

**Blue in Green:  
The Impact of Status Raising Greenspace on the Housing Market of Västra  
Hamnen, Malmö.**

Arvid Bjelkedal

SGEL36

Supervisor: Ilia Farahani

Lund University

2023-05-22

## **Abstract**

The area of Västra Hamnen within Malmö municipality has since the area's reconstruction, from industrial harbour grounds into a residential area in 2001, been regarded as the city's frontrunner in sustainable urban planning. In this role the area has worked to garner much international attention for Malmö, while at the same time becoming one of the most exclusive areas in the city, with some of the most expensive housing prices. After a sharp decline in the local housing prices in 2011, and the revision of the area's planning policy regarding the implementation of green/blue infrastructure, the housing prices rose once again, with over a million in average sales prices over a nine-year period, from 2013 to 2019. This thesis argues that a contributing factor to the post 2013 rise in housing prices within the area is the use of greenspace as a status raising element, as a part of the revised planning policy. This policy benefits both developers within the area and the municipality in the long term, through higher profit margins, increased demand within the area, and strengthening of the area's brand, which contributes to Malmö's larger city marketing project. At the same time, using greenspace as a status raising element decreases the affordability of housing for the city's residents. In analysing the greenspace's effect on the housing market Neil Smith's 'Rent Gap Theory' is employed, and attractive greenspace is argued to be a mechanism in closing the rent gap, created in the area by the 2011 capital depreciation.

**Key Words:** Greenspace, green/blue infrastructure, rent gap theory, city marketing, housing affordability, case study, Västra Hamnen, Malmö.

# Table of Contents

1. Introduction .....	4
1.1 The Historical Background of Västra Hamnen .....	4
1.2 The need for New Green/Blue Infrastructure .....	5
1.3 Statement of Purpose .....	6
1.4 Literature Review .....	6
1.5 Limitations .....	8
2. Theoretical Framework .....	9
2.1 Rent Gap Theory .....	9
2.2 City Marketing .....	10
2.3 Urban Greening .....	11
2.4 Housing Affordability .....	11
3. Method .....	12
3.1 The Case Study as a Methodological Framework .....	12
3.2 Document Analysis .....	13
3.3 Interviews .....	16
3.4 Economic Data Analysis .....	17
4. Results .....	18
4.1 The Housing Market of Västra Hamnen in Decline .....	18
4.2 The Greenspace as a Status Raising Element .....	22
4.3 Public/Private Relations Concerning the Attractive Greenspace .....	29
4.4 The Impact of Greenspace on the Housing Market .....	31
5. Discussion .....	33
5.1 The Attractive Greenspace as a Rent-Gap Mechanism .....	33
5.2 The Attractive Greenspace as a Part of Västra Hamnen's New City Marketing .....	35
6. Conclusion .....	36
6.1 Further Research .....	37
Bibliography .....	39
Appendix .....	44

# 1. Introduction

## 1.1 The Historical Background of Västra Hamnen

As a part of a rebranding and large-scale urban renewal project, described in the Malmö Municipality's new vision, the area of Västra Hamnen was given the roll of the city's 'flagship area' (Listerborn et.al, 2014: 33). An area that was meant to symbolise the city's transition from industrial harbour city, to sustainable city of the future, with new 'creative industries' as the base of its economy (Listerborn, 2017). In this transition, Västra Hamnen, built on the land of the old industrial harbour, acted as a frontrunner and a manifestation of the vision for the city's future (Holgersen, 2012). As a part of the European Housing Exhibition in 2001, Västra Hamnen was built with the times ideals of ecological and economic sustainability in mind, incorporating many, for the time, ground-breaking solutions in urban green/blue infrastructure, as well as experimental architectural expression in the housing of the area (Malmö Municipality, 2021). The background to this formulation of the area, as a frontrunner in the city's urban renewal, has its roots in Malmö's recent history. As a part of the large-scale recession and industrial decline of domestic industries, experienced by the majority of western European cities beginning in the 1960's, the city of Malmö came into a period of economic decline (Vall, 2007). Throughout the 70's, 80's and 90's almost all of Malmö's domestic industries, which had been the main employers of the city's population, came to be outsourced and offshored to places with cheaper labour and lower production costs, and what followed was a large wave of unemployment (Anderson, 2014). To counter this development and to revamp the city's economy through the creation of new work opportunities, the vision of a knowledge-city was formulated: a city which economy is based on the specialised knowledge and creativity of its workforce, and a city that, through its planning and design, will foster cultural capital and facilitate global systems of communication (Listerborn, 2017: 14).

Through the large-scale investments in the building of the new Västra Hamnen, that were at the time heralded as the latest sustainable solutions, the area also became an attempt by Malmö to garner international recognition and publicity, to attract creative professionals to fuel the city's new creative industries: an example of city marketing and placemaking to attract the so called 'creative class' (Holgersen & Malm, 2015; Listerborn, 2017). Because of all the publicity surrounding the area, and the large investments that had gone in to building the area's unique features, Västra Hamnen was at the time of its completion considered one of the most exclusive and attractive areas in Malmö (Ärlemyr, 2021). With this reputation came some of the highest

property prices and housing rents, further solidifying the areas reputation of exclusivity (Holgerson, 2012). Since then, the area's housing market has experienced declines, and is today considered a middle class-area, attracting mostly families with children (Malmö Municipality, 2012). A part of the area was also turned into student housing in 2018, with the area's proximity to Malmö University (MKB, N.d).

In recent years and ongoing, after a half time evaluation of the work completed in the area up until 2011, there has been a new surge of planning policy and projects, with steady and continuous renovations of existing properties and new implementations. On its official website, Malmö Municipality states that: "The goal of being a national example for sustainable urban construction has been achieved, but Västra Hamnen is far from fully developed" (Malmö Municipality, 2021a). This statement signifies the continued ambition of the City authorities to keep Västra hamnen as its 'flagship area', and to further the area's role in creating international publicity and attracting creative professionals. These developments have happened during a time where the availability and affordability of housing in Sweden is at an all-time low, and with the recent sharp increase in the costs of living (Grander, 2023), from the time of writing this thesis, these developments might come into conflict with the need for affordable housing for a larger number of the city's population.

## **1.2 The need for New Green/Blue Infrastructure**

In the half time evaluation report produced by the municipality in 2011, and the new comprehensive plan published in 2018, the need for an expansion in the city's network of green/blue infrastructure was identified (Malmö Municipality, 2011; Malmö Municipality, 2018). The benefits of urban greenspace are argued to be numerous. It is greenspace can provide both physical and mental health benefits for urban populations, all the while providing relatively cheap means of climate change adaptation and mitigation through its water absorbing and cooling effects, as well as strengthening urban ecosystems through increased biodiversity (Shannon et.al, 2015; Hoover & Hopton, 2019; Aronson et.al, 2017). The need for new greenspace and green/blue infrastructure is steadily increasing. With increasing urban populations and more crowded cities, the already existing green areas will have to serve a larger number of people, and with a changing climate that will provide larger and more frequent challenges, the climate adaptation and mitigation properties of greenspace will become all the more important (Shannon et.al, 2015; Graça et.al, 2022). In the comprehensive plan for Malmö Municipality, published in 2018, the need for green/blue infrastructure within the municipality

is described. In the comprehensive plan the need for green/blue infrastructure as a part of the city's climate change adaptation is emphasised, with greenspace being a large part of the climate change adaptation strategies described in the document. The need for green and blue environments for health and recreation of the city's residents is also emphasised in one chapter, and the ambition of greenery being a constant part of the cityscape is continually mentioned throughout the whole comprehensive plan (Malmö Municipality, 2018).

### **1.3 Statement of Purpose**

With the affordability of housing at an all-time low in the Swedish housing market in the last five years, and the costs of living on the rise (Grander, 2023), the need for understanding what consequences certain planning policies has on the social sustainability and spatial justice of the city becomes all the more relevant. Therefore, the aim of this report is to investigate how the most recent wave planning policy concerning the implementation of urban greenspace, and big investments in green infrastructure and climate change adaptation measures in the area of Västra Hamnen in Malmö, might be facilitating a rent gap in the housing market of the area, encouraging landlords and property owners to raise rents or attempting to sell property at higher prices to maximise profits. The results of this report will thus shed light on whether the intensive investments in the Västra Hamnen's green/blue infrastructure has had an exclusionary effect on the housing market of the area. The research question that has been formulated as a part of the making of this thesis is:

*How has the policy formulated by Malmö Municipality, to extend and expand green infrastructure in Västra Hamnen, impacted property prices in the local housing market?*

### **1.4 Literature Review**

Much research has been dedicated to the area of Västra Hamnen in the last 20 years since the start of the area's construction. The research on Västra Hamnen within critical urban geography and urban studies has mostly been focused on the way that the area has been a part of Malmö's transition from industrial harbour city to knowledge city (Anderson, 2014). Here the research highlights that the area, together with the Öresund Bridge that was built around the same time, was an instrumental part in Malmö's new identity building, and way of situating its new role as a knowledge city with close ties to Copenhagen within the Öresund region (Anderson 2014: 16-17). How Västra Hamnen's mobility and accessibility relates to other parts of the city is also

a subject that has been investigated within critical urban geography, wherein the connections to other areas of the city and the sustainability of the corridors built to and from the area were evaluated (Listerborn et.al, 2014). Lastly, how the area has been used in the marketing and new placemaking strategies employed by the municipal authorities is another subject analysed within the field of critical urban geography (Listerborn, 2017). Within all these subjects the connection between the municipality's planning strategies and neoliberal planning practises is often drawn, highlighting how Malmö's planning acts to increase the competitiveness of the city's economy and workforce, often at the expense of the city's poorer population. Research within other fields on Västra Hamnen has been mostly focused on evaluating the sustainability of the solutions incorporated in the area, such as the energy efficiency of the buildings in the area (Bagge et.al, 2004; Green, 2006), and the contamination of the ground that the area was built on (Lallo, 2000).

Other studies that are similar to this one in their research questions and focus on the impact of greenspace on urban housing markets have also been conducted, but then mainly with the objective of modelling, quantifying and calculating the value of urban greenspace (Lake et.al, 1998; Tyrväinen & Miettinen: 2000; Sander et.al, 2010). Within the field of gentrification studies, there has also been studies on the effects of 'Green Gentrification', eg. gentrification occurring from the greening of an area which causes displacement of residents from lower socioeconomic groups (Gould & Lewis, 2018; Rigolon & Németh, 2019; Jelks et.al, 2021). These studies conclude that green gentrification has become a more and more common phenomenon as the climate adaptation and mitigation of cities has increased, which creates resilience inequality in that the most adapted areas are often those who has undergone green gentrification (Gould & Lewis, 2018), and that green gentrification, in the same manner, causes inequality in the health of urban populations (Jelks, et.al, 2021). It has also been argued that the size and function of the greenspace of greenspace is a dominant factor in if areas in its vicinity will gentrify (Rigolon & Németh, 2019). These have a similar methodology and theoretical framework to the ones used in this thesis, but differ in focus as gentrification research entails analysing more factors, such as: demographics of the area, the migration of people of different socioeconomic groups within the city, the changed character of the area, and the potential occurrence of gentrifying institutions in the area. These factors are all outside the scope of this thesis, as the focus is solely on the impact on the housing prices of the area.

## **1.5 Limitations**

The scope of this work will only focus on the area of Västra Hamnen in the form of a case study. The area of Västra Hamnen was chosen because of the comparably large number of policy documents produced for this area, as well as its interesting history within the city, being the area marketed to be at the forefront of the city's planning and urban development. The focus of this thesis is only on the housing market and the policies affecting the prices of housing. Demographic data will only be used as a means of situating the area within the larger context of the city, therefore demographic trends will not be further investigated. In addition to the documents two interviewees were chosen to be a part of the study, one from the municipality and one from the developer PEAB. The reasoning behind this choice was that the relationship between the municipality and developers was of interest, to give further understanding to the approach to policy from the developers and the implementation process, as well as which actor that has the most power in deciding how greenspace is to be implemented. An interviewee from PEAB was chosen because it is one of the companies with a larger share of project within the area, and therefore has and therefore has the greatest interests and experience in the area.

The focus of this report is solely on the policy produced for the area introduced after 2013 when an evaluation report was produced and new policy was formulated. Therefore, the policy in place prior to 2013 that has been revised will not be investigated, although it is mentioned for context and in showcasing how the new policy had changed from the old one. Although this thesis recognises that planning policy is not the only factor affecting an areas housing market, only the policy's contributing effect will be investigated. Similarly, only policy active within the area of Västra Hamnen will be investigated, and not policy that applies to other parts of the city, as it is the policy applied to the area which is of interest to this investigation.



## 2. Theoretical Framework

### 2.1 Rent Gap Theory

The main theory which will be used as the basis of this report's argument is 'Rent gap Theory', first developed by Neil Smith in his 1987 article *Gentrification and the Rent Gap*. Rent gap theory states that when an area is suffering from 'disinvestment', the lack of investment in context to the rest of the city, and the areas housing market is in decline, it will disincentivise landlords from investing in their properties and instead leave them in disrepair, what Neil Smith refers to as capital depreciation (Smith, 1979: 545). When the housing market of the area has declined to a certain point, the prices of land and property will be low enough that attention from investors will be directed to the area, and a potential land-rent will be created. The potential land rent is the amount of rent that could be extracted from the land under the right land use circumstances. The gap between the actual and potential land rent in the area is what is called a 'Rent Gap' (Smith, 1979). This rent gap will then incentivise the landlords and property owners to start investing in their properties and sharply increase the land rent, to maximize profits at the cost of the residents of the area (Slater, 2021). Smith explains his theory as: "The rent gap is the disparity between the potential ground rent level and the actual ground rent capitalized under the present land use. [...] the rent gap is produced primarily by capital depreciation (which diminishes the proportion of the ground rent able to be capitalized) and also by continued urban development and expansion (which has historically raised the potential ground rent level in the inner city)" (Smith, 1979: 545). This will be the main theory used in discussing the development of Västra Hamnen's housing market, as greenspace will be argued to be a prominent factor in the redevelopment of the area that worked to close the rent gap that had been created.

Rent gap theory is itself a theory within the larger theoretical framework of 'The Political Economy of Space'. The political economy of space can be explained as a framework focused on how economic systems, and the governance of economic systems, work to shape different conceptualisations of space, which consequently shape the built environment and social relations within the built environment (Zieleniec, 2012). This theoretical framework, within urban geography, was pioneered by David Harvey in his book *Social Justice and the City*, first published in 1973. The framework was developed by Harvey as an attempt to tie Marx's critique of classical political economy and theory of 'Historical Materialism', that details how different historical modes of production has shaped the structure of society, to the understanding of

geographical space (Zieleniec, 2012). In this pursuit, Harvey argues that the flow and accumulation of capital will work to produce different urban forms and social practices (Harvey, 1973: 13-14). 'The political Economy of Space' is itself a development of the earlier socioeconomic framework of 'Political Economy', which emerged from classical economic theory. The framework of 'Political Economy' states that rather than the economy following economic laws that emerge spontaneously, as classical economic theory states, the economy is shaped by social relations of power (Walton, 1993: 302).

