingade att hitta nya lösningar och där är då Visionsarbetet viktigt att det kom fram. Sen följdes visionsarbetet av det som heter "Välfärd för alla, det dubbla åtagandet" där vi då kunde titta på de obalanserna som fanns fortfarande kring utbildning, kring arbete, kring trygghet, kring bostäder osv hela den sidan. Och nu har det följts av områdesprogrammen där man då har fokuserat på fyra områden, Seved, Rosengård, Lindängen och Holma/Kroksbäck. Samtidigt inåt i organisationen Malmö Stad som sysselsätter ungefär 19 000 till 20 000 personer så startades ett för tio år sedan ett program som hette "EMÖ - Engagemang för Malmö" därför ska man nå en utväxling så är det inte bara förändringar utanför utan man måste ta med sig hela de som arbetar i Malmö Stad också, att de har samma bild av, samma idéer, samma tankar. Så EMÖ var oerhört viktigt för det. Sen nummer fyra det är då att vi har haft ett stark politisk ledarskap i Ilmar Reepalu som jag sa vågar ta risker och visionär har jobbat på med arkitektur och det var ju i det läget oerhört viktigt att ha en sådan person med, med den utsikten och framsiktiga idéerna. Sen var det också det att under den här perioden hade vi ingen recession, ja den kom nu 2008/2009 men ingenting av det här under hela tiden utan en lysande ekonomisk utveckling under hela tiden, och sen att vi hade en politiskt stabil period, inga omtagningar, alltså inga nya som kom in och som skulle då pinka in sina revir. Då hade hela processen och hela vår strategi hade då liksom fått bromsas upp, man tittar, sen kör man igen, sen bromsar man upp.

²⁹ MINC är ett bolag ägt av Malmö stad som ska fungera som en plattform för växande företag. För mer information se <http://www.minc.se/> 2010-12-02

³⁰ Media Evolution är ett mediakluster och en medlemsorganisation i Skåne och Blekinge. För mer information <http://www.mediaevolution.se> 2010-12-02

Man pratar mycket platsmarknadsföring, att sätta staden på kartan i konkurrens med andra städer osv. På vilket sätt har Malmö arbetet med platsmarknadsföring?

Göran: Vi började redan innan bron stod färdig med att positionera oss tillsammans med Köpenhamn, bland annat vad vi har gjort är i Frankrike har vi under tolv femton år på världens största fastighetsmarknad som heter Mipim³¹ i Cannes där gör vi att vi försöker sätta Öresundsregionen med även Malmö och Köpenhamn, samtidigt tar vi med oss då aktörer inom byggsidan, arkitekter osv både på den svenska och den danska sidan och presenterar Öresundsregionen, Malmö och Köpenhamn. Vi har också varit med i Tyskland på Expo Real³² som och är den näst största fastighetsmässan, vi blev inbjudna nu av, för tre år sedan, av Världsutställningsorganisationen i Shanghai att visa Västra Hamnen som ett exempel på en omvandling av ett industriområde till en hållbar stadsdel och där vi är precis hemkomna från att ha varit där ett halvt år från 1:a maj till 31:a oktober så visade vi just Västra hamnen som ett exempel på vad de ville visa. Vi går inte ut själva utan gör det gärna tillsammans med andra och vi gör det gärna de aktörerna som finns med.

Tillsammans med andra aktörer, är det privat aktörer?

Göran: Det är privata aktörer ja, som har medverkat i våra utveckling- och ombyggnadsprocesser. Man kan säga att något som är positivt också är att när vi startar med Västra Hamnen och Bo01 så inledde vi också ett arbete som visade sig vara fruktbart genom att också skapa allianser med de privata företagen och inte bara bygg- och arkitektsidan utan även de andra företagen som E:on har vi goda förbindelser med idag genom att de har varit med i hela processen. Förra året när vi hade KlimatMalmö och den här Cop15 så hade vi då, då var vi inbjudna att ha en stor konferens som också hette Road To Copenhagen och det fick vi också för att vi har arbetet så mycket med hållbarhetsfrågorna och då glider hela den frågan över på sustainability, så när vi talar om hållbarhet så är det inte bara ekonomiskt och ekologisk utan även socialt de går tillsammans hand i hand i alla tre.

Är det en sak som har förändrats i Malmös historia att PPP har fått en större betydelse i dagens Malmö än vad det hade under KockumsMalmö?

Göran: Ja definitivt! Jag menar så här, om vi börjar här i stadshuset, så du börja här och säga, att allt det här arbetet som pågått under de senaste 10-15 åren nu har sammanfört olika aktörer så väl inom Malmö Stad, det vill säga förvaltningarna samarbetar mycket bättre och är tvingade att samarbeta mycket mer eftersom vi har haft de här stora infrastrukturssatsningarna där [arbetet] gått på tvären hela tiden, och utåt har det också inneburit att vi har samarbetat mycket mer med, jag nämner bara de här, Sysav, VA Syd, E:on vårt eget bolag MKB, det finns betydligt fler företag och alla de andra... De som var med och byggde här [Bo01] var också med och byggde Bo02. När vi blev inviterade av svenska staten för de tyckte att vi hade gjort så stor och bra satsning på hållbarhet att man ville Malmö skulle vara med i det som kallas för ByggaBoDialogen³³ ett statligt sätt att skapa win-win situationer mellan kommunerna och privata aktörer, vi satt tillsammans med de och gjorde hela planen för Flagghuset som byggdes här då [Bo02]. Vi skapade också en win-win situation. En annan ska som sedan, alltså placemaking det har vi gjort och då tackar vi HSB bland annat för det genom att de satsade på Turning Torso. Jag menar att det är något av det bästa branding man kan göra, city branding, genom att en världsberömd arkitekt och ett spektakulärt bygge har då gjort att vi har fått väldigt mycket internationell och även nationell publicitet också. I början var det så, man har gjort TV-program om det, man har gjort filmer om det, Discovery gjorde ett entimmes program om det, för det finns bara ett skruvat bostadshus i hela världen. Sen hade vi, de har fått sex sju olika priser och ett tag var det faktiskt så här att när det stod alldeles klart, det stod färdigt år 2005 det skulle kosta 800 miljoner men blev dubbelt så dyrt 1,6 miljarder, men det får man idag om HSB vill sälja så får man de [pengarna] därför att det är så exceptionellt, annorlunda det här huset.

Det var ju en livlig debatt kring Turning Torso....

Göran: Jag ska bara säga en sak till, samtidigt som vi arbetade med det här, arbetade vi också med Augustenborg, två olika exempel. Det ena från scratch och det andra ett befintligt bostadsområde från

³¹ För mer information se <http://www.mipim.com> 2010-12-02

³² För mer information se <http://www.exporeal.net> 2010-12-02

³³ För mer information se <http://www.byggabodialogen.se/> 2010-12-02

efterkrigstiden som man då ska anpassa till en hållbar stadsutveckling , mycket svårare, mycket dyrare, mycket besvärligare, därför att där har du en infrastruktur att ta hänsyn till, det bebyggda, och vad mer? Jo människorna som bor där. Så hela den processen med ekostaden som renderade i en utmärkelse som vi fick i Shanghai av UN Habitat för social hållbarhet exemplet ekostaden Augustenborg. Så vi fick ju UN Habitats Scroll of Honour³⁴ får vår holistiska sätt när det gällde att bygga en stad. Det fick vi förra året [2009] och så fick denna nu och så fick vi en utmärkelse till... så jag är inne på det här att hållbarheten har gjort också att det har satt Malmö på kartan. Vi är världsberömda i Kina, vi är världsberömda bara därför att vi startade med Bo01 och sen har vi då fortsatt i vårt hållbarhetsarbete, problemet är bara nu ska vi hålla takten med andra länder, städer som också är, Kina till exempel bygger världens största ekostad Caofeidian i Tangshan som är vår vänort, så nu var det så på världsutställningen att när vi slutade den så hade vi Malmöpaviljongen på ena sidan och alla de nationella där Sverige var så såldes Sveriges paviljong till vår vänort Tangshan och vi skänkte vår Malmöpaviljong till Tangshan därför att de ville göra en kopia i Tangshan av Malmö och Bo01 de var så intresserade, och det kom också då att ske så vi har startat ett samarbete med vår vänort som heter "TangMa"³⁵, alltså Tangshan och Ma för Malmö där vi då ska ha ett ömsesidigt utbyte av olika, de är intresserade att höra hur vi har arbetet med avfallshantering och de är intresserade av planeringsprocessen och vi ska försöka lära oss någonting också, så någon form av ödmjukhet inte bara att västvärlden då ska komma med sina olika [lösningar], vi måste också se till hur de ser på det här när de bygger en stad. Så hållbarhetsfrågorna har ställt oss på kartan, så det är verkligen ett sätt om placemaking.