The following concepts will be used in the operationalisation of rent gap theory and the political economy of space, and to discuss the motivations for and ramifications of the development that works to close the rent gap created in the area.

## **2.2 City Marketing**

City marketing is a concept that has grown as it has become an established practice in city management in the global north/west in the past 30 years. The practice of City Marketing, is displaying a city's assets, and marketing them in order to attract tourism, businesses or investment (Kavaratzis, 2007). In city marketing, the usage and formulation of visions together with a broad range of stakeholders are a common practice, with the vision acting as the steering document for the city's development. What follows is the active implementation of city marketing measures set out in the vision, that can be spatial, organisational or financial, that then work to build the city's brand (Kavaratzis, 2007: 696). City marketing is therefore more than just the marketing of the city's already existing assets. Instead, city marketing can be described as a work process towards achieving a certain goal, that encompasses the planning and physical implementation of the city's features. The concept of city marketing is closely linked and can be said to be a sub concept of the larger concept of 'Urban Entrepreneurialism' (Phelps & Miao, 2020). Urban entrepreneurialism is the product of public-private partnerships that focus on investment and economic development, and that result in a speculative construction of space (Phelps & Miao, 2020: 305). City marketing can therefore be seen as one of the methods by which city authorities can attract investors and developers, with which to engage in public-private partnerships. The concept of city marketing will be used to discuss the municipality's motivations in producing policy that works to close the rent gap.

### **2.3 Urban Greening**

A concept that will be used to detail the contributing factors to the widening of the rent gap, caused by the planning policy in place in Västra Hamnen, is 'Urban Greening'. Urban greening is the promotion of green space and urban ecologies, to benefit from the green space's positive effects on the health of the urban population, the social life of the city's residents, the ecological effects on biodiversity in the city and the climate adaptation properties of the greenery (Haaland et.al, 2015). This is a concept that has become mainstreamed in both academic, professional and popular discourses surrounding planning in the last 10-20 years in the global north/west. Thus, it is a big part of most major global north/west's planning goals, and is also further solidified as one of the main goals of urban development through the UN's Sustainable Development Goals, through goals such as: Good Health and Well Being, Climate Action, and Sustainable and Communities. The concept of urban greening will be used in discussing the roll of greenspace and greening as a contributing factor in the redevelopment of Västra Hamnen, that creates incentives for higher housing prices and closes the rent gap.

### **2.4 Housing Affordability**

Finally, the concept of 'Housing Affordability' will be used as an explanatory concept, to discuss what affordable housing is and how the housing produced in the area of Västra Hamnen, relate to definitions of affordable housing. Housing affordability can be a difficult concept to pin down, and is largely dependent on income levels and what type of housing that is discussed (Robinson et.al, 2006: 3), but a general definition of housing affordability is: "Affordability is concerned with securing some given standard of housing (or different standards) at a price or rent which does not impose, in the eye of some third party (usually government) an unreasonable burden on household incomes." (MacLennan & Williams, 1990: 9). Thus, when discussing affordability, it is the price of the housing, related to the income of the resident, and how the price of the property affects the resident's economy that is referred to. Housing can therefore be considered to be unaffordable even when a resident has the ability to pay the price, if the negative economic impact of paying the price affects the resident's personal finances unreasonably. An example of an unreasonable burden could be that the resident loses the ability to pay for basic goods and services (Robinson et.al, 2006). Housing affordability will be used to discuss the implications of the closing of the rent gap, through the redevelopment and urban greening in the area. It will also be used in describing in what way the decreased affordability in the context of both the area and the larger city might negatively impact the social sustainability of the city.

## **3. Method**

### **3.1 The Case Study as a Methodological Framework**

The methodological framework used for the gathering of data used in the analysis of this report is the 'Case Study'. The case study as a methodological framework can be defined as: "an in-depth exploration from multiple perspectives of the complexity and uniqueness of a particular project, policy, institution, program or system in a 'real life' context" (Simon, 2009: 21). Thus, the case study is a framework which focuses the research a specific case, in which the depth of inquiry and the uniqueness of the case is emphasised (Denscombe, 2010). A case study should not be seen as a method in itself, but as a frame around which other research methods can be organised, and is more linked to the choice of study object rather than the choice of method (Thomas, 2011: 17). In this study, the study object is the area of Västra Hamnen, which, through the theoretical framework this report argues could be a case of planning policy widening the rent gap of the area. Since the study object of this report is limited to the area of Västra Hamnen, and the case of policy analysed can be clearly defined to this area, the case study is the most fitting choice of methodological framework. This will allow the research to delve deep into the particularities of the policies affecting Västra Hamnen, while not having to relate it to other variables, such as other policy in other areas or cities. In this regard, case studies give a holistic view of a single object rather than deal with isolated factors in several objects (Denscombe, 2010). Case studies are also often open-ended, allowing for many different types of data collection to contribute to the analysis (Thomas, 2011; Denscombe, 2010). This will the research to use many different methods of data collection which gives a more holistic view of the case.

Critique has been directed at the case study as a methodological framework regarding if generalisations can be made from the findings of one case and the difficulty of replicating studies. Some even claim that the intense exposure of the researcher to the case that is studied often lead to biased conclusions (Emmanuel Idowu, 2016). This critique questions if case studies can be regarded as useful to the bigger research outside of that focused on the specific case studied at all, because the knowledge found in one case cannot be directly applied to another case because of their inherent uniqueness. And while this could be a genuine issue with case studies that focus on so called 'extreme instances' (Denscombe, 2010: 61), this report argues that the case of intensive investments focused on sustainability in one area, as can be seen in Västra Hamnen, is not the only one of its kind. Therefore, the findings from this report

can still be useful in other analyses of similar areas. In this regard, the potential uniqueness of the findings in the area of Västra Hamnen can even be more useful by means of comparison, just because Västra Hamnen is not an entirely unique area. But still the particularities of each area that is studied, and the implications that the unique factors present in each area can have on the results have to be kept in mind when looking at the next chapter of this report. To meet the critique that research employing a case study method often are non-replicable and lead to biased conclusions, it could be argued that this is based on how the researcher chooses to use the case study. Idowu argues that: “the case study method can be abused by being employed in arbitrary and indefensible ways. [...] I am of the view that case study as a research strategy excels at bringing us to an understanding of a complex issue or object and can extend experience or add strength to what is already known through previous research” (2016). In other words, since science evolves in cumulative fashion, each study adds to the previous research on the case and the theme and contributes to the general development of its foundational theory. In that sense, case studies should not be considered in isolation of one another, but as parts of a bigger historical whole. The results of this report, on the case of Västra Hamnen, can neither be considered in isolation, as the process of what is happening in Västra Hamnen is also tied to processes taking place on other scales, citywide, nationwide and global. Nonetheless, the focus of this report is strictly on the developments on housing prices within Västra Hamnen.

### **3.2 Document Analysis**

The main source of data used in the analysis of this report has been gathered from the official planning documents regarding the planning of Västra Hamnen and the sustainability strategies used in the area. These documents have all been acquired through Malmö Municipality’s archives and official web-pages, and are all documents used in detailed planning, zoning and implementation. Among these documents there are both those specific to the area of Västra Hamnen, and those concerning planning in the context of the city as a whole. In addition to these official documents from Malmö Municipality, promotional material, such as vouchers, articles, and written interviews, also produced by the Municipality have been analysed. In this way both the official guidelines and visions that the municipality follow as a part of the planning process, and the picture that the municipality wants to convey to the public and other stakeholders can be discerned. The documents produced by Malmö Municipality that have been analysed can be seen in Table 1. By analysing documents produced by the municipality the

validity of the documents and the statements included can be ensured, as all municipality documents have to be revised and approved before publication (Denscombe, 2010: 222).

These documents have been analysed using a document analysis method, wherein the documents are read line by line while notes were taken and quotes from the text were picked out continuously during the process. In this way the meaning of the documents can be deconstructed and the information of relevance to the report can be picked out. Through the deconstruction of the text and categorisation of the different messages conveyed, a clearer picture of what the implications of the text can be seen (Denscombe, 2010). In the case of this report, the implication of the messages in the documents are on the planning and implementation of green infrastructure and climate adaptation measures. The notes taken on the texts were done in a qualitative manner, meaning that the statements in the text that affect the planning of the area and how different statements in the text relate to each other is the focus, and not the frequency of certain messages or quantitative patterns in the text (Denscombe, 2010: 237). The texts were also deconstructed in a deductive manner, meaning that the notes taken and the quotes picked were based on the researcher's assumptions of what could be found in the documents of relevance to this analysis. Nonetheless, what was considered to be of relevance to the analysis was continuously changed and revised during the reading process, to better suit the results found in the documents. Thus, this document analysis method can be seen as a 'constant comparative method', which has been refined during the research process (Silverman, 2015).

To fit the different purposes of the documents analysed, and the different relevance of the documents to different aspects of this analysis, the focus of the document analysis was different for different types of documents. The official planning documents produced by Malmö Municipality detail the guidelines for construction and implementation, and other policies that developers have to relate to in the implementation work. Thus, the focus of the analysis in these documents was on the policies that affect the implementation of projects in the area. In the promotional material, also produced by Malmö Municipality, the purpose of the documents is marketing the area to potential investors, developers and consumers. These documents were useful for the analysis in telling how the municipality approach and work with these other stakeholders in the areas housing market. Thus, statements in the text that give insight to these relationships were the focus in these texts.

As with all secondary data, using it as the basis of this analysis doesn't come without its disadvantages. The secondary data found in the documents that were analysed was produced

for different purposes than those specific to this investigation, and constructed by another party that may have had a different interpretation of reality than that of this report. In the production of the documents that have been analysed, some facts may also have been missed, presented in a specific way, or chosen not to be included. Therefore, the bias of how the documents have been formulated and produced has to be kept in mind (Denscombe, 2016). Still, most of the documents that have been analysed are the documents that guide the planning and implementation process, and directly affect the finished results that comprise Västra Hamnens housing market. Thus, these documents are not a biased description of the study object of this report, but the study object itself. All the data gathered in the report, document analysis, interviews and economic data analysis, has also been triangulated with each other to avoid the issue of bias that may occur in one type of data.

Table 1: Documents from Malmö Municipality that have been analysed.

BiodiverCity: Green innovation in the urban fabric (N.d)
Development Plan: Varvsstaden (2014)
Fact Sheet: Environmental Investments as a Part of BO01 (2007)
Environmentally Adapted Biotope and Green Area Maintenance (2003)
Greenspace factor for BO01 (2011)
Guidelines for Greenspace Factor (2014)
Halvtidsutvärdering av Västra Hamnen (2011)
Malmö Municipality's Comprehensive Plan (2018)
Plan Program: Varvsstaden (2011)
Sustainable City Malmö: Västra Hamnen, 10 Years (2011)
The Good Conversation: Flagghusen (2010)
Value Program: Citadellsfogen (2012)
Value Program: Dockan (2012)
Value Program: Hamnporten (2013)
Value Program: Masthusen (2011)
Vision Västra Hamnen 2023 (2013)

### 3.3 Interviews

To complement the results from the document analysis, and to gain additional knowledge that is not represented in the documents, two interviews with officials involved in the planning and implementation of green infrastructure in Västra Hamnen were conducted. Through the interviews, knowledge on how the actual working process from people that are and have been involved in the planning and implementation can be gained. The result from the interviews contain personal opinions, experiences and feelings on how the different policies in place in the area has affected their work. This is knowledge that cannot be acquired as effectively by any other research method (Denscombe, 2010: 173). Conducting interviews with professionals in the field that are or have been active in Västra Hamnen also gives access to so-called 'privileged information'. This is in-depth information not widely available to the public, and that only key actors within a field may have access to, or may have acquired through experience in the field (Denscombe, 2010: 174). The interviews were conducted in person, one to one, and in a semi-structured manner. The advantage of in-person interviews, rather than interviews taking place via a mail conversation or over a digital meeting, is that subtleties of conversation, such as body language, tone of voice and other implements that the interviewee might use to demonstrate their points, can be better and more easily discerned (Knott et.al, 2022). These subtleties that can be better interpreted through interviewing in-person also contribute to the greater depth of understanding that can be reached with the interview method. The semi-structured nature of the interview also allowed for follow-up questions and a more spontaneous flow of conversation, opposed to structured interviews where the conversation is strictly limited to the questions prepared by the researcher (Denscombe, 2010: 175).

The interviewees that participated in this report were: One planning architect at the municipal planning office's detail-plan department, and one project manager at PEAB. The planning architect at the municipal planning office is, at the time of writing this report, currently active in several projects within the area of Västra Hamnen and the project manager have previously been involved in one project within the area. Both interviews were conducted in the interviewees' work environment. Conducting interviews in an environment where the interviewee is comfortable can be seen as an advantage, as it is a prerequisite for a relaxed and open conversation. During the interviews, audio recording was used to capture the conversations, to make transcription and further analysis possible. After each interview, they were transcribed in their entirety. During the transcribing process, the exact wording used by both interviewer and interviewee was written, as to not misinterpret or misrepresent the message



conveyed by the participants. When what was being said in the audio recording could not be heard clearly enough to interpret it was marked as ‘inaudible’ (see. Appendix). Before each interview the interviewees were informed about the background, research questions and methodology of the report, as well as the conditions of their participation and how their personal data will be used. To ensure that all parties involved in the interview were aware of the conditions of the interview, a consent form was issued and signed by the interviewer and both interviewees respectively.

### **3.4 Economic Data Analysis**

The final piece of data collected to be used in the analysis of this report was economic statistics on historical final property sales prices in the area of Västra Hamnen. The prices that were analysed came from data collected on property sales, for apartments and houses, in Västra Hamnen between 2010 and 2022. The reason why this interval was chosen is because of the new wave of policy’s, introduced after the *Halvtidsutvärdering* (Halv Time Evaluation Report) in 2011, regarding planning and implementation of green/blue infrastructure in the area that was developed and introduced in the years from 2010 to 2013. The year 2010 is used as a baseline, and the following years up to 2022 considered the years where this new wave of policy is expected to take effect in the planning, and is likely to have an impact on the housing market of the area. The data used in the analysis was found on the property statistics website ‘Booli’, that is run by the state-owned bank SBAB (short for The State’s Property Financing Company, in English). Booli in turn gets its data on final sales prices on properties from the real-estate agencies brokerage systems and from the Land Surveying Authority’s archives (Booli, n.d). The economic data taken from Booli was processed and compiled to be transferred to excel, where average property prices per year were calculated and visualized in a graph, to see the development of the property market per year in a visual format. The average prices per year were produced by calculating the mean price of all the sales for each year. One factor to keep in mind when analysing the results is the large increase in property sales from the beginning in 2010 to the end of 2022. This is due to the large expansion of the area during the 2010’s, as large parts of what is today considered Västra Hamnen outside of the BO01 area was yet unbuilt (Malmö Municipality, 2011: 5).

Data produced by Malmö municipality on “the average incomes among gainfully employed per area between 2007 and 2019” has also been used as contextual data, to situate the economic demographics of Västra Hamnen in relation to the rest of the city. The data on average incomes

was also used as a cross-reference to the data on property sales prices acquired through Booli. By referencing the data on property sales prices with the data on average incomes it becomes apparent whether the development of the housing market has had an impact on the composition of people of different socioeconomic groups within the area, or whether the trend in the housing market of the area might be following other bigger trends. With this data the average incomes in Västra Hamnen was compared to the city as a whole, and Örtagården, which is considered the area with the lowest socioeconomic status in Malmö. By this comparison, which socioeconomic background the average resident of Västra Hamnen has compared to the rest of the city can be seen.

## **4. Results**

### **4.1 The Housing Market of Västra Hamnen in Decline**

From the results gathered, it can clearly be seen that there has in the last nine years been a large increase in housing market of Västra Hamnen, that has social implications on residents within the area and the city as a whole. But initially, from looking at the graph below (See figure 1.), a sharp decrease in the area's housing prices between the years 2011 and 2013 can be seen, where the average final housing prices plummeted from roughly 6 700 000 SEK to around 2 900 000 SEK (see Appendix A2). The explanation for this sharp decline in only two years can be found in the data on the number of completed housing units during this time. Before 2011, the area of Västra Hamnen as we know it today was largely still under construction, except for the BO01 area, which had been the frontrunner project for the area. This can be seen in map below (See figure 3), taken from the summary document to the half time evaluation report made by the municipality on Västra Hamnen in 2011 (Malmö Municipality, 2011: 2). From looking at the map, the only residential areas completed at this time were: BO01, Flaggskepparen, and the eastern and southern part of Dockan. Altogether these residential areas comprise only a small part of the Västra Hamnen Area today, and of the Housing stock currently present that was to be developed in the following years. As seen in figure 2, the number of housing units to be sold per year, increased from around 20 per year in 2010-2012 to approximately 70 in 2013. This also reflects the increase in the housing stock that was to be developed over the following years. Therefore, the sharp decline in the areas housing market can be explained by a larger supply of housing becoming available, thus lowering the value of the properties in the area by simple supply and demand.

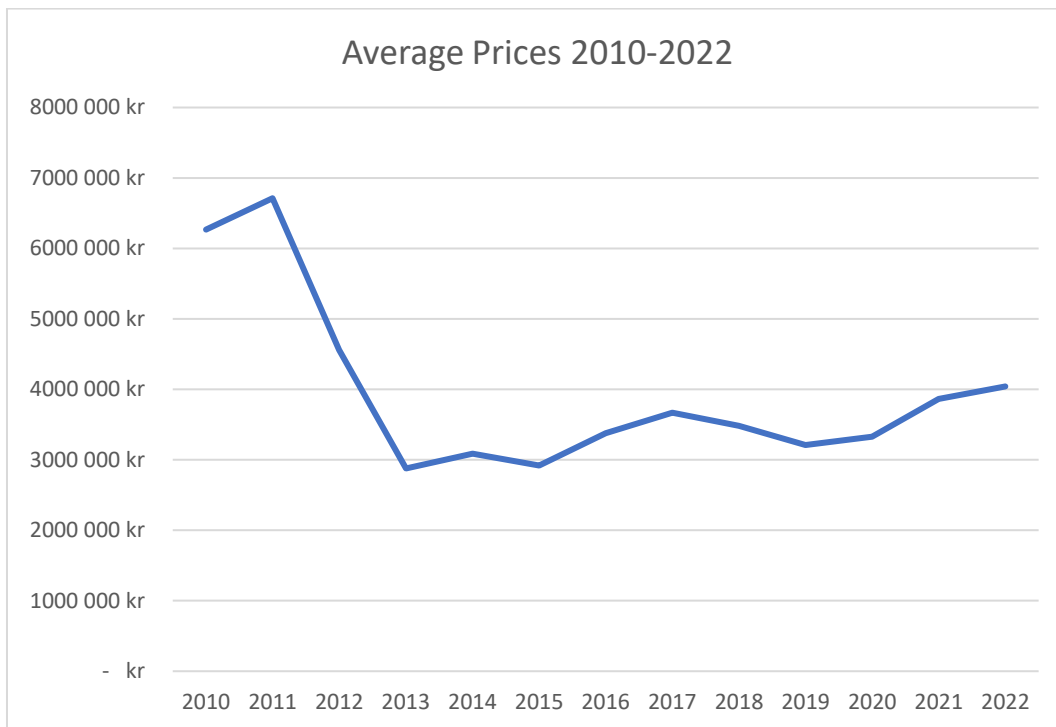


Figure 1: The development of the housing prices in Västra Hamnen between 2010 and 2022, based on final property prices taken from Booli.

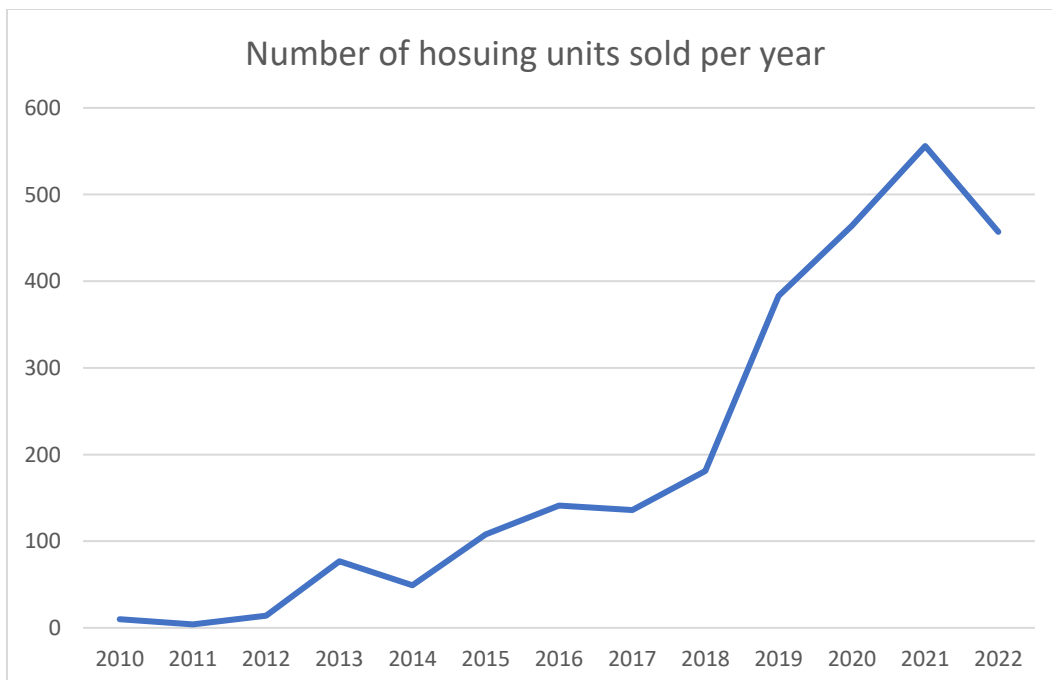


Figure 2: The number of housing units sold per year, based on archived listings from Booli.

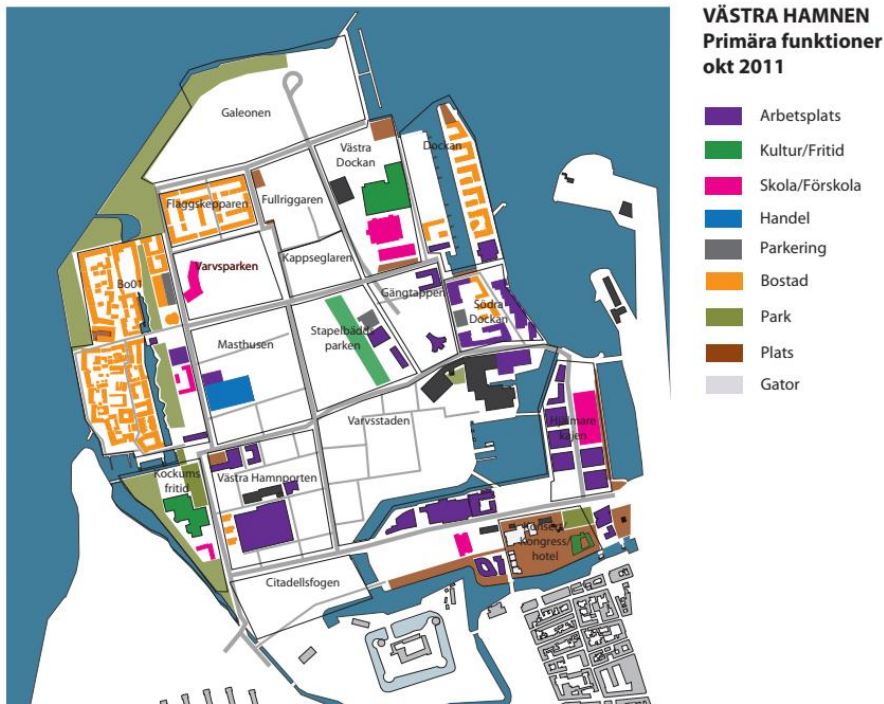


Figure 3: The development of Västra Hamnen in 2011 with housing represented in orange (Malmö Municipality, 2011)

Another contributing factor to the decrease in the housing prices of the area is the change in planning approach from the side of the municipality after the halftime evaluation report. The document *'Halvtidsutvärdering för Västra Hamnen'* (Half Time Evaluation Report for Västra Hamnen in English) is a summary and evaluation of Malmö Municipality's work in the planning of Västra Hamnen, from the initial construction of the area in 2001 to the reports publishing date in 2011. This was the report that was the basis for the new vision for Västra Hamnen: *Västra Hamnen 2031*, published in 2013 (Malmö Municipality, 2011: 6). The Half Time Evaluation Report is an amalgamation of: the work team's evaluation, the results of a citizen survey, and interviews with the developers that had been active in the area up until 2011. From the interview conducted with a planner at Malmö's municipal planning office, more light can be shed on this change in approach to the planning of the area. The planner states that the planning of Västra Hamnen was conducted to be more "experience based" before the evaluation. As the planner puts it:

"With BO01, for example, then we worked with... maybe it's a small detail... but then we worked with a lot of water channels and open storm water solutions, as an example. It was very expensive... so we haven't worked like that since".

This planning, incorporated sustainable solutions that would not only contribute to the area by its direct function, but also by the experience that it would bring, but was as the planner states, it was “very expensive” to implement. As part of the halftime evaluation report the planning in the area faced criticisms, partly for these types of solutions. As the planner states:

“They did a half time evaluation where, with various actors, residents and so on, they pointed out: What is good and what is bad? BO01 was then criticized because it was like a rich man's... well, it wasn't for just anyone. So in the next phase, they demanded that there be a certain percentage of rental properties, as I have understood it, but this was a little before my time. So that it wasn't built as exclusive, with the public place and such. [...] What type of housing that has been built, that may have changed. Then again, the projects I'm working on now, they're actually condominiums again, but there's a difference. There they tried to meet the criticism that came with that issue”.

From these statements, according to the planner, the new wave of policy that came into power after the half time evaluation report can be understood as meeting the criticisms raised against BO01 for its exclusivity. Although as the planner mentions the majority of projects that he/she is involved in are still not rental apartments, he/she still claims that there is a difference in approach. The planner also states that the amount of greenspace incorporated in the early projects of Västra Hamnen was limited and that this was one of the big changes in the planning approach after the halftime evaluation:

“The area Dockan was built quite early, and it was there that you could see that it was very much hard surfaces. So, to bring in greenery, they said that area that is in the north-east, there should be a large park”.

From this it can be discerned that another contributing factor to the sharp decrease in the housing prices of the area is the change in planning policy from expensive “experience-based” implementations that often focused on hard infrastructure, as in the form of the water channels mentioned earlier, and towards more a more cost-effective based on the implementation of more greenery. In a similar way, the following nine-year increase in the housing prices can be explained, but in terms of how the new wave of policy as a part of the new vision for the area, meeting the critique faced in the half time evaluation, was to be formulated.

## 4.2 The Greenspace as a Status Raising Element

In the next nine years after the sharp decline of the area's housing market, following the new wave of policy introduced with Västra Hamnens new vision that was based on the half time evaluation report, the average sales prices of housing in the area of the area would increase with roughly 40%, from around 2 877 000 Sek in 2013 to 4 043 000 Sek in 2022 (See Fig. 3). This increase would happen during a period during which the steering interest rate was mostly negative or at zero (The Swedish Central Bank, 2023), and therefore the increase cannot be partially contributed to inflation. This increase, must therefore instead be explained by factors relating policy affecting the planning and implementation of the area, that was during this time still in full development. The economic data attained from Malmö Municipality (See Fig. 4) on the average income levels per area, show that the average incomes in Västra Hamnen lie over the city average and far over the average for Örtagården. All of the three average incomes are increasing, but in relation to the increase in property prices between 2013 and 2022 within Västra Hamnen, which was around 40%, the increase in average annual incomes for the same area between 2013 and 2019 was only around 9%. This means that the property values increased unproportionally to the incomes.

From the results attained in the document analysis and interviews, more insight on the new wave of policy introduced in the years around the initial increase in the areas housing market around 2013 can be gained.

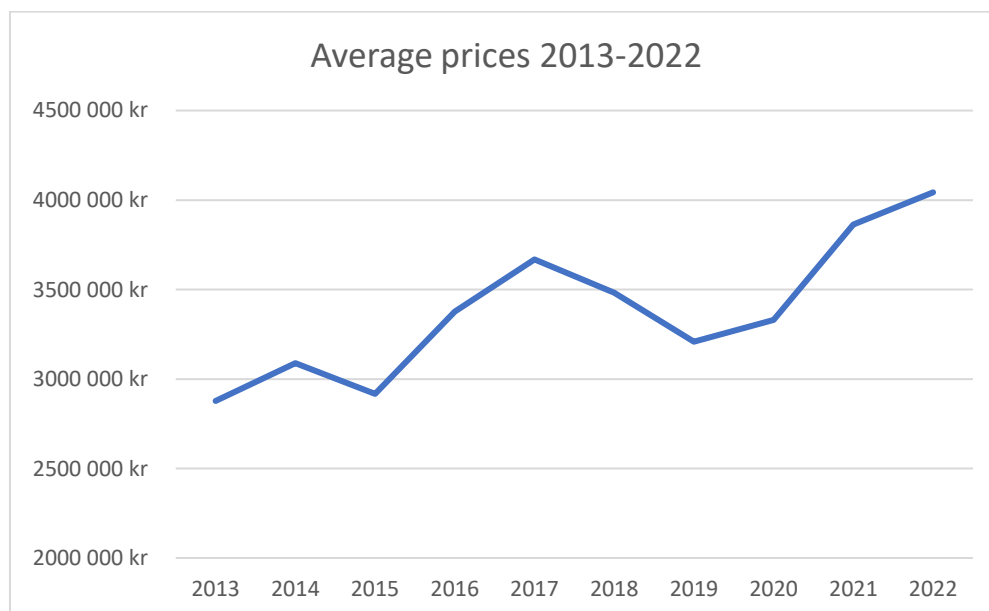


Fig. 3: The development of the housing prices in Västra Hamnen between 2013 and 2022, based on final property prices taken from Booli.