Du sa att Turning Torso, det är mycket det som har fått Malmö på kartan internationellt sett, det ett sådant spektakulärt...

Göran: Ja hållbarhet och Turning Torso det är två viktiga.

I Luleå pratar man om att bygga en skyskrapa likaså i Gävle pratar man om att bygga en skyskrapa. Man nämner Malmö som en förebild och som en modell. I Luleå pratar man om att man ska kunna dra ett sträck från Turning Torso i Malmö upp till Luleå till den här Symbolen som de kallar det. Kommer Luleå och Gävle att konkurrera med Malmö i den aspekten att det blir fler städer som får skyskrapor?

Göran: Nå det tror jag inte. Utan Malmö har sin body på något sätt va, och vi står inte och faller med Turning Torso, vi skulle haft en en skyskrapa för tio år sedan här också [Hyllievång] som Scandinavien Tower som Gert Wingårdh hade ritat åt Arthur Buchardt och efter den elfte september så la den sig ner, så blev det inga höga hotell längre, det skulle ha varit 325 meter högt. Så vi har Turning Torso, men vad vi har istället är att vi har fått en erfarenhet på ett helt annat sätt att jobba med hållbarhet. Idag talar vi inte om den här, det här [Bo01] var ett demonstrationsområde och så är det populärt Västra Hamnen goes mainstream, det menas att när vi bygger idag är det inget märkligt alls att bygga hållbart, det ska inte vara det, utan det ska vara norm.

Många av mina lärare i Lund pratar om att Malmö kan vara ett exempel på en delad stad, där man dels har Västra hamnen, Dockan, Hyllie men så har man också Rosengård, Holma, Kroksbäck.

Göran: Ja jag kan bara visa dig den bilden från senaste valet, den delar upp staden här, västra och östra delen, sen finns det också enklaver här då har småhusområdena i Husie osv som röstar annat än socialistiskt, annars går linjen här [mellan de västra och de östra delarna av Malmö] rakt igenom stan. Så det är spännande att se, och den kan du säkert hitta på valresultatet eller valvindar så ser du det här väldigt klart ut mot havet har du den blå inåt staden har du det röda, så det är, vi vet att det är en klarhet, vi är väl medvetna om det att det är en delad stad. När högskolan skulle forma sina olika profiler var det vissa som sa att det var jäkligt konstigt att Malmö inte har fått ett segregationsinstitut, men det fick vi med Ilmar ju, så helt klart, yes så är det. Och det jobbar vi med hela tiden också, men frågan är liksom här är här har vi de här miljonprogramsområdena får ju väldigt mycket fokus och ibland kan det bli så här att man fokuserar alldeles för mycket så får man nästan att det blir stigmatiserad på något sätt för områdena runt, det blir ständigt negativt.

³⁴ För mer information se <http://www.unhabitat.org/content.asp?typeid=19&catid=588&cid=7291#Sweden> 2010-12-02

³⁵ För mer information se <http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Projekt--natverk/Projekt/TangMa.html> 2010-12-02

Framtiden, vad är Malmös största utmaningar, stadsplaneringsmässigt och placemarketingmässigt?

Göran: Jag ser Malmös största utmaningar som ett: i dagens översiktsplan så ser vi det hur ska vi hushålla med marken? Och då har vi strategin att vi ska försöka växa inåt istället och förtäta, de senaste åren har vi haft en tio-tolv förtättningsprojekt i staden, så ta vara på vår mark, bygg staden hållbar, bygg tätt, bygg blandat på något sätt, det har också en positiv effekt på att det minskar transportarbetet osv och klimatet naturligtvis också, så det tror jag är den stora utmaningen att när vi kommer kanske i en ekonomisk svår tid gäller det att stå kvar med de frågorna, att inte ge vika då. den andra stora frågan är naturligtvis hur lyfter vi de områdena som vi har obalans i? Hur skapar vi förutsättningar för...? Mycket av det här är en följd av att folk inte har arbete, så jag skulle vilja säga så här att obalanserna i våra de här områdesprogrammen och möjligheterna att skapa sysselsättning är en stor utmaningen. Och sen är det då, nummer tre, det ligger naturligtvis, vi talar om, talar vi först om de fysiska delarna hur vi ska försöka bygga en stad sen talar vi om de sociala hållbarhetsfrågorna, eller de ekonomiska, sociala sen har vi de ekologiska och då är man inne på hållbarhet. Alltså hur driver vi frågorna om hållbarhet vidare? Hur engagerar vi? Hur tar vi hand om efterkrigstidens bebyggelse och anpassar de till en hållbar stadsutveckling? Där har du tre!

Appendix II

Intervjuguide Göran Rosberg, informationschef stadsbyggnadskontoret, Malmö stad

Innan intervjun börjar vill jag tacka för att du har tagit dig tid att ställa upp på en intervju. Mitt upplägg för intervjun, jag har tre huvudteman:

- Historien
- Förvandlingen
- Framtiden

Men först vill jag ställa några bakgrundsfrågor om dig.

- Hur länge har du arbetet vid stadsbyggnadskontoret i Malmö?
- Vad har du för utbildning?
- Har du alltid arbetat som informationschef eller med information kring stadsplanering?

Historien:

Hur såg man på stadsplaneringen i Malmö under tiden då de traditionella industrierna fortfarande var aktiva och hade en stor betydelse för Malmö?

- vilket fokus hade man?
- fanns det någon stad som Malmö höll som förebild?

Förvandlingen:

I mitten av 1990-talet beskriver man från Malmös sida att staden befinner sig i en djup kris och i en "ekonomisk härds smälta".

- Började man här att se på staden och stadsplaneringen med andra ögon? (Annat fokus)
- Hade man från stadens sida en förebild? Någon stad som hade klarat av liknande kriser på ett bra sätt?

Malmö har sedan mitten av 1990-talet genomgått stora förändringar. Vilka skulle du säga/hävdade är de största förändringarna som har skett i Malmö ur ett stadsbyggnads- och stadsplaneringsperspektiv?

- Vad har dessa förändringar lett till?
- Har dessa förändringar lett till att man har bytt fokus på hur man ser på planeringen av staden? (Från förvaltare till entreprenörskap)
- Har Malmö arbetat för att byta sin image
- Ville man skapa en ny image för Malmö?

I flera texter pratar man om att Malmö har genomgått en förändring, från industristad till kunskapsstad.

- Vad har den här förändringen betytt för Malmö?
- Kom etableringen av en informationsavdelningen för stadsbyggnadskontoret som en del av den förvandling som Malmö gick igenom?

Platsmarknadsföring:

- På vilket sätt har Malmö använt sig av platsmarknadsföring?
- Hur har Malmö arbetat för att sätta sin markör på kartan?
- Skiljer sig Malmö från andra städer i Sverige, Europa, övriga världen i det här avseendet?
- Hur har Malmö stått sig i den postindustriella tiden?
- Har Malmö arbetat för att skapa/få en speciell image?

Turning Torso:

Turning Torso är en byggnad som många pratar om i Malmö och i Sverige, och även utomlands, och många teoretiker menar att man kan göra liknelser med Guggenheimmuseet Bilbao, byggnaden har satt staden på kartan.

- Vad har Turning Torso betytt för Malmö?
- Det var en relativt livlig debatt kring projektet, vilka talade för respektive emot Turning Torso?