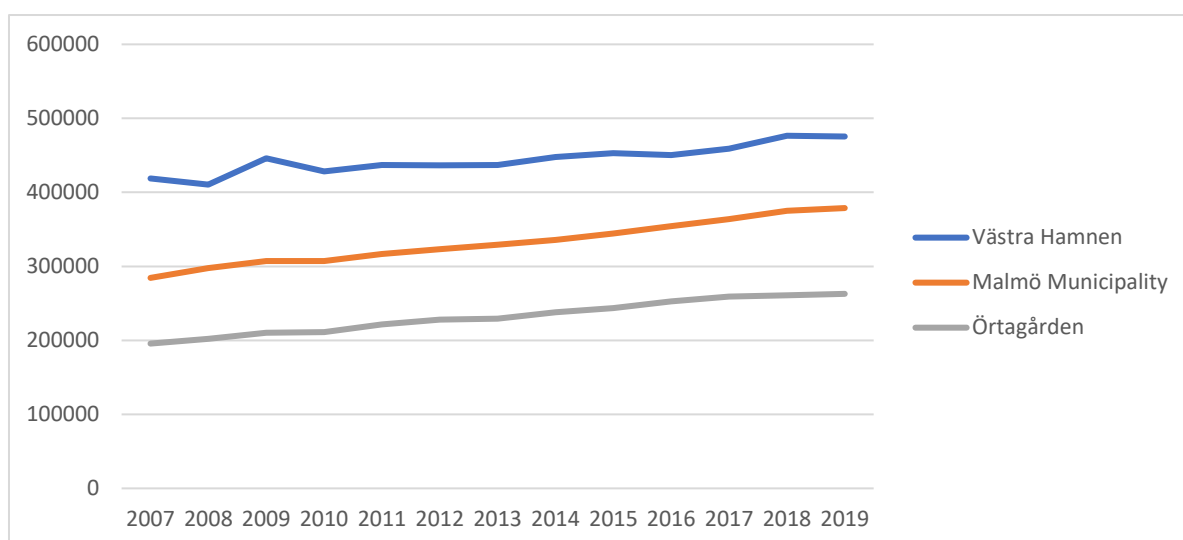


Fig. 4: The average incomes of the areas Västra Hamnen, Malmö Municipality and Örtagården between 2007 and 2019.

In the halftime evaluation report, the municipality’s perspective on the work up until 2011 can be seen, and how the reformulation much of the policy active in the area, including the vision, was to be done. In the evaluation all of the original goals set for the area before its initial construction in 2001 have been evaluated. The goals of most relevance to this report are: “National Example of Sustainable Urban Development”, “Meeting Places”, “The Mixed City” and “Surprises and Attractiveness”. On each of the goals the work team has marked it as either “not achieved”, “partially achieved” or “completely achieved”, under which there are bullet points on positive aspects of the goal that have been achieved and negative points which have not been completely achieved (Malmö Municipality, 2011: 12-23). The goals that were evaluated by the working team as completely achieved were “National Example of Sustainable Urban Development” and “Meeting Places”; while “The Mixed City” and “Surprises and Attractiveness” were evaluated of being partially achieved. Some of the positive points, of interest to this analysis, raised by the evaluation on the development up until 2011 was: that “BO01 had gained international attention”, there was “continued environmental investment in the area”, “the area have become known for its attractive public spaces”, “the area in its totality was perceived to have a mix of functions”, “there exists different housing options in the area”, “the sea is one of the biggest attractions in the area” and that “the area contains award-winning architecture”. On the other hand, the negative points raised were: that “the environmental goals had become outdated to a degree”, “it’s difficult to follow up the environmental goals”, “there are no meeting places in a green environment in the southern and eastern parts of the area”, “rental units are for the most part on the land divested by the municipality”, “the unbuilt plots

of land are perceived as unattractive and unsafe” and that “the wind is the worst part about the area” (Malmö Municipality, 2011: 23).

From the extracts above of the work team’s evaluation it can be interpreted that the attractiveness of the area, and the recognition that the area has gained for its attractiveness, is one of the most important parts of the work up until the halftime report. Other positive points such as a mix of functions existing within the area, there being continued environmental investments, and a mix of housing options are all portrayed in the evaluation as points to work further on, by the negative points that elaborate on them. In the same spirit, the negative points raised seem to reflect the positives. A lack of green meeting places, unbuilt plots of land being perceived as unattractive and unsafe, and “the wind being the worst part of the area” are all tied to the perception of the area and its recognition as attractive. The other negative points, there mostly only being rental units of municipality owned land and the partially outdated environmental goals, reflect the need for improvement indirectly stated in the positive points.

Continuing on to the new vision for the area, based on the feedback and sentiments expressed in the half time evaluation, much of the same thinking around the function of greenspace as a part of the areas character can be traced. From the Analysis of the Vision Document produced by Malmö Municipality it can be surmised that Västra Hamnen was and continues to be a highly valued area from the side of the municipal authorities. But it is continually reinforced that the work in Västra Hamnen, that started with BO01, is far from over. As it is stated in the introduction of Malmö’s vision document for the area *Västra Hamnen 2031*: “Västra Hamnen is a source of pride, for both Malmö Municipality as well the residents and developers in the area. But we cannot lean back and just live on the success that Västra Hamnen has had this far, but we must continue to work for new successes, which is achieved best through consensus within the city and the cooperation of all actors” (2013: 3). From this quote Malmö’s view of Västra Hamnen as a largely successful project, even from the beginning can be discerned. The following sentence, about the consensus of the city and cooperation of all actors, can be interpreted as Malmö’s ambition to keep the development of Västra Hamnen in the good of the public eye, even though it has been a controversial area historically (Hemmingsson, 2005). Later on, in the introduction of the document, Malmö Municipality’s view of the area’s success become more apparent. The introduction states: “So that the brand ‘Västra Hamnen’ will continue to be strong and so that the area Västra Hamnen will continue to be on at the forefront regarding sustainable urban development, the level of ambition has been raised even further” (Malmö Municipality, 2013: 3). From this sentence it becomes apparent that the brand of Västra



Hamnen and the sustainable development in the area is seen as inherently tied by the municipality. The success of the area is therefore measured at least partly on the success of the brand that the area has been able to build over the years since its initial construction. The last part of the sentence, that the ambition level has been raised even further, is also indicative of the new era of development policies introduced in the area during the time the document was published, after the publishing of the *Half Time Evaluation Report*.

Further on in the vision document, the future goals of the area and new areas of interest to development are identified. The concept of 'sustainability' is described as permeating all aspects of the document and the work in the area, and is further described by the three dimensions of sustainability: social, economic and ecological, which are described as being co-dependent (Malmö Municipality, 2013: 7). In the chapter "Priorities" the brand of Västra Hamnen is again stated to be of utmost importance. As is stated in the Priorities chapter: "The brand is about the waterfront location, the inventive architecture, innovative processes and the redevelopment of an industrial area to a mixed city. To continue to develop the brand Västra Hamnen is an important priority in the work following the vision". (Malmö Municipality, 2013: 11). The brand of the area is further elaborated on in the chapter "The Brand Västra Hamnen is Strong Nationally and Internationally". In this chapter the reason for the brand's importance is explained to be the role that it plays in solidifying Malmö's role as a "regional motor for business", and to "attract many different kinds of people" that "enable different types of activities" (Malmö Municipality, 2013: 13). What these types of people are or which types of activities that the municipality wants to enable is not further elaborated on in the vision document. The importance of green and blue infrastructure is also stressed in the Priorities chapter of the vision document, but mainly for their function as social spaces and as status raising elements for the area: "The green area's important functions are fulfilled in Västra Hamnen, where the parks create calm and lush oases with big trees, that work as meeting places, raises the status of the area, quality of life and property values" (Malmö Municipality, 2013: 11). The last mention of the green areas function in Västra Hamnen is especially interesting for the purposes of this report. Further on in the chapter "In Västra Hamnen Blue and Green is Close By", the importance of availability of green and blue infrastructure is stressed. Here the climate change adaptation properties of green/blue areas are also mentioned, and the attractiveness and status raising properties are elaborated on by describing what qualities parks and waterfronts should contain (Malmö Municipality, 2013: 22).

The same sentiments about the brand and function of greenspace as a status raising element can also be seen in the policy documents for the individual areas. From looking at the different plan program-, development program and- value program-documents, policies specifically applied to the different developments in the area can be closer examined. The plan program, and similarly development- and value programmes, are the first step in the detailed planning process. They are based on the goals and ambitions of the comprehensive plan, and applied to smaller sub areas where guidelines and policies for the detailed planning are formulated (Malmö Municipality, 2022). As with all the documents regarding Västra Hamnen, the concept of sustainability is mentioned time and again throughout the entirety of the documents. But since it is so loosely defined and not clearly applied to the projects in a manner that makes it distinct as a policy, it cannot be considered as one. It seems from reading the policy documents that sustainability can be applied to anything, even developments that many would argue are the opposite of sustainable, such as “sustainable parking” described in one of the chapters of Varvsstaden’s plan-program (Malmö’s Municipal Planning Office, 2011: 43).

The overall focus in the plan programs, and what in terms of text and pages takes the most space in the documents is the focus on mobility and location of the different subareas. Here the priority is mainly on the accessibility to the different functions and attractions for residents and visitors to the area. For instance, a big concern seems to be the compromise between building for the privacy of the residents in the area, while at the same time enabling tourism and a vibrant street life in all of the subareas. This can be seen in the statements: “the planning of a public transport route outside of Varvsstaden would have devastating consequences for the area, as the flow of people would be concentrated in the outskirts of the area, rather than in the central parts that would then be at risk of becoming purely residential areas” (Malmö’s Municipal Planning Office, 2011: 70); and “The quarters should be open but not inviting as shortcuts for outsiders. The residents should have private and individual spaces in their own quarter. The flow of people should be concentrated to surrounding pathways” (Malmö Municipality, 2012a: 10). From these statements, the importance of visitors and the roll of green areas in creating both an attractive urban environment for the resident of the area and “outsiders” can be seen. But there is a conflict in finding a compromise, as to not cater to one group over the other.

Policy for the implementation of greenspace is generally not given as much space in the documents. When the implementation of green area is mentioned, it is often in general and broad terms, such as: “Masthusen is sustainable both in the sense of rich in urban greenery and in the sense of sustainability, both ecologically, economically and socially” (Malmö’s

Municipal Planning Office, 2011: 8); or “Greenery is a consistent theme for all of Hamnporten’s places” (Malmö Municipality, 2013: 13). Though it is worth noting that the plan program for Citadellsfogen put more emphasis on green space in the text and described the planning of it in more specific way, compared to the others. When strategies for implementing greenspace is described in the text, the appeal of greenery or the “character” that the greenspaces create for the area is often the focus. This can be seen in the plan program for Citadellsfogen, where the planning of green areas is included under the rubric “Building-character” (Malmö Municipality, 2012a: 21), or in the statement: “The greenery should take many expressions and span a wide spectrum, both in design and plant material, to create variety and surprises, as well as supporting a biological diversity within the field” (Malmö Municipality, 2013: 13). Here it becomes more evident that greenery and greenspace is an integral part of the aesthetic and character of the area, that Västra Hamnen is trying to achieve. In the latter quote it is interesting that the greenery’s ability to create “variety and surprises” is what is emphasised in the sentence, and that the ability to support biological diversity is mentioned as an afterthought. The green area’s ability to build the character of the area and create attractive environments is a recurring theme in all of the texts, and while the other favourable properties of greenspace is mentioned, these come across more as side benefits.

From both of the interviews the same view of the function of greenspace can be interpreted as in the policy documents mentioned above. Both the planner at the municipal planning office and the project manager had views of the greenspace incorporated in the projects that they had worked on as raising the living quality and status of the area. For instance, when asked if the implementation of new green/blue infrastructure affects the areas housing market, the project manager at PEAB answered:

”Yes, I think so. When you say blue, I think you mean open storm water solutions and something like that. It's part of the attractiveness”.

The statements mentioned earlier from the planner at the municipal office, about the changed approach in implementation of green/blue infrastructure, and its connection to the exclusivity that the BO01 project was criticised for further strengthens view from both of the participants. When discussing the implementation of greenspace, it was also mostly the experience of greenspace versus other implementations that emphasis was put on. For instance, when discussing the benefits of green roofs versus solar panels in the area that the project manager had worked, he/she stated:

“The green space factor blocks some possibilities of having solar cells on the roofs, and then one can imagine that we would have a better effect of having solar cells on the roofs of our properties than that one should be able to see a green roof. Who is the experience for? Not those in the airplane, or is it those who live in a house higher up and look down on a roof who are supposed to see a green roof? Would it have been so boring to look at solar cells, knowing that we produce energy when it is sunny?”

Here the project manager discusses what implementations that would more beneficial in the area, but with the background of what people in the area would experience. The main argument that interviewee 2 uses for green roofs in this case is the experience of them, and not their other benefits. In a similar way, the main counterargument that he/she uses rhetorically against solar panels is that they are boring to look at. This can also be seen in the statement “who is the experience for?”, as to indicate that it is the experience of the greenspace that is its main function. The same focus on the function of greenspace as increasing the attractiveness of the area is seen in the statement below from the planner, when asked how the municipality considers what social consequences implementations might have, and if the social consequences of the implementation of greenspace is considered:

“I actually don't know to what extent the Property and Street Office does it. Because I would like to see such arguments [...]. And I think that I have tried to find evidence for that [...]. I remember that I read some study where residents were asked, but then it was more like - what is considered attractive? - but then to what extent it actually affects economic values, i.e., the concrete study. I can't think of any like that right away”.

From this it can be discerned that the social consequences in terms of economic impact are not clearly evaluated, at least by the Planning Office. Instead, as the planner mentioned, it is the social impact of the attractiveness the greenspace can bring to the area that is the focus of evaluation. One aspect of both interviews also worth noting was how the interviewees' talked about their work with the social sustainability of the area. In addition to connections to the affordability of housing, that were only made by the planner, both interviewees included the attractiveness of the area in their view of making it socially sustainable. For instance, the project manager mentioned that the social sustainability is about people enjoying the area and that the area feels lively:

“We (PEAB) have talked a lot about social sustainability, that you feel comfortable and that you don't have to move, and that the area itself lives and breathes in some way.