- Vad var det som avgjorde att man valde Turning Torso?
- Ett flertal andra städer i Sverige, bl.a. Luleå och Gävle planerar i dagsläget att bygga skyskrapor och de nämner ofta Turning Torso som modell och förebild. Hur ser du på, kommer Luleå och Gävle att konkurrera med Malmö?

Delad stad:

Många av mina lärare i Lund tar upp Malmö som ett exempel på en delad stad, där Malmö dels har Västra hamnen, Dockan, Turning Torso, Hyllie och dels har Rosengård, Holma, Kroksbäck, Lindängen.

- Har mina lärare rätt i någon aspekt att Malmö är en delad stad?
- Har etableringen av de nya stadsdelarna Västra hamnen, Dockan och projekteringen av Turing Torso en del av Malmö som en delad stad?
- Vad gör man utifrån Stadsbyggnadskontorets ramar för att göra staden mindre delad?

Framtiden:

Att locka till sig utomstående investerare och kapital till staden ses som mycket viktigt för stadens framtida utveckling, både ekonomiskt och socialt.

- Hur arbetar Malmö med detta?
- På vilket sätt märks detta i planeringen och nyproduktionen av Malmö?
- Hur ser man på framtiden?

Hur ska Malmö arbeta för att fortsätta vara en attraktiv stad för turister, företag, stadens invånare?

Vad är de viktigaste målen för Malmö under kommande åren/inom den närmsta framtiden?

Finns det någon stad som Malmö ser upp till, har som förebild gällande stadsplanering och urban förnyelse?

Appendix III

Intervju Bo Nilsson, Kockumsguppen vid Malmö stadsarkiv. 2010-12-01

I det här appendixet finner man den transkriberade intervjun med Bo Nilsson, aktiv i Kockumsguppen vid Malmö stadsarkiv. Av respekt för respondenten är inte hela intervjun transkriberad, då det är möjligt att det under intervjun framkom information som respondenten inte ville att jag skulle föra vidare. Intervjun är inte transkriberad ordagrant.

Du har arbetat på Kockums, hur länge arbetade du där?

Bo: I 45 år.

När Kockums fanns, när produktionen var i full gång. Hur skulle du beskriva hur Malmö var som stad då? Präglades Malmö mycket av Kockums och varvsindustrin?

Bo: Kockum var den stora kända industrin i Malmö naturligtvis och den la man ju märke till genom att när man slutade på kvällen till exempel då gick där ut här ifrån en jätte mängd cyklar som cyklade genom stan och hem alltså, och det var ju, Kockum var ju tongivande kan man säga för Malmö, det var en väldigt viktig grej för Malmö. Och Kockum hade en väldig utvecklingspotential och utvecklades något enormt, de fyllde ut i sundet. Man kan säga så här att hade inte Kockums funnits så hade du och jag suttit i vatten nu.

Bo: Utan Kockums hade vi som sagt suttit i vattnet, hela Västra Hamnen, alltså allt här, Turning Torso och rubbet det fanns inte det var vatten. När jag var liten var strandkanten en bra bit in. Och man kunde på en väg runt om var det allmän väg för biltrafik och cyklar och allting och utanför vatten bara. Och det finns ju bilder på det, så Kockum har betytt otroligt mycket för Malmös utveckling. Framförallt nu med Västra hamnen.

När beslutet kom att Kockums skulle börja sin avveckling och sin nedläggning. Var det någonting som präglade staden, blev det en annan stämning i Malmö?

Bo: Ja det vill jag påstå, det pratades mycket om det. Det var mycket i tidningar, massmedia och sådant. Det var väldigt , det var upptaget av det här med artiklar och sådant i tidningarna, och i sydneytt osv, ja inte bara sydneytt det var hela landet. Det var överhuvudtaget varvsindustrin som lade ner.

Hur var snacket mellan dig och dina kollegor? Hur såg man på framtiden?

Bo: Jag för min del hade varit här så länge, vi visste att det skulle vara en visst del kvar så jag visste att jag tillhörde de som ska stanna kvar. Jag vill säga att avvecklingen gick snyggt till väga, genom att Malmö stad, arbetsförmedlingen och allting och myndigheter engagerade sig väldigt. De flyttade ner en särskild tillfällig lokal och hade en stor arbetsplatsförmedling här nere och Kockums olika fack, alltså SIF, SAF och LO det stora de engagerad sig väldigt hårt i det här, så det kan man säga gick snyggt till väga. Sen fick Kockum ett ersättningsjobb av att staten gick in att Kockums skulle bygga om järnvägsvagnar och det råkade jag bli projektledare för. Vi skulle bygga om järnvägsvagnar till 6,8 miljoner arbetstimmar eller något sådant där, och det gjorde vi. 350 vagnar handlades de och det gjorde vi och det har ju fått till följd att det fortfarande finns kvar ett annat bolag som heter Kockum Industrier³⁶ som inte är ursprungs Kockum längre utan de har bara fått behålla namnet, som idag lever där inne, bland de gamla verkstäderna [Varvsstaden] och de håller på med järnvägsvagnar där nu, men tvingas flytta till Trelleborg på grund av att de blir utkörda därifrån, det ska byggas bostäder, tyvärr.

Man pratade mycket om att Kockumskranen var Malmös symbol och landmärke. Fanns det en debatt kring att man ville ha kvar kranen som den var?

Bo: Jaja.

³⁶För mer information se <http://www.kockumsindustrier.se/> 2010-12-05

Vad rörde sig debatten om, varför ville man så gärna ha kvar kranen?

Bo: Nu är jag ju part i målet och jag var på min tid chef för hela området som där vi hade kranen och byggde. Det var folk då som hade synpunkter som inte förstod vad kranen var. Ärligt talat de hade inte en susning om vad det innebar om kranen skulle stå kvar, den hade kanske kostat hundratusentals kronor om året för att hållas stående där och den hade först och främst behövt ha en ommålning för den började att se sämre och sämre ut. Det hade kostat tio miljoner att måla om den säger folk som känner till det. Och sen var folk som tyckte att det skulle inredas en restaurang uppe i balken och det var också trams för det hade aldrig gått att till exempel, man kan inte ta upp, en restaurang vill ju ha utsikt med fönster, hade de tagit upp fönster ur den hade kollapsat. Hela den debatten det svarades på sådant i tidningarna att det går inte och sådant, utan man gjorde det enda rätta man sålde den till Sydkorea, till Hyundaiavret. Det hamnade på ett varv i Korea och då blev det ju åtminstone nytta av den.

Hur var känslan när den såldes eller när den monterades ner, kändes det som en tomhet?

Bo: Ja, Malmös befolkning, många många som egentligen inte hade haft med Kockum att göra tyckte klart inte om det utan det var ju Malmö, så här var ju fullt med folk nere runt Dockan och kranen, det var ju avspärrat så man kom inte fram till den det var ju farligt när den plockades ner. Men här var ju besökare under hela tiden som cyklade omkring och körde ner här och stod och tittade när kranbalken sjönk ner under flera månader. Och när den sedan lastades på en båt och försvann var hela hamnen full med folk som man kan säga vinkade av den. Och det var mycket av Kockumare där, men det var minst lika mycket icke-Kockumare. Tar du en samling var som helst i Malmö, vi håller föredrag här ibland om Kockums, kommer här ner en skolklass så kan jag fråga de "hur många har på något sätt en koppling genom Kockum genom farföräldrar, morföräldrar, kusiner?" och de räcker upp handen nästan allihopa. Så Kockum har på så sätt präglat Malmö, skulle du ta en biosalong eller en teatersalong och ställa den frågan så skulle 50% räkna upp handen.

Många menar att Turning Torso idag är Malmös nya landmärke...

Bo: Då ska du inte prata med Kockumare för det tycker inte vi.

Är det Malmös nya landmärke tycker du?

Bo: Inte för mig. Dessutom och nu är det bara som jag tycker, men jag tycker inte att den är snygg. Jag tycker faktiskt den är ful, men jag är den första att säga att det var rätt att ta bort Kockumskranen i alla fall, och det är för många kanske ändå trevligt att det har kommit något annat, men för mig blir det aldrig någon sorts symbol för Malmö, det blir det inte.