Sustainability is part of something that should last a long time, it is sustainable, and then I think it's about the attractiveness of the area”.

This view of social sustainability is one that differs from the mainstream definitions provided by academic and policy discourses, that are about maintaining cohesion between social groups, developing communities, decreasing inequalities and providing basic needs (Davidson, 2010).

From the analysis of the documents and interview statements above, the view of the greenspace as a status raising element, which main function it is to increase the attractiveness of the area and thereby raise property prices, becomes clear. But what drivers of these policy's that exist, and which that actors have the motivations and decision-making power to shape these implementations is not clear solely based on the documents. For this the results of the interviews can give further knowledge.

#### **4.3 Public/Private Relations Concerning the Attractive Greenspace**

When asked about the relationship between the municipality and developers in the implementation of new blue/green infrastructure, both interviewees gave the impression that it is mostly the municipality that is in control in that matter. Among which policy tools that are used by the municipality in the implementation of green space, the 'Green Area Factor' (GAF) use in detailed plans occurred most prominently in both interviews.

The GAF is a policy that has been present in the area since before the start of the areas construction. The GAF can be explained as a planning tool to measure the amount and effectiveness of an area's greenspace and greenery, and as a tool to plan for a and motivate certain type of green structure within a property. The area to which the GAF can be applied varies from whole neighbourhoods to a courtyard or a garden (Vartholomaios et.al, 2013; Malmö Municipality, 2014). Another purpose of the GAF, according to Malmö Municipality, is as a tool to stop thinking about greenspace simply in terms of ground vegetation or trees (Malmö Municipality, 2014: 3). GAF works as a quota with a certain number of 'points' that need to be filled. The planner starts by determining how many points different types of vegetation should give, and then uses the point system to determine when the area has planned in sufficient green area. If the same GAF system is used for several plots of land within an area, then the quota to be filled is adapted to the numerical area of the plot (Malmö's Municipal Planning Office, 1998). As Written in the document *Grönytefaktor för Bo01*, produced by Malmö's Municipal planning office in 1998, the GAF have been applied to all the developments in Västra Hamnen

since the construction of BO01. In BO01, the GAF was adapted to the area of the plot being developed, and green areas within the plot were given a number between 0,0 and 1,0, with the average for the whole plot of land required to be over 0,5. The green areas included in this estimation could be all from open grass, trees and shrubbery to green roofs, green facades, and ponds or small rivers (Malmö's Municipal Planning Office, 1998: 2-3). The positive effects that the municipality mentions in its guidelines on GAF are: "Securing and improving the microclimate and air quality, improving the living environment, creating and improving environments for animals and vegetation, securing and developing the plant bed's function, and improving water management" (Malmö Municipality, 2014: 6). From this statement it can be understood that the green area factor is, according to the guideline document, is useful for improving many aspects of the urban environment, both for the residents of where it is applied and the plant and animal life it is directed at. Further on the application of GAF is explained. When the GAF is applied it is not only adapted to the area of the plot of land where it is applied, but the factor quota is also adapted based on what type of property it is applied to and the prerequisites that can be found before application (Malmö Municipality, 2014: 7). Thus, it is the planners responsible for the detail plan for the area in which the GAF is to be applied that have the power to determine what quota that is to be used. In reference to the use of GAF, both interviewees stated that the detailed plans that the developers have to work with are restrictive in the sense that the municipality uses the GAF to make demands on certain levels of greenery for each project, that cannot be compromised on by the developers. For instance, the project manager mentions that:

"The detailed plans are very controlled, so it was kind of set how the house should look, it's a concrete house - it's roughly these heights and this kind of house, and it's this architect who has been involved in working an example into the layout plan. So, it was very controlled. [...] "They make a demand and we fulfill it. [...] You have a greenspace factor and it is fixed. You cannot deviate from it".

This is further supported by the statement of the Planner on how the GAF is used in the detail plans to great effect. But the planner makes it clear that there is no real legal basis that forces developers to adhere to GAF requirements. The only real legal requirement that can be set by the municipality is instead on the permeability of the ground surrounding the property:

"In the detailed plan, we can demand that there be permeability. The ground must not be hard-packed. We have support for that, making such a demand".

Even though both interviewees make clear that the municipality works mostly by putting requirements when planning for new green space, they both also mention the motivation for developers in this pursuit, even though it can be at conflict with the developer's interest of maximising the built area, to make as large a profit as possible through more sales. From the side of the municipality, according to the planner there is differing interest in the notion of sustainable solutions among the developers active in the area, but still indicates that paying extra to implement more solutions might be worth it for the developers with the ability. When asked on if developers in Västra Hamnen embrace the notion of sustainability that has been used in the development and marketing of Västra Hamnen, the planner answered:

“There is a slightly different interest in that. Some are perhaps more interested in reuse and circularity, some are more large-scale and like to have simple processes, and some find biodiversity exciting. It's quite different. [...] But depending on how expensive it is, it can cause the group of those who think it's worth paying that extra to decrease.”

In this statement from the planner the different interest in sustainability among the developers active in the area can be seen. Thus, depending on the developers' interests, and interest in marketing the company in a certain way, different sustainable solutions will be used, but that the cost of these solutions factor into which developers think that it's worth paying for. Therefore, incorporating sustainable solutions, such as greenspace, can be interpreted as an important investment for those who are able to make it.

#### **4.4 The Impact of Greenspace on the Housing Market**

The way that the implementation of new greenspace as a status raising element affects the economic values and property prices of the area is through the enhancement of the location. The location of a property is often referred to as the most important factor in the evaluation of property, and in making the location, environmental factors together with the geographical location in relation to the cities functions and services play the biggest roll (Kauko, 2002). Tying on to the last statement from the planner mentioned above, the way that the implementation of new greenspace affects the housing market is elaborated on by the project manager at PEAB. When asked on how calculations are made on the final sales prices of the property that PEAB develops, the project manager answered:

“You calculate a property: where can I sell an apartment of this size for this location? [...] Not what the contract cost is”.

As the project manager explains, the contract cost, ie. the production cost in building and developing the property, is not the determinant of the final price. Contract cost, according to the project manager, is only a factor that contributes to determine the profit margin of the finished project. When asked the follow up question, if other factors such as the proportion of green space and the character of the area can affect the price, he/she answered:

“Absolutely. If you think to yourself, if you know what the broker says - location, location, location. So, if you take Västra Hamnen – location, location, location. Then people pay to live there. [...] I wouldn't have been able to get through all the measures I got through if I hadn't had such a high margin - here are the revenues, which are very high”.

In this statement, the project manager equates the greenspace of the property and character of the area to factors playing into the location, which is what is used primarily in calculating the final prices, as he/she mentioned previously. The project manager also explains that the reason why so many sustainable measures were able to be implemented were because of the location, where the revenues are very high. Thus, it can be understood that the location, affected by the amount of green area that contribute to the character and attractiveness of the area, affects the final price and profit margin, that in turn affect how many measures that can be implemented. This highlights the developers' situation, where the investment in more sustainable solutions, such as the implementation of green spaces, both reduces the profit margin in the short term through increased contracting costs, but has the potential to increase profit margins in the long term through an increased attractiveness of the area. This also relates back to the statement made by the planner on which developers that embrace the sustainable profiling that Västra Hamnen has worked hard to market outwards, where he/she mentioned that there is differing interest in sustainable solutions depending on which developer that is able to make the investment in these types of implementations. As stated before, this statement clarifies that incorporating sustainable solutions in one's project as a developer has a monetary value, such that decreasing the profit margin in the short term can be justified by those who are able. Incorporating greenspace as a status raising element can therefore be seen as a long-term profit strategy, employed mainly by the companies with the monetary capability, and that are established in the area enough to reap the benefits of the investment.



## 5. Discussion

As the empirical results presented above indicate, there is, both from the side of the municipality and developers in the area, a notion of green/blue infrastructure, in the form of greenspace and water features, as a tool to increase the attractiveness and property values of Västra Hamnen. As seen in the results from the economic data analysis there has been a sharp decline in the areas housing market between 2010 and 2013, which can be explained by a larger supply of housing. This decline was followed by a more gradual but still large increase from the years 2013 to 2022, of over a million in average sales prices. As mentioned before, this increase between the years 2013 to 2022 coincides with when the new wave of policies and developments has taken effect after the halftime evaluation was published, and a new vision for the area based on the evaluation was formulated. With this in mind, the use of the greenspace by the municipality and developers, and the development of Västra Hamnen's housing market will be further explained by the use of the Rent Gap Theory and the concept of City Marketing.

### 5.1 The Attractive Greenspace as a Rent-Gap Mechanism

As outlined above in the empirical results, and as clarified by the interview statements from the project manager at PEAB, the implementation of greenspace works to affect the areas housing market by increasing the attractiveness of the location, which in turn affects the long-term demand of the property, increasing its price. This process can be better explained by the application of the Rent Gap Theory, wherein the implementation of new green area as a status raising element works as a mechanism facilitating a rent gap. As Rent Gap Theory states, when an area is suffering from disinvestment and the area's housing market is in decline, the potential for a rent gap to be created occurs. As Neil Smith puts it: "the rent gap is produced primarily by capital depreciation (which diminishes the proportion of the ground rent able to be capitalized)" (Smith, 1979: 545). The rent gap, the gap between potential land rent and actual land rent, is created when the potential for redevelopment and possible land rent is perceived. When the gap is wide enough for developers to pay contracting costs and still make a satisfactory profit, then the redevelopment of the area will take place. The redevelopment of the area is thus the mechanism which allows for the closing of the rent gap, all potential land rent to be realised, and larger profits to be made (Smith, 1979). This is effectively the same process that Västra Hamnen has gone through in the last 10 years. As seen in the economic data gathered for this report, the capital depreciation, responsible for creating the conditions for a rent gap to

be created, happened in Västra Hamnen between the years 2011 and 2013, when the housing market declined drastically due to the large increase in housing supply and change in planning policy towards more cost-effective implementations. During the depreciation, the new wave of policy for the area was formulated which outlined the redevelopments that the area would experience in the following nine years. Among these redevelopments was the development of greenspace, that would act to “raise the status of the area, quality of life and property values” (Malmö Municipality, 2013). The new strategies for implementation of greenspace, thus worked as a key part of the redevelopment of the area, that allowed for a closing of the rent gap and a higher potential land rent to be reached, increasing the areas property values.

As Smith also mentions concerning the rent gap, is that the process is most often initiated by several actors in the area’s housing market. For instance, Smith mentions that in the US it has historically often been the state or other financial institutions that have been responsible for initiating the process of gentrification, in which the rent gap is the main cause of displacement. In the cases that he mentions, the state played a role by in gentrification by reversing redlining policies, and financial institutions in opening up the land market of an area by targeting it with construction loans and mortgages. He makes clear that it is not the preference of the consumers that initiates the process (Smith, 1979: 546). In the same way it is the combined efforts of the municipal planning and the developers interests that have initiated the closing of the areas rent gap, by targeting it with the aforementioned policies regarding the implementation of greenspace.

Altogether the facilitation of a rent gap and the subsequent closing of it, has led to a clear decrease in the affordability of the area. Although the average price in 2022 is considerably lower compared to 2010, the large increase in the housing market between 2013 and 2022 markedly reduced the socioeconomic group that is reasonably able to settle in the area. From looking at the data on the average incomes among gainfully employed per area between 2007 and 2019, the average incomes per year were already much higher than the city-average. The increase of Västra Hamnen followed the municipal average income trend, as well as that of Örtagården. But in relation to the increase in property prices between 2013 and 2022, which was around 40%, the increase in average annual incomes between 2013 and 2019 was only around 9%. This means that the property values increased unproportionally to the incomes. Therefore, higher rents and costs of living can be assumed to be a consequence for some of the residents in the area in terms of higher rents, while the inaccessibility for groups of lower socioeconomic status looking to establish themselves in the area has increased.

## **5.2 The Attractive Greenspace as a Part of Västra Hamnen's New City Marketing**

The motivations behind intentionally using attractive greenspace as a strategy for closing the rent gap might come into question from the discussion presented above, especially from the side of the municipality that don't have the same immediate profit interests as the developers that, which have been made clear, profit from the increased attractiveness that greenspace can offer in the long term. From the results, the municipality's controlling approach in planning of greenspace within the area also becomes evident. Then what motivation behind pushing policy for status raising green areas could the municipality have, other than increasing the profits for developers within the area? As stated in the planning documents which have been analysed, one of Västra Hamnen's most important roles within Malmö is to market the city outwards and to garner international attention. Thus, the redevelopment of Västra Hamnen, the closing of the rent gap created by the 2011 decline in the area's housing prices, and the project of raising the status of the area through the implementation of new greenspace, can all be argued to be a part of Malmö Municipality's post-2013 city marketing strategy. As stated in the documents, the new implementation of greenspace is to raise the attractiveness of the area and thereby reinforce the brand of the area, which was mentioned to be one of the most important goals in the vision (Malmö Municipality, 2013: 11). Through strengthening the brand of the area, Malmö Municipality will continue to get attention from possible investors and businesses and the goal of becoming a "regional motor for business" (Malmö Municipality, 2013:13) might be achieved, leading to greater economic development and tax revenues for the municipality.

As is often the case in city marketing strategies, a vision is developed for the area where the city marketing is to be applied (Kavaratzis, 2007: 696). As is the case with Västra Hamnen, where the new vision was developed as a part of the areas new policy strategies. City marketing is also applied as a part of the planning and development process, and is therefore not just about marketing the city, but about formulating policy that will change the city's physical, organisational or financial properties (Kavaratzis, 2007). Thus, city marketing is about changing the city's assets, so that they will attract investment, businesses or tourism. The focus on changing the area's physical properties to attract a certain target group, in this case investment and skilled labour, can be seen all throughout the Municipality's documents on Västra Hamnen. For instance, the mention of attracting "many different kinds of people" that will "enable different types of activities" as a part of becoming a "regional motor for business" in the vision document (Malmö Municipality, 2013: 13). This can also be seen in the large

concern shown over attracting visitors to the whole area so that it doesn't turn into a purely residential area in the statement: "the planning of a public transport route outside of Varvsstaden would have devastating consequences for the area, as the flow of people would be concentrated in the outskirts of the area, rather than in the central parts that would then be at risk of becoming purely residential areas" (Malmö's Municipal Planning Office, 2011: 70). So, in addition to just raising property values and making a more attractive area, Malmö Municipality hopes to attract investment business and skilled labour through the physical implementation and formation of the area.