Skulle du säga att det är en värdig ersättare för Kockumskranen?

Bo: Nä det är det inte..., men nu får du sätta in i bilden att vi här är part i målet, vad vi tycker är inget att bry sig om, skulle du fråga massor med Malmöbor så tycker de om att det har kommit någonting och att det är bra.

Vi pratar lite allmänt om min uppsats, jag berättar att jag har pratat med Stadsbyggnadskontoret tidigare under dagen.

Bo: Om jag ska säga så här, Kockumare tycker ju att dagens Malmö Stad, dagens ledning inte tillräckligt visar och håller med på vilken stor stor jätteroll Kockum har spelat för Malmö, utan det är precis som att man tycker att det är skönt att den här industrin har försvunnit från Malmö för nu ska vi vara ett högteknologiskt IT-samhälle så det är skönt att industrin har försvunnit och det är kanske rätt men det är hemskt att höra för då glömmar man sin bakgrund.

Tycker du att man från Malmö Stads sida har glömt bort lite av sin historia, sin själ som stad?

Bo: Ja, det är det som jag precis menar också. Man inte tillräckligt erkänner Kockum eller annan industri, men Kockum var ju här [Malmö stadsarkiv] och var jättestort, man erkänner inte Kockums betydelse för staden, pressar man vem som helst om det så säger de "att det är klart vi gör, det begriper väl jag, det är väl klart jag förstår Kockums betydelse" men man visar inte det utåt. Och jag vill inte nämna namn, men om jag säger stadens ledning utan namn.

Tror du att det är många av den nya generationen av Malmö de som är födda mitten av 1990-talet tror du de går förlorade av den här bilden och historien om Malmö?

Bo: Ja det är det jag tycker, och det är därför vi här har haft ett antal, tio kanske upp till femton föredrag, där vi visar stillbildsföredrag som jag håller om och Kockums utveckling för det låg ju inte här nere från början det låg nere vid Davidshalls torg och hela utvecklingen fram till att man river kranen och den åker iväg med den avslutningsbilden, och då har det varit ungdomar här från skolorna här ute, Kunskapsgymnasiet och från Mediagymnasiet och de har, "var det här, fanns det här?" och där de har sin skola nu till exempel Kunskapsgymnasiet, något som jag har plockat fram bilder på varför den byggnaden byggdes, jo de var ett centralförråd till Kockums materiel att sätta in i fartyg, "åh jag trodde den byggdes som skola", nej nej nej, sådant ska ju fram, en stor grej som blev fel i Malmö det var ju det som nu rivs, de river ju det de kallar Mässhallarna och Scaniafabriken, men om man skulle säga idag om någonting årligt om det nu river man Kockums största monteringshall för det var det det var, sen kom Scania dit och var i två år och byggde, som vi lite spydigt säger ett par tre bilar, men så har det fått bära namnet med sig som gamla Saabfabriken och det är inte rättvist mot Kockum, det är det absolut inte och mässhallarna, det är klart det var mässhallar under ett år och det har ju de unga upplevt som att det var mässhallarna och ingenting annat. Men det hade varit roligt att tala om för de att nu river vi Kockums genom tidernas största verkstadshall som var modernast i hela världen och senare blev Saabfabriken och senare blev mässhallar så tycker vi att man skulle uttrycka det.

Har man försökt skapa en ny bild av Malmö sedan början och mitten av 1990-talet?

Bo: Ja man har ju skapat bilden av Malmö nu tycker jag att är definitivt ingen industristad längre det är högteknologier och IT-utveckling och ja du vet sådana företag som Sigma och allt som finns här nere. Och det är ju bra att de finns, området här sysselsätter idag massor av folk. De säger att det sysselsätter lika mycket folk som vi gjorde på varvstiden vilket jag är tveksam till, men om vi tar alla som anställda här nere och alla som är boende tillsammans kanske det är lika mycket.

Vad tror du om Malmös framtid, kommer man fortsätta den här förvandlingen som vi ser här nere i Dockan och Västra Hamnen?

Bo: Nu är det rent personligt som jag pratar ibland med mina bekanta och så, och jag kör här nere och ser hur det byggs upp, visst här finns lite bostäder, men det mesta är ju kontorslokaler och det byggs inte bara här nere utan överallt så ser man att man bygger upp kontorslokaler. Och då blir jag lite sådär skeptisk om framtiden och tänker "hur mycket kontorslokaler kan man bygga upp, blir det en bubbla som kraschar en dag?" och att vi sitter här i Malmö en dag med en otrolig mängd kontorslokaler, för mig är det ett frågetecken och en viss oro, men det är som sagt vad jag tycker. Liksom man i Malmö har byggt upp och bygger upp och i området i kring en massa sådana här varuhuskomplex och man kan ju fråga sig hur länge håller det bubblan alltså? Och det är så jag ser på när jag ser alla kontorslokaler som jag kör förbi här, hur länge håller det? Och jag hoppas för mig själv och mina barn och barnbarns skull att det blir en positiv utveckling och jag tror själv på att bron har gjort mycket för det här. Vi var faktiskt med och byggde de, det är inte skryt nu, men eftersom vi var ett högtekniskt ståltillverkningsföretag så byggde vi de vitalaste delarna på Öresundsbrons mittled, för det hade vi kompetensen till och det gick hur bra som helst. Och precis i den vevan när det var klart slutade jag på Kockums så jag har varit pensionär nu i tretton år.

Jag pratar lite om när jag flyttade till Malmö för fem år sedan och min bild av Malmö har varit bilden av dagens Malmö.

Bo: Ja, Västra Hamnen har varit Västra hamnen för dig och vi som har jobbat och varit här så länge vi tycker att..., vi känner inte igen någonting, allt detta som är här, här var ju stora verkstadshallar och Dockan och där producerade vi, det är ju otroligt, kan du tänka dig det att ett 250 000 tons tankfartyg det var ungefär 300 meter långt och det levererade vi ut till kunder, ett sådant var 40:onde arbetsdag. Vi var världsmästare, det var ingen..., här kom hit folk, jag vet bland annat från Irlands största varv i Belfast och de trodde vi ljög när vi berättade det för de på möten. Jag vet jag gick omkring med ett gäng från ett Irländskt varv och de hade som tur var en svensk VD som hade jobbat på Kockum och det var därför han kom hit med de och så gick vi och visade och han fick ta i på skarpen och säga att det är sant.

Appendix IV

Intervjuguide Bo Nilsson, Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv.

Innan intervjun börjar vill jag tacka för att du har tagit dig tid att ställa upp på en intervju.

Jag har några bakgrundsfrågor som jag vill inleda med:

- Hur länge arbetade du på Kockums?

Malmö under Kockumstiden:

- Hur var staden?
- Någon speciell känsla, atmosfär?
- Hur var Kockumsområdet? Dockan m.m.?

Avvecklingen av Kockums:

- Märkte man avvecklingen i Malmö? Präglades staden av det?
- Snacket mellan er och era kollegor?
- Framtiden?

Kockumskranen:

- Malmös landmärke?
- Symbol för staden?
- Vad sa Kockumskranen om Malmö?

Debatten kring Kockumskranens vara eller inte vara:

- Ville man ha kvar kranen?
- Känslan när den såldes och monterades ner?
- Hade Malmö stad något alternativ?

Turning Torso:

- Malmös nya landmärke?
- Symbol för det nya Malmö?
- Värdig ersättare för Kockumskranen?

Kockumsområdet idag:

- Största skillnaden nu och då?
- Finns karaktären kvar idag?
- Har man gjort om för mycket?
- River man en del av Malmös historia?
- Konsekvenser?

Framtiden:

- Hur tror ni Malmö kommer att se ut i framtiden?

Appendix V

Gruppintervju, Kockumsguppen vid Malmö stadsarkiv. 2010-12-08. Medverkande respondenter; Lars-Åke Böös, Nils Johnsson, Bo Nilsson och Thomas Olsson.