## **6. Conclusion**

To conclude and answer this thesis's research question: How has the policy formulated by Malmö Municipality, to extend and expand green infrastructure in Västra Hamnen, impacted property prices in the local housing market? It can be surmised from the empirical evidence and theoretical discussion that the effect of the post-2013 policy for the implementation of greenspace in Västra Hamnen has contributed to the rise of the areas housing market over the following nine years. This is largely because of the roles given to greenspace in the area, formulated in the planning documents, as mainly a status raising element implemented to increase the attractiveness of the area and raise property prices. The newly implemented greenspace works to increase property prices as a part of the redevelopment phase in closing the rent gap, created by the sharp decrease and capital depreciation experienced in the areas housing market between 2011 and 2013. Both the municipality and the developers in the area gain from this closing of the rent gap and increased attractiveness of the area. Through the increase in sales prices, the developers get higher profit margins in the long term, and therefore a greater return on their projects, which in turn allows for more investment in future projects. The municipality gains from the attractiveness that the greenspace brings to the area as a part of Västra Hamnen's city marketing project, wherein the greenspace can be seen as a restructuring of the cityscape that enhances the status of the area and in turn attracts tourism, skilled labour, businesses and investment. Altogether, the increase in the housing market that the implementation of attractive greenspace contributes to negatively impacts the social sustainability of the area, and in turn the city as a whole. When the prices increase the chance for groups of lower socioeconomic status to settle in the area without compromising their day-to-day finances becomes slimmer. At the same time the increase in property prices affect the

rents in the area that increase, meaning that the affordability for those who already live within the area becomes lower.

Even though the more cost-effective approach of the post 2013 policy, compared to the previous policy, has not led to an increase to the same property price levels of the pre-2011 Västra Hamnen, the increase of over one million in less than ten years can still be considered a large one. In the post 2013 policy it is more so the approach to implementation and the considered effect of the green areas which can be considered problematic, rather than the high costs of single expensive implementations being passed on to the consumer, as is the case with the pre-2011 implementations.

### **6.1 Further Research**

As has been concluded in this study, the approach to implementation of greenspace and the view of it as status raising can be problematic to the social sustainability of the city. However, how different forms of implementation of greenspace affect housing markets differently has not been investigated. This is a research question that would bring further clarity to the effect of different types of greenspaces on housing markets, and how greenspace is to be implemented without impacting housing markets and social sustainability in a negative way, while at the same time offering all the advantages that urban greenspace can bring to the residents of the city, the climate change adaptation of the city, and urban biodiversity.

Another interesting subject for further research is if sc. 'green gentrification' has occurred in a Swedish context. This subject differs from the one investigated in this study through the further analysis of demographic patterns and movement of different socioeconomic groups across the city. The migration of businesses and other institutions to and from the area could also be investigated as a part of this subject.

An interesting aspect that popped up in the analysis of the interviews conducted in this thesis is the planner's and project manager's conception of social sustainability, that seemed to differ from the mainstream academic definitions. Further investigating this alternative conception, and the implications that this has on the planning for the social sustainability of the city.

Another interesting aspect also found in the interviews conducted for this analysis is the project managers statement about the high profit margins in the area allowing for more sustainable solutions to be implemented. This is interesting, as argued in this thesis the implementations themselves also contribute to raising the profit margins even further in the long term. This could

indicate a spiral effect, where the implementation of “sustainable measures”, such as more greenspace, allowed by the high profit margins can contribute for even higher profit margins, that in turn allow for more measures to be implemented in the future. A subject of further research could therefore be to investigate if this process works to further increase the inequality in where sustainable solutions are implemented.

Lastly, the implementation of greenspace meant to have a status raising effect could be further investigated on a city-wide scale, to further investigate how intensive investments in one area, such as is seen in Västra Hamnen, could indicate an inequality in which areas that are invested in, and how this affects the dynamics between different neighbourhoods.

## Bibliography

- Anderson, T. (2014). Malmö: A city in transition. *Cities*, 39, 10–20.  
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.01.005>
- Aronson, M. F., Lepczyk, C. A., Evans, K. L., Goddard, M. A., Lerman, S. B., MacIvor, J. S., Nilon, C. H., & Vargo, T. (2017). Biodiversity in the city: Key Challenges for Urban Green Space Management. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 15(4), 189–196.  
<https://doi.org/10.1002/fee.1480>
- Bagge, H., Elmroth, A., & Lindström, L. (2004). *Energianvändning och inneklimat i två energieffektiva småhus i Västra Hamnen i Malmö*. Lund: Lunds Tekniska Högskola.  
<https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4623450/701784.pdf>
- Booli. (N.d.). *Om oss*. <https://www.booli.se/p/om-booli> (Retrieved 2023-05-02)
- Davidson, M. (2010). Social Sustainability and the City. *Geography Compass*, 4(7), 872–880.  
<https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2010.00339.x>
- Denscombe, M. (2010). *The Good Research Guide for Small Scale Research Projects* (4th ed.). Buckingham: Open University Press.
- Eisenschitz, A. (2010). Neo-liberalism and the future of place marketing. *Place Branding and Public Diplomacy*, 6(2), 79–86. <https://doi.org/10.1057/pb.2010.12>
- Gould, K. A., & Lewis, T. L. (2018). From Green Gentrification to Resilience Gentrification: An Example from Brooklyn. *City & Community*, 17(1), 12–15.  
<https://doi.org/10.1111/cico.12283>
- Graça, M., Cruz, S., Monteiro, A., & Neset, T.-S. (2022). Designing urban green spaces for climate adaptation: A critical review of research outputs. *Urban Climate*, 42, 101126.  
<https://doi.org/10.1016/j.uclim.2022.101126>
- Grander, M. (2021). The inbetweeners of the housing markets – young adults facing housing inequality in Malmö, Sweden. *Housing Studies*, 1–18.  
<https://doi.org/10.1080/02673037.2021.1893278>
- Green, A. (2006). *Hållbar energianvändning i svensk stadsplanering*. Linköping: Linköping Studies in Arts and Science. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:21409/fulltext01.pdf>
- Haaland, C., & van den Bosch, C. K. (2015). Challenges and strategies for urban green-space planning in cities undergoing densification: A review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 14(4), 760–771. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.07.009>
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. (REV-Revised). Athens, Georgia: University of Georgia Press. <http://www.jstor.org/stable/j.ctt46nm9v>
- Hemmingsson, M. (2005). *Kritik mot marknadsföring av Västra Hamnen*. Swedish Radio, 6 May. <https://sverigesradio.se/artikel/609949>

- Holgerson, S. (2012). Exploring urban development in Malmö City through discourses on change. *Pondering on methods*, 137. <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=7b43c1ab286c2db2591ae248be033fa7fe46b81c#page=139>
- Holgerson, S., & Malm, A. (2015). “Green fix” as crisis management. or, in which world is malmö the world’s greenest city? *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 97(4), 275–290. <https://doi.org/10.1111/geob.12081>
- Hoover, F. & Hopton, M. (2019). Developing a framework for stormwater management: leveraging ancillary benefits from urban greenspace. *Urban Ecosystems*, 22, 1139-1148. <https://doi.org/10.1007/s11252-019-00890-6>
- Idowu, O. (2016). Criticisms, Constraints and Constructions of Case Study Research Strategy. *Asian Journal of Business and Management*, 04(5), p.5.
- Jelks, N.O., Jennings, V., & Rigolon, A. (2021). Green Gentrification and Health: A Scoping Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(3), 907-930. <https://doi.org/10.3390/ijerph18030907>
- Kauko, T. (2003). On current neural network applications involving spatial modelling of property prices. *Journal of Housing and the Built Environment*, 18, 159-181. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1023/A:1023977111302.pdf>
- Kavaratzis, M. (2007). City Marketing: The Past, the Present and Some Unresolved Issues. *Geography Compass*, 1(3), 695–712. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2007.00034.x>
- Knott, E., Rao, A. H., Summers, K., & Teeger, C. (2022). Interviews in the social sciences. *Nature Reviews Methods Primers*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1038/s43586-022-00150-6>
- Lake, I., Lovett, A., Bateman, I., & Langford, I. (1998). Modelling Environmental Influences on Property Prices in an Urban Environment. *Computers, Environment and Urban Systems*, 22, 121-136. [https://doi.org/10.1016/S0198-9715\(98\)00012-X](https://doi.org/10.1016/S0198-9715(98)00012-X)
- Laloo, D. (2000). Geografiska informationssystem för studier av polyaromatiska kolväten (PAH): undersökning av djupvariation i BO01-området, Västra hamnen, Malmö, samt utveckling av en matematisk formel för beräkning av PAH-koncentrationer från ett kontinuerligt utsläpp. *Lunds universitets Naturgeografiska institution-Seminarieuppsatser*. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=1332916&fileOid=1332917>
- Listerborn, C., Grundström, K., Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M., & Parker, P. (2014). Strategier för att hela en delad stad Samordnad stadsutveckling i Malmö. *Malmö University Publications in Urban Studies*, 16, 7-135. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1405215/FULLTEXT01.pdf#page=29>



Listerborn, C. (2017). The flagship concept of the “4th urban environment”. Branding and visioning in Malmö, Sweden. *Planning Theory & Practice*, 18(1), 11–33.

<https://doi.org/10.1080/14649357.2016.1264615>

Malmö's Municipal Planning Office. (1998). *Grönytefaktor för BO01*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen/Samlade-skrifter-om-Vastra-Hammen.html>

Malmö's Municipal Planning Office. (2011). *Planprogram Varvsstaden*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen/Samlade-skrifter-om-Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2011). *Halvtidsutvärdering för Västra Hamnen*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen/Samlade-skrifter-om-Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2012). *Utvecklingen av Västra Hamnen fortsätter* [Press Release].

<https://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/utvecklingen-av-vaestra-hammen-fortsatter-804652>

Malmö Municipality. (2012a). *Värdeprogram Västra Dockan*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen/Samlade-skrifter-om-Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2013). *Västra Hamnen 2031: Ett hållbart och gott liv för alla*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2014). *Riktlinjer för Grönytefaktor*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Hallbart-och-klimatneutralt-byggande/Ekosystemtjanster-och-gronytefaktor.html>

Malmö Municipality. (2018). *Översiktsplan för Malmö: Planstrategi*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Malmo.html>

Malmö Municipality. (2021). *Stadsutvecklingsområden: Västra Hamnen*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2021:a). *Hållbarhetssatsningar i Västra Hamnen*.

<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen/Hallbarhetssatsningar-i-Vastra-Hammen.html>

Malmö Municipality. (2022). *Planprogram*. <https://malmo.se/Bo-och-leva/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Planprogram.html>

Maclennan, D & Williams, R. (1990) *Affordable housing in Britain and America*. (York: Joseph Rowntree Foundation).

MKB. (n.d). *Våra studenthus i Malmö*. <https://www.mkbfastighet.se/kund/student/vara-studenthus/>

Phelps, N. A., & Miao, J. T. (2019). Varieties of urban entrepreneurialism. *Dialogues in Human Geography*, 10(3), 204382061989043. <https://doi.org/10.1177/2043820619890438>

- Ribera-Fumaz, R. (2009). From urban political economy to cultural political economy: rethinking culture and economy in and beyond the urban. *Progress in Human Geography*, 33(4), 447–465. <https://doi.org/10.1177/0309132508096352>
- Rigolon, A., & Németh, J. (2019). Green gentrification or “just green enough”: Do park location, size and function affect whether a place gentrifies or not?. *Urban Studies*, 57(2), 004209801984938. <https://doi.org/10.1177/0042098019849380>
- Robinson, M., Scobie, M., Hallinan, B. (2006). *Affordability of Housing: Concepts, Measurement and Evidence*. Wellington, New Zealand: New Zealand Treasury. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/205579/1/twp2006-03.pdf>
- Sander, H., Polasky, S., & Haight, R. (2010). The value of urban tree cover: A hedonic property price model in Ramsey and Dakota Counties, Minnesota, USA. *Ecological Economics*, 69, 1646-1656. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2010.03.011>
- Shannan, D., Fuller, R., Bush, R., Lin, B., & Gaston, K. (2015). The Health Benefits of Urban Nature: How Much Do We Need? *Bioscience*, 65, 476-485. <https://doi.org/10.1093/biosci/biv032>
- Silverman, R. M. (2015). Analysing Qualitative Data. In Silva, E., Healy, P., Harris, N., and Van den Broek, P. (eds). *Routledge Handbook of Planning Research Methods*. New York: Routledge, 140-156.
- Simons, H. (2009). *Case study research in practice*. London: SAGE. Stake, R. E. (1995). *The art of case study research*. Thousand Oaks, CA: SAGE.
- Slater, T. (2021). *Shaking Up the City: Ignorance, Inequality, and the Urban Question*. In *JSTOR* (1st ed.). University of California Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctv1xabc23d>
- Smith, N. (1979). Toward a Theory of Gentrification: A Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association*, 45(4), 538–548. <https://doi.org/10.1080/01944367908977002>
- The Swedish Central Bank. (2023). *Policy rate, deposit and leading rate*. <https://www.riksbank.se/en-gb/statistics/search-interest--exchange-rates/policy-rate-deposit-and-lending-rate/> (Accessed 2023-05-10)
- Tyrväinen, L. & Miettinen, A. (2000). Property Prices and Urban Forest Amenities. *Journal of Environmental Economics and Management*, 39(2), 205-223. <https://doi.org/10.1006/jeeem.1999.1097>
- Vall, N. (2007). Cities in Decline? *Skrifter med historiska perspektiv*, 5, 1–242. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1404776/FULLTEXT01.pdf>
- Vartholomaios, A., Kalogirou, N., Athanassiou, E., & Papadopoulou, M. (2013). The green space factor as a tool for regulating the urban microclimate in vegetation-deprived Greek cities. *Proceedings of the International Conference on “Changing Cities“: Spatial, morphological, formal & socio-economic dimensions*. [https://www.researchgate.net/publication/266402824\\_The\\_green\\_space\\_factor\\_as\\_a\\_tool\\_for\\_regulating\\_the\\_urban\\_microclimate\\_in\\_vegetation-deprived\\_Greek\\_cities](https://www.researchgate.net/publication/266402824_The_green_space_factor_as_a_tool_for_regulating_the_urban_microclimate_in_vegetation-deprived_Greek_cities)

Walton, J. (1993). Urban Sociology: The Contribution and Limits of Political Economy. *Annual Review of Sociology*, 19, 301–320. <https://www.jstor.org/stable/2083390>

Zieleniec, A. (2008). *Space and Social Theory*. Thousand Oaks: Sage Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781446215784>

Ärlemyr, H. (2021). Så blev ”Disneyland för de rika” en plats för alla. *Dagens Nyheter*, 22 May. <https://www.dn.se/sverige/sa-blev-disneyland-for-de-rika-en-plats-for-alla/>

## Appendix

### A.1 Average final sales prices of property in Västra Hamnen 2010-2022

year	average prices	number of housing units sold
2010	6 268 375 kr	10
2011	6 712 500 kr	4
2012	4 557 083 kr	14
2013	2 877 467 kr	77
2014	3 087 979 kr	49
2015	2 917 453 kr	108
2016	3 376 259 kr	141
2017	3 668 619 kr	136
2018	3 481 542 kr	181
2019	3 208 173 kr	383
2020	3 329 820 kr	464
2021	3 863 332 kr	556
2022	4 042 944 kr	457

### A.2 Average Incomes per year for Västra Hamnen, Malmö Municipality and Örtagården, 2007-2019

Year	Income Västra Hamnen	Income Malmö Municipality	Income Örtagården
2007	418 606	284 456	195 676
2008	410 481	297 650	202 157
2009	446 252	307 099	210 426
2010	428 394	307 203	211 208
2011	437 002	316 710	221 624
2012	436 372	323 066	228 243
2013	437 029	329 214	229 294
2014	447 710	335 880	238 085
2015	453 058	344 521	243 769
2016	450 268	354 243	252 757
2017	458 818	363 942	259 281
2018	476 501	375 215	260 909
2019	475 336	378 774	262 843

### A.3 Transcript: interview 1, planner at the municipal planning office

**I: Interviewer**

**R1: Respondent 1 (planner at the municipal planning office)**

**Date: 2023-04-21**

**Time: 13:10**

**Transcript:**

*I: Då ska vi se, sådär nu har jag börjat inspelningen. Så, inledande frågan är bara att jag undrar vad din roll i planeringen av Västra Hamnen har varit?*

R1: Ja, jag jobbar ju framförallt med detaljplaner i Västra Hamnen. Jag har bland annat jobbat med detaljplaner i de södra delarna som är mer ner åt Universitetsholmen och ehm...ska visa på en karta lite snabbt bara... ska vi se här...förlåt, nu vart det en massa grejer, ska bara släcka bort... I de här delarna, så där håller man ju på.