I det här appendixet finner man den transkriberade gruppintervjun med medlemmar från Kockumsguppen vid Malmö stadsarkiv. Av respekt för respondenterna är inte hela intervjun transkriberad, då det är möjligt att det under intervjun framkom information som respondenten inte ville att jag skulle föra vidare. Intervjun är inte transkriberad ordagrant.

Jag berättar om mitt syfte med uppsatsen, att den ämnar att undersöka den förvandling som Malmö har gått igenom, från tiden då Kockums industrier var aktivt och produktionen var i full gång.

Bo: Jag vill bara rätta dig här, det hette inte Kockums industrier utan Kockums Mekaniska Verkstad. En följdindustri som har kommit efter Kockums Mekaniska verkstad är Kockums industrier³⁷ som fungerar fortfarande idag som egentligen inte är ursprungskockum.

Det var de som skulle flytta till Trelleborg?

Bo: Ja precis.

Thomas: Men det hette Kockums Varv AB

Bo: Ja det har haft en små andra namn emellanåt men för att inte röra till det så kan vi säga Kockums Mekaniska Verkstad.

Nils: Ja men så var det ju från början.

Lite mer prat om vad Kockums Mekaniska verkstad har haft för namn under åren

Men om jag skriver Kockums Mekaniska verkstad så förstår alla vad jag menar?

Bo: Ja ja

Thomas: Det bör de flesta göra.

Hur skulle ni beskriva att staden var under Kockumstiden? Hur var Malmö?

Nils: En stor del utav Malmö präglades av Kockums för vi hade så många anställda här, och sen var det underleverantörer och allt möjligt. Kockums hade till och med borta vid Ribbershus ett så kallat eget bostadshus byggt 1917 där jag har vuxit upp. Det präglades väldigt mycket utav Kockums.

Thomas: Vi var ju yngre, jag tycker att staden var alltså om man säger, jag är ju också uppvuxen med Kockumare, men staden var mycket roligare, det var mycket roligare, stämningen var mycket trevligare mycket hjärtligare.

Nils: Det var ju en stor sammanhållning mellan de som jobbade på varvet.

Thomas: Visst, men inte bara Kockumsanställda utan överhuvudtaget hela atomsfären, många säger att det var grått och öststatsinspirerat eller vad man ska kalla det. Det tyckte inte jag att det var under Kockumstiden. Jag tyckte staden var mycket roligare inga problem att gå i staden och man träffade folk på stan, man var yngre va men jag tyckte det var mycket, atmosfären tyckte jag var helt annorlunda. [Thomas får medhåll från de övriga som nickar instämmande].

Bo: Jag skulle vilja säga det, får jag håller precis med dig, Malmö var mer som en, att vi Malmöbor vi var en familj på något sätt att vi var Malmöborna nu är det något annat, något konstigt...

³⁷ För mer information se <http://www.kockumsindustrier.se/> 2010-12-10

Thomas: Ja det var betydligt bättre sammanhållning.

Nils: Ja men något som har förändrats som har påverkat just det du säger det är sättet att leva idag. Ungdomar, båda ska ha jobb, lämna bort barnen och är stressade och det präglas utav stan idag. Jag har ju själv ungdomar som har bra jobb men de blir stressade.

Lars-Åke: Jaja, visst är det så.

Thomas: Det är säkert inte något som är enbart för Malmö och för Kockums och sådär. Men det var ju ett antal stora industrier som satte sin prägel.

Nils: Men i regel jobbade inte fruarna de var hemma och passade barnen och den uppfostran.

Bo: Men det där, det har blivit ändå någon sorts, alltså det här att som Reepalu säger, vi ska vara någon internationell knutpunkt på något sätt, det ska komma folk och det ska vara IT och det ska vara... vi ska inte vara lilla bara Malmö som vi egentligen har levt i och upplevt. [Medhåll från samtliga, de nickar instämmande].

Nils: Det som irriterar mig mest det är alltså att Reepalu var ju inte inblandad i nedläggningen av Kockums men hans suddar ju ut industristaden som egentligen har skapat Västra Hamnen och bebyggelse i Malmö, han bortser från det, han går istället tungorna ner för det. Och det tycker jag, det blir jag väldigt förbannad över.

Bo: Idag fick du ett namn, förra gången drog jag mig för att använda ett namn utan jag sa ledande politiker i Malmö, hehehe...

Men hade Malmö något val? Vad skulle man ha gjort istället?

Bo: Alltså att varvet försvann det hade vi inget val med, nej nej [Alla instämmer och understryker att det inte fanns något man kunde göra för att behålla varvsindustrin i Malmö.]

Nils: Sen har ju han [Reepalu] hjälpt till att utveckla det nya Malmö kan man säga, men varför ska han kladda ner alltså...

Bo: Minnet av industrierna.

Nils:... industrierna som har byggt upp Malmö till vad det är idag helt klart är det så.

Lars-Åke: Det som finns kvar det kör han ju bort nu ju rent ut sagt.

Nils: Vi gamla Kockumare har ju samma inställningen, du kan fråga fler som säger det.

Bo: Det förundrar oss, vi gamla Kockumare, att där inne [Varvsstaden] finns två levande industrier, visserligen kan de in perioder ligga lite sämre till och det kan upp och det kan gå ner, speciellt för Kockums industrier. Men de finns där och de sysselsätter, det vet du bättre Thomas...

Thomas: Ja totalt är det väl runt en 500.

Bo: Ja totalt 500 Malmöbor har sin utkomst där och så i vanlig ordning påverkar det utåt andra med, och nu är det ingen snack bara bort med er. Varför kör man bort arbetstillfällena från sin kommun?

Thomas: Men det är inte bara de arbetstillfällena, utan framförallt är det vad man tillverkar, man tillverkar ju det som är infrastruktur idag, det vill säga, järnvägsvagnar och vindmøllor. Det är ju det som är inne idag, det är det man ska satsa på och det är ju det Reepalu också vill satsa på naturligtvis, och det tillverkar vi i den här staden...

Lars-Åke: Men det ska inte ligga här.

Thomas:... och det tycker jag är rent ut sagt för jävligt att man inte kan tillverka detta. Jag hade inte sagt om det hade varit en kolgruva som hade spytt ut en jävla massa skit men det är ju en ren fin industri.

Nils: Och de som köper det är väldigt nöjda. Även om du [Bo] säger att det går lite upp och ner ibland så har de ju aldrig legat till gränsen att ta bort folk eller gå i konkurs.

Thomas: Det har ju varit så för ett par tre år sedan, det är klart att Kockums industrier som bygger järnvägsvagnar de blev ju indragna i den här lågkonjunkturen som alla andra, jag tror knappt att det var någon fara med EWP³⁸ [en annan industri i Varvsstaden] men det är klart att man inte beställer järnvägsvagnar när det är en miljon gamla vagnar i Tyskland då beställer man inget nytt nät det är lågkonjunktur. Och det man tillverkar där inne det är high-tech, både på vindmöllorna och järnvägsvagnarna.

Bo: Och där lever kvar den Kockumandan i att se på produktion, vad ska vi göra för att bli bättre och effektivare och smartare till sättet att tillverka grejer, det var det Kockum var känt för när man byggde båtar.

Lars-Åke: Ja vi var ju världsledande.

Bo: Ja vi var världsledande helt klart.

Nils: Oja

Bo: Och det har ärvts över i de bolagen att ska man göra ett torn är det precis som Thomas säger det kanske bara är ett rör, i helsikke heller, hur har det gått till när de gör det innan det är färdigt? Och de maskiner som det rullar i och armar som går in och svetsar...

Thomas: Det är alltså investeringar där inne på tornsidan som är väldigt fina.

Nils: Och ledningen där inne är gamla ansedda Kockumare.

Bo: Grunden var ju helt klart kockumare.

Thomas: VD:n för Kockums industrier är ju en gamla lärning som har arbetet sig uppåt.

Bo: Och VD:n för EWP var en före detta högt uppsatt ekonom på Kockums, han var mycket duktigt.

Vi avbryter intervjun för kaffe och kaka.

Intervjun fortsätter och Bo visar en karta över Malmö från 1904 och visar området kring Davidshalls torg där Kockums Mekaniska verkstad startade sin verksamhet, han visar även området kring Västra Hamnen. Han berättar även att Kockums tvingades flytta från Davidshall på grund av en stor industribrand som drabbade företaget under tidigt 1900-tal. Företaget fick då mark nere vid Västra hamnen och blev där till verksamheten lade ner under 1980-talet.

Området som vi är på nu, Dockan, hur var skillnaden nu från då?

Thomas: Det är som natt och dag, Kockums finns inte längre när det gäller Dockan, det finns inget kvar som jag ser det, den enda som finns kvar är Dockan.

Nils: De har ju anlagt en sådan där skateboardpark

Thomas: Det finns ingenting kvar, det finns en bädd kvar som man har bevarat som mynnar ut i skateboardparken...

Bo: Sen finns ju de verkstäderna där det pågår med industrier....

Thomas: Jo, men jag tog fasta på själva Dockområdet, hela Dockområdet där vi sitter nu på den här sidan Varvsvägen här finns ingenting kvar.

³⁸ För mer information se <http://www.enercon.nu/> 2010-12-10

Nils: Du känner till att TV har flyttat in i vår gamla maskinhall?

Thomas: Här finns ju ingenting förutom att Dockan har blivit en fritidbåtshamn det är det enda annars finns här ingenting kvar överhuvudtaget.

Nils: Det är lite folk i kontoret också.

Thomas: Ja du menar huvudkontoret

Bo: Huvudkontoret är fortfarande Kockum AB:s huvudkontor, sen där ute finns ju vissa Kockumsbyggnader kvar, här bakom oss ligger en byggnad och längre ut ligger gamla pannverkstaden och långt ut ligger gamla centralförrådet som nu är ombyggt till skola och Skånes Dansteater och Kunskapsgymaniset, hälften är gymnasiet och hälften är Skånes Dansteater. Så det finns Kockumbyggnader kvar men det är sällsynt. Det här [Malmö Stadsarkiv] är en Kockumsbyggnad.

Lars-Åke: Här satt jag.

Bo: Men det är en av de senare Kockumsbyggnaderna, den byggdes som personalhus.

Avvecklingen av Kockums. Hur var stämningen bland er och era kollegor?

Nils: Jag glömmer aldrig till exempel när, du känner till att vi byggde kryssningsfartyg?

Bo: Två stycken byggde vi.

Nils: Vi höll tiden [slår handen i bordet], ekonomin [slår handen i bordet] och vi hade fått tre stycken till som redaren ville att vi skulle bygga eftersom det var så välbyggt. Och då kom han, vad hette han?

Bo: Tage G Pettersson, han var industriminister

Nils: Då kom han och satte stopp för det, ni ska läggas ner och vi fick inte fortsätta. Och det glömmer aldrig jag, då var man rent ut sagt...

Lars-Åke: Vi demonstrerade också...

Bo: Jag skulle precis säga det, då demonstrerade Kockumsanställda på Stortorget och vandrade ner, det var en tjock ström av människor och där stod de och skrek högt "Vi vill se Tage G! Vi vill se Tage G!"

Lars-Åke: Nä de skrek "Vi vill se Tage G - Vem fan är de?!"

Nils: Ja men det var väldigt tragiskt. Jag var rent färdig alltså...

Bo: Ja det var skrämmande, men som varv var vi chanslösa in i framtiden och det var ju inte bara Kockum utan det...

Nils: Göteborg

Bo: Ja men vi behöver inte bara hålla oss till Sverige, de bara segade ut det. Danskarna försökte hålla på det lite längre och subventionera, fransmännen subventionerade än idag men har också fått börja. Staten slängde in pengar. Och Italien hade ett par stora varv, de höll på det längre men vi var chanslösa inför framtiden. Sen utvecklingen i världen blev ju så att de som hade börjat konkurrera ut Europa det var ju japanerna sen blev de själva efterhand utkonkurrerade av Korea och nu Kina, nu börjar Korea få ett helvete med Kina.

Nils: Göteborgsvarven låg ju sämre till...

Bo: Ja, och det handlar hela tiden om vad människor där nere lever och vad de får i lön. En som var här, vad hette han, Petterson, han berättade att jobba på ett varv i Korea det var som att åka in i militärtjänst, alltså man skulle anmäla sig in. De åkte till och med båt ut på en ö på söndagkvällen sen var de där tills de fick åka hem tidigt på lördagen. De bodde där, hade gymnastik, uppställning på morgonen och sen jobba och

jobba och de skulle vi konkurrera med, det gick ju inte. Så slutsatsen är det att vi hade inte kunnat fortsätta som varv men vi försökte ju göra annat.

Nils: Jag var ju med och fick inblick i Eriksberg för vi var ett gäng som...

Thomas. Det du sa om disciplinen och det, men kompetensen den var ju inte alls lika hög som i Sverige, Och arbetstakten var säkerligen inte så mycket högre utan det var antalet personer som fanns där.

Nils: Ja och dåligt betalda.

Påverkades hela stan av att Kockum lade ner?

Nils: Du vet det var många underleverantörer och många som hade familj som jobbade här så det var många som påverkades.

Bo: En av de som nu har slutat i vår grupp på grund av åldersskäl han ingick i en grupp ihop med arbetsförmedlingen och ett par tre till från stan, jag kan inte sammansättningen. Och de utredde då, för det var inte bara Kockums som sa det, utan det den här gruppen som sa det att förutom de direkta anställda på Kockum som vi då kan säga var runt 5000, jag vet inte exakt, så var hela gruppen i Malmöområdet som påverkades på ett eller annat sätt 25 000 personer.

Nils: Det är det samma som man upplever inom bilindustrin idag, med SAAB.

Bo: Det handlade ju också om de människor som tvingades flytta och hur de levde i samhället och spenderade sin pengar i samhället genom att bo, handla, åka buss och allting. Det minskade ju.

Kan man beskriva det som att det var en dyster stämning i stan, att folk inte var lika glada?

Nils: De som var påverkade eller inblandade på något sätt var det, och det var många som Bo säger.

Thomas: Jo det kan man nog säga, det var ett antal depressionsår, alla pratade om det att Kockum kan man inte lägga ner, det var ju att "ah du jobbar på Kockum det är tryggt det", man kan inte lägga ner ett Kockum det fanns inte folks hjärnor på den tiden.

Nils: Nä precis, och det värsta var tycker jag att vi satte ju världsrekord vi var ju världsledande.

Bo: Jag sa nyss 25 000, det var en siffra som dök upp och den kanske inte var riktigt sann, det kanske var 20 000 det vet man inte, men sen var det inte nog med det hur det påverkade stämningen i stan för av de 30 000 mer eller mindre direkt påverkade så hade de ju familj som inte arbetade på Kockums, men det pratades ju i familjerna om det så då kanske den kretsen som på det sättet blev påverkade kanske var 100 000 det vet man inte. Det bli ringar på vattnet.

Nils: Det var inte vara det att vi var duktiga på att bygga, men folk trivdes på Kockums, Kockums gjorde mycket för sina anställda och det påverkade också så att man blev väldigt lojal mot företaget på alla nivåer.

Bo: Sen i vanlig ordning som det finns på alla arbetsplaster så fanns det ett fåtal illojala.

Lars-Åka: Sen vi som stannade kvar där på järnvägsvagnar vi hade ju en mjuk övergång när varvet lade ner, vi hade redan då snackat om att man fick jobb där inne.

Bo: Här sitter två läger, vi hade turen att få jobb här inne, men Thomas var tvungen att flytta på sig.

Thomas: Jag sökte jobb och fick nytt, samtidigt var det en katastrof för mig som fick söka jobb. Jag har haft tur som har fått jobb, men det var ändå en katastrof att få sluta. Hela mitt liv, hela min familj, hela min umgängeskrets det var bara en enda sak, ja familjen var ju nummer ett, sen nummer två det var Kockum, det var Dockan. Det var mitt liv, och vad fan ska jag var här nere för om vi inte ska bygga båtar, då är det ingenting för mig. Jag kände för fartyg.

Bo: Sen var det en viss ovisshet för det sades inget, du [Thomas] var ju inte riktigt hundra på att...