*I: Det är Citadellfogen va?*

R1: Ja precis, Citadellsfogen. Så, dem delarna. Och sen håller jag på med det här området (visar på kartan), och sen kommer jag jobba med ett par planer, eller håller på med ett par planer, här också. Sen har det ju inletts ett arbete med en fördjupad översiktsplan för metro.

*I: Det är Köpenhamnsmetron då?*

R1: Ja, men det uppdraget handlar också om stadsutvecklingen här i den norra delen av Västra Hamnen, så man kommer också komma in på och koppla till kustskyddsarbetet och så. Så jag är med där men det är inte jag som håller i det arbetet, och jag har ju jobbat nu i... den där första planen började jag jobba med 2017, och planeringen av Västra Hamnen har ju uppenbarligen pågått lång tid, så det är ju nu på senare tid kan man säga som jag har varit inblandad.

*I: Ja, och just hållbarhetsaspekterna har ju varit ett fokus i Västra Hamnen ändå från början, och det är väldigt mycket i dokumenten om hållbarhetsdimensionerna. Hur skulle du säga att du har varit involverad i hållbarhetsarbetet i Västra Hamnen? Är det någon aspekt av hållbarhetsarbetet som du känner att du har varit extra involverad i?*

R1: Ja, alltså man kan... jag kan nog uppfatta att det var ännu mer fokus på det tidigare, och då fanns det ju också en annan typ av projektorganisation. Alltså när man höll på med BO01, och det var ju med mässan, och med projekten efter det. Då fanns det ju fortfarande inom staden en tydlig projektorganisation, som sen allt eftersom planeringen har fortskridit inte finns på plats på samma sätt. Och det, möjligt vis, har väl gjort att det inte är lika samlat på något sätt med den frågan. Men man kan väl säga att vi försöker jobba för att få in gröna miljöer, med parker. Vi försöker hålla en viss nivå vad det gäller, alltså gårdarna till exempel: förutsättningar för att de ska vara gröna. Sen kan ju inte vi i detaljplaneskedet gå in och styra vilka växter man ska sätta, för att säkerställa att det blir någon slags biologisk mångfald. Sen

är det ju klart att man vill gärna försöka få in lite olika boendetyper, sen med just de projekten som jag har jobbat med kanske inte har varit de starkaste ur den aspekten. Men man kan väl kanske säga att hållbarhet ur ett mobilitetsperspektiv, alltså att vi jobbar med p-hus för att kunna samnyttja parkering och minska markparkering och underjordisk parkering i förmån för andra funktioner. Det är ju en hållbarhetsaspekt som vi jobbar ganska aktivt med, kan man väl säga. Möjligheterna... att det ska vara lätt att röra sig som gående och på cykel. Så den aspekten och kanske det här med tillgången till rekreation och grönska är väl något som har varit, kanske, alltså tydligast...

*I: Alltså närheten till grönska?*

R1: Ja, och alltså... precis, och både liksom på gårdar och i form av parker och så. Ja sen jobbar vi ju med... i mer detaljer med att försöka få in och ställa krav på lokaler i bottenvåningar i vissa delar som kanske ändå kan ses som någon del litegrann i social hållbarhet och så, och tillgång till förskolor och sådär. Det är klart, men det är ju inte min idé på något sätt, men den här gatan här till exempel, Skeppsbyggaregatan och Neptunigatan har ju byggts ut med sånt här biofilter för att rena regnvatten. Det tänker jag ju att det finns med här, men det är ju inte jag som... alltså det är ju sen dem som projekterar som alltså på Fastighets- och Gatukontoret, men det är ju såna aspekter till exempel. Och nu... ja det är ju också någon slags hållbarhetsaspekt där med hur man hanterar framtida höjda havsnivåer, för det är jag rätt involverad i. Då har vi ju jobbat mer här (visar på kartan), och det är en stor fråga i de här delarna också.

*I: Med översvämningvallar till exempel och den typen av skydd?*

R1: Ja, mer att man höjdsätter gatorna utifrån vissa nivåer eller att man... Ja, det är mycket det. Eller att man ställer krav på att färdigt golv ska ligga på en viss nivå till exempel.

*I: Jag är ju själv ifrån Skanör och det är mycket snack om det där nere. Var enda exempel vi har haft på vattennivåhöjning så har det alltid varit en karta av Skanör.*

R1: Ja precis. Alltså med vallar och så det blir väl mer aktuellt längs med stranden. Det finns ju inte riktigt utrymme för det här, men mot den här mer nordliga delen av Västra Hamnen, Gallionen, där kommer man ju få jobba mer med att höja marknivåerna. För det är ju klart att det finns ett annat tänk om vilka scenarion man ska utgå ifrån nu jämfört med vad man hade för 20 år sedan. Så det är ju många olika delar av hållbarheten.

*I: Ja okej. Nästa fråga knyter an lite där. Du sa att det är en annan organisation nu än vad det var i början med Västra Hamnen, och du har ju inte varit med ända från början heller, men kan du se att det har skett någon förändring i hur man jobbar med hållbarhet i planeringen av Västra Hamnen? Från början tills hur man jobbar med det nu?*

R1: Alltså man har väl hanterat frågor på lite olika sätt tror jag i Västra Hamnen. Med BO01 till exempel då jobbade man med... det kanske är en liten detalj... men då jobbade man med mycket såna här vattenkanaler och öppna för dagvattnet till exempel. Det blev ju väldigt dyrt... så det har vi ju inte jobbat vidare med sen även om man försöker tänka skyfall; att man ska ha öppna lösningar så att parken, till exempel, höjdsätts på ett sätt så att man leder vatten dit till exempel och fördröjer. Men vi jobbar inte med liksom små sten... hårdgjorda kanaler längs med gatorna, men det är ju en detalj kanske. Man jobbade ju... alltså det gjordes ju 2011 en halvtidsutvärdering av BO01, för där kan man väl säga att det var mycket fokus på

ekologisk hållbarhet och med lokal energiproduktion och sånt. Sen gjorde man en halvtidsutvärdering där man med olika aktörer, boende och så vidare, man pekade ut: Vad är det som är bra och vad är dåligt? Så BO01 blev ju då kritiserat för att det var liksom rikemans... ja det var inte för vem som helst. Så i kommande etapp då ställde man ju krav på att det skulle vara en viss andel hyresrätter, som jag har förstått det. Men det här var ju lite före min tid. Så det byggdes ju inte lika exklusivt, om man säger med den allmänna platsen och sådär. Så att det här med vem...vilken typ av bostäder som man har byggt, det har väl kanske förändrats. Sen de projekten som jag håller på med nu, det är ju egentligen bostadsrätter igen, men det är ju skillnad. Där försökte man ju möta upp den kritik som kom med frågan.

*I: Fler upplåtelseformer och...?*

R1: Ja, till exempel. Ja, precis, om man jämför med BO01. Sen har det ju varit... alltså jag tror att man... Dockan byggdes ju ganska tidigt och där blev det ju att man såg att det var väldigt hårdgjort. Så att det här med att få in grönska har man ju då sagt att det är det här området i nordöst ska det finnas en stor park. Sen en sak som man introducerade i BO01, det var det här med grönytefaktorn. Det kom ju från Tyskland, som jag har förstått, där man får liksom poäng för... ja, beroende på om man har hårdgjorda ytor eller gräs, eller om man har häckar och träd av olika storlekar och sånt. Och den använder vi fortfarande men den har förändrats litegrann tror jag, den har förenklats litegrann. Så tidigare, sa min kollega som har jobbat med detta, fick man poäng mer kopplat till biologisk mångfald och så. Sen har den förenklats lite.

*I: Så nu är det mer bara mängd grönyta?*

R1: Ja lite så, men också träd och häckar och så. Men jag vet inte exakt hur det var formulerat. Så den har förenklats lite. Men däremot används den ju fortfarande och den kan man väl säga, som en parentes, att den är inte problemfri. Men den har väl gjort att man har haft en viss ambition i åtminstone anläggningskedet, och jag tror arkitekter och så har ändå varit positiva till att det gör att man tvingas att vara ganska ambitiös. Sen är det väl en utmaning hur det håller över tid, som är svårt i det. Men, så det är en, men annars är det kanske inte något som har... jo den har ju förändrats, men kanske i det lilla, så.

*I: Men hade man kunnat säga att man har försökt att kostnadseffektivisera mer i hållbarhetslösningarna? Du talade om det att man gjorde mer... alltså det med kanalerna och så.*

R1: Alltså det var ju lite mer sådär exklusivt i början, alltså för BO01. Men då fick man ju också pengar utifrån och sådär. Så man har väl litegrann försökt hitta någon nivå som fungerar i någon sorts mer normalsituation.

*I: Ja, och det är väl också kopplat till den sociala hållbarheten, alltså fastighetspriser och så?*

R1: Ja... Så det är ju min bild, att det var med BO01. Alltså det var ju ändå en mätta, man kom med kanske pengar utifrån. Det var en specialsatsning som, med vissa typer av lösningar. Och sen har man försökt hitta mer en nivå som...

*I: En följdfråga där. Tycker du att, om man jämför hållbarhetslösningarna i just Västra Hamnen med andra delar av staden, skulle du då säga att man har satsat mer i Västra*

*Hamnen än andra delar? Jag vet, Augustenborg har man ju satsat väldigt mycket också men...*

R1: Augustenborg var ju på något sätt ett svar, alltså som jag har förstått det, på en tydlig problemsituation med de här översvämningarna som väl gjorde att in princip avloppsvattnet från toaletterna... Alltså att man hade ju de här kombinerade ledningssystemen så när de kom de här stora regnen, så fyllde ju, alltså det var ju dagvatten och spillvatten och så ifrån toaletterna kombinerade. Så när det kom jättestora regn då fylldes ju ledningarna upp och liksom vattnet trängde upp ur ledningarna. Så där gjorde man ju satsningar på ha öppna dagvattensystem för att avlasta ledningsnätet och om jag minns rätt så la man ju också nya ledningar i vissa delar i alla fall, och man försökte verkligen få till den här, alltså öppna dagvattenhanteringen för att avlasta ledningar för att inte... Så det kommer mycket ur den problematiken. Den har man ju inte haft på samma sätt i Västra Hamnen, på det sättet. Och här kanske man har jobbat, tänker jag, med hållbarhet lite bredare. Alltså här har det ju varit... Alltså om det i Augustenborg var mycket fokus på det här med dagvatten och skyfallshanteringen, så har det väl varit lite allt möjligt i västra hamnen, med energiförsörjningen, biologisk mångfald, avfallshanteringen och så vidare.

*I: Kan den här ambitionen som man hade redan från början ha gjort att fortfarande är mer hållbarhetsatsningar i Västra Hamnen om man jämför med staden som helhet liksom?*

R1: Fast man jobbar mycket med hållbarhet nu på olika sätt, som med Sege Park. Där har man ju jobbat mycket med delningsekonomi och så till exempel. Och det som var en ny grej för BO01 för då 20 år sedan, det är ju kanske lite mer standard nu på vissa sätt. Sen har vi ju det här med träbyggnation till exempel. Det är ju inte något som har varit specifikt att man har gjort det i Västra Hamnen, men det ploppar ju upp lite såna projekt på andra ställen. Och Hyllie – nu kan ju inte jag Hyllie så jättebra – men där har man ju också mycket hållbarhetstänk i vissa delar, och jag kan inte svära på vad som skiljer, då får jag nästan prata med någon från Hylliegänget. Om man tänker hållbarhet kanske mer socialt och ekonomiskt så har vi ju Sofielund. Där tog man ju fram en planprogram, med en kulturljudzon, kallade man det, där man sa att - här ska vi faktiskt inte tillåta bostäder, för om vi tillåter bostäder, då kommer det kanske bli klagomål och så vidare, och då kommer verksamheter som är här idag kanske riskera att trängas bort, och de har inte så lätt att hitta andra platser att vara på – om man tänker kulturutövare eller konsertverksamhet och en del lättare industri som behöver billiga hyror och så. Så att det är ju en annan aspekt av hållbarhet liksom. Och sen har man ju... men det är ju på olika platser i staden liksom. Som det här med äldre industribyggnader hur man bevarar dem, det görs ju lite i Sorgenfri, lite i Sofielund, lite i andra delar av staden, där man har kvar äldre byggnader. Och detta gör ju... det har man ju i Västra Hamnen också med varvsstaden till exempel, där man bevarar det gamla och gör något med det, och det är ju både en karaktär och identitet, men också såklart material och liksom återanvändning och så. Ah... nu får du kanske inte så klara svar.

*I: Men du upplever ingen större skillnad i antalet satsningar i Västra Hamnen och resten av staden?*

R1: Det har nog kanske varit i lite olika perioder. Men jag tänker att ändå Hyllie och Västra Hamnen är lite likvärdigt. Jag kanske får ta detta på en fika sen med kollegorna. Men jag tror det kanske har varit mer fokus på om man säger social hållbarhet på sistonde än vad det har varit med Västra Hamnen. Jag tänker nu med att man jobbar med Rosengård och



Amiralstaden och sådär, att bygga bort barriärer och så, det är ju något som kanske kom lite efter BO01, alltså efter Västra Hamnen.