Thomas: Jag hade ju inget jobb...

Bo: Nä, får jag bli kvar eller få jag inte bli kvar. För det var ett visst antal som fick vara kvar på grund av anställningstid och liknande.

Thomas: På grund av anställningstid hade jag nog fått vara kvar men för mig slutar Kockums existera när vi inte längre ska bygga båtar. Jag slutade [19]86 strax innan sommaren.

Bo visar en lista med alla fartyg som man har byggt från starten till slutet, sammanlagt sjösattes 603 fartyg från Västra hamnen i Malmö.

Nils: Det var väldigt många som fick gå när de var 58 också, med bra avtal. Jag fick själv ett sådant.

Det är kanske som du sa Thomas att det är så mycket som försvinner när ens arbetsplats lägger ner, det hela det sociala livet kanske, att dricka kaffe med sina arbetskamrater klockan nio.

Bo: Det är viktigt det du säger där!

Nils: Det är viktigt det du fångar upp där, med alla kamrater och så.

Bo pratar om hur uppdelningen såg ut. De var uppdelade mellan utrustning och skrov.

Bo: Malmö blev nog lite depression kan man säga. Kockum var en stad i staden kan man säga, vi hade bostadsförmedling, hälsocentral, tandvårdscentral, fritidsanläggning och de hade semesteranläggningar. Och det kände ju också folk, att ska jag inte längre få hyra de där stugorna i fjorton dagar över sommaren och så.

Kockumskranen, det är svårt att inte nämna den in en sådan här situation. Var kranen Malmös landmärke då?

Thomas: Jag skulle vilja säga att det var södra Sveriges landmärke alla pratade om kranen, det kvittar var man var om man kom uppifrån Helsingborg eller Landskrona så såg man den och då visste man att man snart var hemma.

Lars-Åke: Framförallt var det piloterna på Kastrup som hade nytta av den. De hade den som inflygningsmärke.

Thomas: Kranen har betytt väldigt mycket för min före detta chef [som var Bo Nilsson] han bodde i Tygelsjö och han kunde se när han körde till jobbet på morgonen var produktionen var beroende på var kranen stod.

Vad förmedlade Kockumskranen om vi bortser från dess betydelse för själva arbetet. Om man tänker mer om det var en symbol för Malmö?

Thomas: Samtliga Malmöbor var oerhört stolta över den.

Bo: Och det var därför det kom upp som vi diskuterade sist att massor med Malmöbor kunde inte förstå varför den tvunget måste rivas, den kunde väl vara kvar i någon form. Jag det till dig sist med restaurang och att man skulle bränna upp fönster i balken och det hade ju inte gått, den hade rasat då.

Thomas: Ja men kunde ju förstärka.

Bo: Malmöborna var så ute efter kranen så man ville att den till varje pris skulle vara kvar sen har ju Sven Bengtsson, en av killarna han var ansvarig för all målning av fartyg och sådant och han sa det att skulle kranen bli kvar så skulle den ju se trevlig ut den skulle ju inte bli en förfallen rosthög så då hade man efter några år tvingats och måla om den och det hade gått på tio miljoner sa han. Dessutom sa man att det hade kostat upp mot miljonen om året i underhåll om den bara skulle stå där.

Nils: Men det kom nog inte ut...

Thomas: Men det är egentligen inga pengar om man tänker så. Göteborg har ju kvar sin.

Bo: Ja men de använder den ju...

Thomas: Vad då till?

Bo: Den går över en yta där, man flyttar grejer med den, man har flytdockan kvar där uppe.

Thomas: Eriksbergs bockkran finns ju kvar och där har man byggt Göteborgs Västra hamn men kranen är ju kvar. Där bygger man lika mycket som man gör här.

Bo: Jaja, jag trodde den användes till något. I alla fall, alla människor som tyckte allt det här, känslomässigt, de förstår jag eller vi, men de förstod inte var det innebar om den skulle vara kvar.

Lars-Åke: Det var många tips om hur den skulle användas.

Bo: Jag tyckte det var en bra lösning att man hittade ett annat ställe i världen att använda den på. Tyvärr, får man säga då, att den försvann här ifrån. Och ett bevis på hur omtyckt den var av Malmöborna det var ju att medan rivning pågick var det folkvandring hit hela tiden.

Kändes det som att en del av Malmö och en del av er historia försvann?

Alla nickar instämmande.

Bo: Egentligen för mig var det värre än när man nu säger att här finns inget annat kvar än en massa bostadshus, det känns också lite. Men värst var det när kranen försvann.

Thomas: Jag skulle mycket väl kunna tänka mig att..., för mig skulle kranen varit kvar, den skulle stått där ute vid Dockporten som en symbol. Symbolen över hela Västra hamnen och hela industrisamhället, att det sedan är high-tech här det var det på den tiden också men på ett annat sätt. Det är symbolen, det är Malmös symbol, Kockumskranen, de kunde sätta "MalmöKockum" där uppe eller "Västra Hamnen" eller vad fan du vill. Alltså Torson, släng dig i väggen, man kan inte jämföra det.

Nils: Hehe, nå den lyfter ingenting. Sen tror jag att när Kronprinsen kom till det var en symbol och mer omtyckt än den här jäkla svängda grejen.

Bo Och Kronprinsen byggde man på gamla husarregementet. Och det håller jag med Nisse om, när det kom var det trevligare än när Turning Torso kom.

Bo: Jo så Turning Torso är inte populärt bland Kockumare.

Thomas: Jag tror så här alltså, jag tycker det ibland alltså, inget fel att man har byggt upp allt detta här, utvecklingen är sådan. Men det hade varit mycket mycket tuffare här om mycket mycket trevligare och jag tror att de som bor här hade uppskattat detta på ett helt annat sätt om det längst ut hade stått en symbol, "där ute står symbolen". För att, om när man åkte med Köpenhamnsbåtarna som gick här en gång i tiden så när man kom ungefär mitt i sundet då såg man kranen. Då kanske det inte var så mycket att titta på, men idag [slår handen i bordet] om man hade kommit därifrån och tittat från den danska sidan med husen här och Torson där och alltihop här och så den här symbolen, vit och fina!

Bo: Du har rätt, hade man velat ta de kostnaderna som jag berättade om, hade man velat ta de hade det varit rätt att behålla den.

Thomas: Ja men vad är fyra miljoner om året för underhåll, det är ingenting.

Nils: Jag kände också så att när man kom med båten, mer än när jag jobbade här.

Bo: Komma körandes från Helsingborg och när man kom upp på Glumslövsbackar så såg man ner på allt detta, det var stort.

Lars-Åke: Ja det hade varit fräckt.

Bo: Jag kan berätta, vi hade bekanta i Dragør rakt över, de sa till oss "måste ni riva kranen för vi tycker den är trevlig att titta på när vi är ute." Därför är det rätt som du sa Thomas att kranen engagerade inte bara Malmöbor den engagerade ett stort område omkring Malmö.

Nils: Men något som jag tycker är väsentligt det var att Kockumare jobbade här länge och trivdes otroligt bra det var en sådan gemenskap bland alla. Och det som har fått fram det att vi blev världsmästare, vi var ju stolta. Det var härligt att känna den gemenskapen.

Turning Torso, vad säger ni är det Malmös nya landmärke?

Alla skrattar....

Bo: Hahaha, har inte det framgått hittills?

Nils: Jo men bortsett från vad vi känner för det är det absolut det, utan tveka.

Thomas: Även om inte vi håller med så är det som du [Nils] säger, det är klart.

Nils: Det är många utifrån som är oerhört imponerade av byggnaden.

Bo: Sen vill jag säga det att bland Kockumare är det ofta så att de ville ha haft kranen istället, sen är i nog delade i två grupper vi Kockumare om vad vi tycker om utseendet på byggnaden. Jag tycker det är en ful jävel, men många tycker den är jätte snygg.

Nils: Ja, jag är ganska imponerad.

Lars-Åke: Ja den är annorlunda.

Bo: Ja annorlunda håller jag absolut med om. Men jag tycker den är ful.

Nils: Har du [Bo] varit högt uppe i den?

Bo: Nä det skulle aldrig falla mig in...

Nils: Jag var ju inbjuden genom HSB och det är imponerande.

Bo: Ja det tror jag absolut.

Lars-Åke: Har man varit i kranen så... hahaha

Bo: Ja vad ska man då där uppe och göra. "Har du sitt bockakranen har du sitt Malmö", hahahaha...

Kan man säga att det är symbolen för det nya Malmö?

Thomas: Det kan man nog göra ja...

Bo: Nänä...

Nils: Nä det vet i tusan... man kan ju säga det att hela området är kring Västra Hamnen det har blivit plottrigt och dåligt..

Lars-Åke: Ja det är tycker jag också.

Nils: Men det är möjligt att det har blivit symbolen för det nya Malmö, jag vet inte...

Bo: Nä jag tycker att hellre att symbolen för området här nere är bron.

Lars-Åke: Ja just det...

Nils: Men det är inte Malmö...

Bo: Hehehe, jo halva är ju det.

Så bron är mer symbolen för det nya Malmö?

Thomas: Jo men bor har nog haft ett betydligt större symbolvärde för svensken än vad Turning Torso har.

Bo: Ja för södra Skåne.

Thomas: Ja för hela regionen, för Torson har ingenting att göra med det, men du frågar om Malmö. Men symbolen för just själva Malmö och inte regionen det är nog Torson. Sen kan man ha olika meningar om hur den ser ut, där tycker jag att själva bygget är enormt och fräckt på alla sätt och vis. Men sen tycker jag att den står som någon sorts jävla pedestal i mitten, för det första är den för hög och för det andra tycker jag om den ska stå där och vara lika hög då tycker jag att man ska bygga lite byggnader vid sidan om som kanske var hälften så höga som den [Turning Torso].

Nils: Men då hade den inte dominerat

Bo: Då hade det blivit lite Manhattan över det

Thomas: Ja men det är väl fräckt? Det behöver inte stå så nära men jag menar ska man ändå ha då så nu står den där som en, jag vill inte säga det men ni vet vad jag menar rätt upp där...

Nils: Jag tycker det är ett arkitektoniskt mästerverk.

Thomas: Det håller jag med om, även om den är skruvad.

Bo: Jo men självklart begriper jag också att det är lite symbol för Malmö, men jag tycker att en trevligare symbol för Malmö är inloppet till Malmöhamn och det lilla rödvita fyrornet.

Thomas: De sa för något år sedan att det har varit mycket diskuterande kring symbolen, Malmös stolthet, symbol. Och egentligen alla som kommer till Malmö kommer ju norrifrån och då har man länge stört sig på där ute vid Entre att vi har en sådan oerhört ful infart motorvägen kommer in där, där ska vi bygga Malmös nya symbol och vad har det blivit Entre. Jag har aldrig sett någon fulare byggnad än den där Entrebygganden, det var mycket mycket vackrare tidigare får då var det lite träd och lite sådant. Det såg trevligt ut. Det var charmigt. Det går ju inte bra för det heller, det är ju inget folk där.

Tycker ni att man har rivit för mycket av Malmös historia och Malmös själ? Om vi tänker på området vi är på nu men även i övriga Malmö?

Nils: Man har ju rivit i takt med att industrin försvinner här ifrån, det som var industri det var ju inte bara Kockum. Och sen har allt detta kommit till.

Bo: Alltså om vi håller oss först till det området här ute så det är ju självklart så att om man nu beslutar att, fatta ett beslut att här ska det inte vara detta längre utan här ska det vara bostäder och små kontor. Då är det självklart att man måste riva delar av det gamla om man inte kan utnyttja det så som SVT har gjort.

Nils: Man kan ju vara glad att det blir kvar...

Bo: Så det förstår ju jag, men sen frågar du på samma gång om jag tycker att de har rivit för mycket av Malmö. Och som gammal Malmögrabb och uppväxt vid Triangeln i Malmö sitter det som ett djupt sår när man rev lugnet. Det var skandal helt enkelt.

Thomas: Absolut, jag håller med dig.

Bo: Ja så mysigt det var att gå igenom eller cykla igenom, det var lugnet på riktigt.

Nils: Sen har vi fått en ny symbol, men den syns ju inte, Citytunneln.

Thomas: Men man kan säga att det gamla Kockums som ligger på andra sidan vägen här, där har man öronmärkt vissa byggnader som ska vara kvar och det är tur.

Bo: Fasaderna får man inte riva.

Thomas: Ja det räcker med fasaderna, man måste ju göra interiören på ett annat sätt men fasaderna får man inte lov att röra och det är bra. Promenerar man här en vårdag och tittar då är det snyggt, gamla kontoret som ligger mitt emot är jättesnyggt. Det är hur fint som helst och det ska bevaras. Den lilla dockan bakom SVT ska bevaras.

Lars-Åke: Klockan ska de inte ta bort va?

Thomas: Den stora klockan som Lasse pratade om, den blåa den är från Kockums och den ska vara kvar. Nu har man ju lyckats få igång den också....

Nils: Ja Reepalu han kunde inte bygga hus...

Thomas: Hahaha, nu är vi inne på Reepalu igen...

Bo: Vi tycker inte om att man på något sätt förnekar Kockums betydelse för Malmö.

Känns att han [Reepalu] osocialdemokratisk?

Bo: Ja absolut! Förmodligen om man ska vara ärlig så har han nog varit bra för Malmö egentligen...

Thomas: Det har han säkert

Bo: Jag har bara svårt för det där....

Thomas: Han har nog inte haft det så jäkla lätt alltid. Sen han sa att här ska vi inte bocka plåt längre så har han dömts sig själv.

Nils: Sa han så?

Bo: Ja här ska vi inte längre bocka plåt så han.

Bo: Han är det inte längre men han var, vad ska jag säga, hans [Reepalus] talesman, PR för kommunen, han stod uppe på Kolgahuset och där var en samling och då stod de och tittade ut här och jag vet att detta är sant för där var folk som jag känner som var närvarande. Då säger han: "Ja äntligen har Malmö slutat vända baken mot havet." Och då kan man fråga sig, var Kockum baken? Det är väldigt retfullt uttryckt.

Nils: Ja det är förnedrande...

Bo: Ja, äntligen har Malmö slutat...

Nils: Du måste förstå att vi är bittra.

Bo: Och vi är inte bittra på att här har blivit något annat än istället för varv, vi är bittra på att de förnekar vår tid här och Kockums tid.

Nils: Han [Reepalu] har ju aldrig framhållit hur duktiga människorna var här.

Bo: Jag sa till henne vi var ute och gick med från Sydsvenskan, jag sa så här; Det hade inte kostat på och säga: "Titta här vad vi har skapat här efter att tyvärr Malmös framstående industri genom hundra år tillbaka Kockum inte kunde vara kvar längre för det gick inte, men Kockums betydelse för Malmö har varit enorm." Hade det kostat att säga det?

Nils: Och hjälpt till att skapa det, här var ju ingen mark tidigare.

Nils: Ska man säga något positivt här så läste jag att det jobbar 6500 människor här ute, så det är inte bara att det bor utan folk jobbar här ute.

Bo: Sammanlagt jobbar och bor.

Nils: Ja det är klart, nå inte jobbar och bor utan jobbar.

Thomas: Här arbetar mer människor nu än under Kockums.

Bo: Över 6000 som jobbar?

Thomas: Här arbetar mer människor än under Kockums storhetstid.

Intervjun avslutats med att Bo berättar om de olika kranarna som fanns på området och dess betydelse för produktionen, och säger att de gärna vill ha ett exemplar av min uppsats.

Appendix VI

Intervjuguide gruppintervju, Kockumsgruppen vid Malmö stadsarkiv.

Malmö under Kockumstiden.

Avveckling av Kockums.

Var Kockumskranen Malmös landmärke?

Debatten kring Kockumskranen vara eller inte vara.

Vad säger ni om Turning Torso?

Hur skiljer sig Västra Hamnen idag från den tid då ni arbetade här?

Vad tror ni om Malmös framtid?