*I: Ungefär när skulle du säga, alltså i årtal, att man började arbeta med det? Just de sociala aspekterna mer?*

R1: När var det nu? Det kom ju... vad hette det nu? Malmökommissionen, jag tror det kom... Jag ska kolla det... alltså vad kan det handla om? 10 år kanske något sådär? 5–10 år liksom. Det kan ju kanske vara intressant att titta på (söker på datorn) ... (läser från datorn) ”Malmö Stads arbete för socialt hållbar utveckling bygger på Malmökommissionens förslag och rekommendationer”. De la fram sina rekommendationer 2013. Jag hade för mig att det var senare.

*I: Men efter 2013...*

R1: Men låt säga de senaste 10 åren har väl social hållbarhet varit mer i fokus.

*I: Okej...ja.*

R1: Men Malmökommissionen, det kan du kanske kika på lite?

*I: Ja, det var ett dokument jag hade missat. Det är mycket dokument att läsa igenom.*

R1: Ja och det är klart. Om man tänker hållbarhet, det är ju så många olika saker.

*I: Ja, det är ju väldigt brett.*

R1: Om man ska både social och ekonomisk och ekologisk, och ibland går de ju lite emot varandra också. Alltså det kan ju vara intressekonflikter också.

*I: Ja... Men nästa fråga då... Då ska vi se... Vilka som du redan har svarat på...Juste! I översiktsplanen nämns det ju mycket att både grön och blå infrastruktur måste vidareutvecklas och byggas på i hela staden för att skapa det här nätverket med kopplingar. Hur arbetar ni, eller har ni arbetat med att just utveckla och bygga på de här kopplingarna?*

R1: Nu vet jag inte exakt hur det står, alltså pratar vi kopplingar geografiska eller mer... för att det finns ju... alltså vi gör ju, om det är översiktsplanen då, så pekade ut gröna stråk till exempel. Där till exempel (visar på karta), Vintriestråket, det är ett dike. Där håller vi ju på att göra en detaljplan av det för att se till att det blir förverkligat. Och när de har jobbat här nere i Bunkeflostrand till exempel, då när man väl kommer till detaljplaneskedet – för i översiktsplanen visar de ju på de ungefärliga ytorna – och när man väl kommer ner i detaljplan då får man ju studera mer exakt var det ska vara. Så det är ju en... det är ju sånt som vi följer upp och jobbar vidare med när vi är i detaljplaneskedet. Sen finns det ju kanske så att det finns platsspecifika riktlinjer för olika områden. Till exempel här uppe i nordöstra (Västra Hamnen), så har det ju funnits att det ska finnas en park, så det är någonting man försöker förtydliga. Och det finns ju dokument... eller vänta... gick den igenom nu? Alltså grönplanen som skulle bli grön-blå plan. Jag kommer inte riktigt ihåg om den blev beslutad tillslut eller om det blev förskjutet. Men där har man ju haft analyser om var det finns brister och sådär, så att man ska ha ett visst avstånd till parker och så vidare. Så det har man ju som stöd sen när man ska planera olika områden – vad finns det? Vad behöver vi? – men det är klart mycket av sånt behöver man ju tänka på redan på en översiktlig nivå. Det är ju ofta lite sent att komma i detaljplanen och ändra.

*I: Är det mest som man försöker, liksom såhär, förbättra kopplingarna mellan redan existerande grönytor eller att man försöker expandera grönytor? Eller skapa nya gröna stråk mellan? ... Det kanske är olika i olika fall?*

R1: Ja det är olika i olika fall, men...

*I: Om man tänker i Västra Hamnen...*

R1: Man försöker väl koppla ihop. Men det är ofta där det kanske finns bristområden där det saknar parket, att man försöker då skapa nya. Men det gäller ju att man lite får med sig det på ett övergripande plan. För sen när man gör en detaljplan för fyra kvarter så är det ju lite svårt att i det skedet säga – jamen vänta, vi ska använda den här marken till en park – så det gäller ju att ta med det tidigt. Men man kan väl säga att... vi har ju också Fastighets- och Gatukontoret försöker ju öka krontäckningsgraden i staden, alltså hur stor andel av marken som är täckt av trädkronor, och i västra hamnen har den varit väldigt låg. Jag tror det kanske har varit 10% om ambitionen är 25 eller 30% tillochmed. Så där har det ju stått i tidningen om att man vill försöka få in mer grönska på Masttorget och var det nu mer var, som ett sätt att få in mer grönska.

*I: Jobbar ni med den 3-30-300 regeln där också?*

R1: Nja, jag vet inte riktigt... jag har för mig att det är tänkt att det ska komma in i översiktsplanen men att vi kanske inte riktigt är där ännu. Men vi håller på med en översyn av översiktsplanen, så den tanken, det har börjat pratas om det.

*I: Men, säg planeringen av ny grön/blå-infrastruktur. Det är inte bara något som planeras med nya fastigheter utan det är något som även bygger till i ett senare skede?*

R1: Alltså det är ju svårt att gå in och ta av en privat fastighet för att tillskapa mer park. Om det är i samband med ett planarbete där man säger att – jamen ni får nya byggrätter här och här men vi behöver den här remsan, den får ingå i – då kan man ju i det sammanhanget ta, men det är ju svårt att säga – amen du, du har ju en så stor bit mark där, vi vill ha hälften - , den är ju... ja det kanske går, men staden har ju inte hur mycket pengar som helst, så det blir ju kanske mycket isåfall på stadens mark, eller kanske i samband med ett planarbete.

*I: Så i samband med större projekt så försöker man också få in mer?*

R1: Ja, beroende lite på hur, såklart, situationen ser ut och om det finns ett behov av en park till exempel. Men sen, som jag jobbade med en plan här borta vid bryggeriet vid Ystadvägen, och det är bara hårdgjorda ytor idag och den här [inaudible], och där har vi ju gjort en plan... det var tre, fyra nya kvarter och sen den gamla bebyggelsen, och där har vi ju sagt – amen här vi vill ha en liten park. Den blev inte stor [laugther], men i alla fall lite, och då... men då är ju det ett gammalt industri och handelsområde som ska bli till bostadskvarter, och då på något sätt är det tillgång till en förskola, och lite allmän plats i from av torg och park är ju... rimligt på något sätt att man tillskapar. Men då är det ju mycket i samband med en...

*I: I kontexten av det större projektet att det passar om det blir en...*

R1: Ja, mycket så. Det är ju kanske inte så ofta vi går in och, mig veterligen, tar kontakt med en privat fastighetsägare och säger – kan vi få köpa lite mark här – alltså det kanske händer, men det är inte något jag känner till.

*I: Men vidare till det lite... Vad skulle du säga är verktygen som ni har för att uppmuntra... Alltså byggföretaget att bygga grönt? Vilka gröna incitament använder ni er av där?*

R1: I detaljplan kan ju vi ställa krav på att det ska vara genomsläpplighet. Marken får inte vara hårdgjord. Det har vi ju stöd för, att ställa ett sånt krav. Sen behöver ju inte det i sig innebära att det blir grönt. Men det är klart det kanske blir bättre förutsättningar ändå för att det blir grönt. Eller om vi säger – amen vi vill ha lite bredare förgårdsmark – till exempel, då kanske det ger bättre förutsättningar för att... med det kanske är lite detaljer... Eller vi har ju mycket diskussioner om gatubredder. Det måste ju visserligen samordnas med ledningar och där blir det ofta konflikter, men att vi försöker få till gator som är tillräckligt breda för att de ska rymma träd. Och det är ju också om det är ett större område som är privat mark som vi utvecklar, som det här till exempel eller något annat, Det blir ju en diskussion då: hur mycket ska vara allmän mark och hur mycket ska vara kvartersmark? Där vi kanske då får säga – amen vi vill ha de här gatubredderna för att få in träd, till exempel.

*I: Okej. Så det är mer att ni ställer krav, med det som ni kan. Det finns inget sätt att uppmuntra?*

R1: Nja... jag vet inte om Fastighets- och Gatukontoret skulle säga något här, men det är klart, det är ju ofta mer pengar i en yta där man har en byggrätt. Men sen kommer det ju in sådana saker som dagsljuskraven och så, som gör att det är ju svårt att bygga hur tätt som helst. Alltså det är ju Boverkets byggregler som sätter sådana krav, som gör att det blir svårt att bygga hur tätt som helst. Och vi har ju riktlinjer för bostadsgårdar, hur stora dem ska vara. Det är ju inte ett lagkrav, men vi försöker då se till... men det har ju mer kanske med, dels att ge förutsättningar för att gården blir tillräckligt stor för att kunna användas på olika sätt och utan att det blir så stort slitage, men också för att det ska kunna finnas grönyta. Men sen kan vi ju alltid ha diskussioner om vad det gäller för karaktär som vi eftersträvar och sådär. Men det är ju kanske inte så vanligt att en byggherre säger – nä men jag struntar i att bygga de där 1000 kvadratmetrarna bruttoarea för jag vill hellre ha ett träd här.

*I: Så man skulle kunna säga att det finns en intressekonflikt där mellan byggherren som vill maximera bostadsyta och ni som vill ställa krav på...*

R1: Ja alltså exploateringsmöjligheterna och ekonomin i det är ju i en viss mån i konflikt med det gröna, så är det ju. Och det kan ju också vara... ja i vissa fall är det ju behovet och intresset av parkering eller vad det nu kan vara. Och det är också på något sätt... staden vill ju också växa, så det är inte så att det bara är byggaktörerna som vill bygga, utan det är ju ett intresse i staden också, att få in fler boende. Så att säg – nä men vi gör park av hela Nyhamnen – det är ju inte heller görbart. För såklart det kostar ju att bygga ut allmän plats, och gator och torg också, och för den delen att ha skolor och förskolor.

*I: Just det. Men sättet som ni då försöker uppmuntra byggherrar till att faktiskt implementera grönytor är mer att, amen det ökar attraktiviteten det är den här karaktären som vi vill ha på området?*

R1: Ja... vi kan ju ha sådana diskussioner. Men sen är det ju kanske ofta att vi får ställa en del krav i detaljplanen. Men sen har väl de ett intresse av att om de ska skapa en gård, att det blir en miljö också.

*I: Men tillbaka lite till grönytefaktorn. Som du sa innan så har ju det varit en del av planeringen ända sedan början, det här med BO01 och allting, och jag tror du var inne på det lite innan, att det har ändrats i hur ni arbetar med grönytefaktorn tillsammans med byggherrarna. Hur skulle du säga att man använder den nu, kanske jämfört med hur man har använt den?*

R1: Ja, jag är ju inte expert på detta, men jag frågade min kollega här innan, och som hon sa så var BO01 väldigt mycket biologisk mångfald, för att då fick man tydligen poäng för det och sådana saker.

*I: och poäng innebär?*

R1: Alltså när man räknar ut grönytefaktorn, och som sagt jag har sett lite sånna här men jag är inte expert på det, men man får liksom ett visst antal poäng om man har så mycket kvadratmeter gräsmatta, eller plantering, häck; Man får poäng om man har träd av en viss stamstorlek; Man får poäng om man har gröna tak; Man får poäng om man har fasadvegetation; och sen delas väl den där poängen med fastighetens area, och vad man får poäng för har väl förändrats lite. Jag undrar om inte den här grönytefaktorn, hur man räknar den, ligger på nätet, som du skulle kunna kolla på. Så att jag tror att matrisen har förändrats lite sedan det först implementerades. Men det är ju så att vi skriver in det i detaljplanen, brukar vi göra, framförallt då för bostäder och kontor. Kanske inte för småhusbebyggelse, för där blir det så pass grönt oftast ändå, men i flerbostadshus och kontor till exempel. Så då kan de vara att de ska uppnå 0,5 eller 0,6.

*I: Så det är det poängen innebär, att man fyller en kvot då av såhär mycket poäng bör ni ha?*

R1: Måste man uppnå då, och det kollas i bygglovet.

*I: Och det är ett krav då? Ett hårt krav liksom?*

R1: Ja, precis. Men sen kan det uppnås på olika sätt, och vi har ju lite svårt att följa upp det. Alltså det... och den här [inaudible] den är lite knepig. Men det gör ju i alla fall att man får in en viss ambitionsnivå i början, men uppföljningen är lite svår. Till exempel, det kan ju vara att man får ganska höga poäng för att man pepprat en innergård med träd, men sen står de så tätt att de inte har någon chans att överleva, och då blir det ju... så att det finns vissa problem inbyggda i det, även om det har...

*I: Jag tyckte att jag läste... tror jag läste ett dokument från 1998 där det talas om grönytefaktorn och där stod det att det är en konversation mellan byggherre och Malmö Stad innan projektet drog igång, hur mycket grönytefaktor man vill ha. Är det någon ting som...?*

R1: Alltså vi brukar ju göra... alltså om jag gör en detaljplan och sätter in grönytefaktor är det antingen i något fall så har det varit stadens mark, alltså att det inte funnits någon byggaktör, och då har jag ihop med en kollega som är landskapsarkitekt gjort en uppskattning kring - vad kan vara rimligt här? För det är ju som sagt... alltså om man sätter en så hög grönytefaktor att det inte blir något vettigt av det eller att man som sagt sätter ett träd varje kvadratmeter, det kommer inte hålla då i längden. Så det är ju bättre att hitta en nivå som fungerar, att sätta en ambitiös nivå som ändå är genomförbar och som kan hålla på sikt. Men vi brukar ju skriva in det som ett krav i detaljplanen, men det kan ju sägas att Boverket menar ju att det inte finns något lagstöd.

*I: Kan ni där känna ibland att det inte blir som ni har tänkt er med grönytefaktorn? Du sa att det var svårt att följa upp, men är det någon gång som ni känt att – det här ville vi ha, men det fick vi inte?*

R1: Ja... jag jobbar ju inte själv med att granska byggloven. Vi började göra en utvärdering nu... jag missade den genomgången där man utvärderade, men... så nu är jag lite osäker på om vad man kom fram till. Om du gärna vill prata med någon annan om det lite kort, så säg till så ska jag be dem. Men det har väl varit sådana fall, vad jag förstår, att dem lösningarna, man kan tänka att dem, det som presenteras kan inte hålla på sikt.

*I: Okej. Nu ska vi se... vad jag har för några mer frågor. Jag har ju kollat lite på andra projekt, som till exempel Biodiversity och Blue-Green City Lab. Upplever du att dessa projekt har ändrat något hur ni arbetar med...*

R1: Du, jag är ledsen men jag har... känner faktiskt inte riktigt till dessa [laughter]. Man kan väl säga att när jag läste vad du skrev, då tänkte jag att det handlade mer om just det här med kustskydd, och där håller ju vi på... just i översiktsplanen sedan tidigare har det ju stått att man ska nå en viss... att färdigt golv ska ligga på en viss höjd för att skydda mot framtida havsnivåhöjningar och det har också funnits någon sorts utmarkering om man tänker sig ett övergripande kustskydd. Och där håller ju vi på med att ta fram en strategi för kustskydd som är ute på samråd, som jag tänker blir klar här någon gång under våren och sedan går in i den nya översiktsplanen som går in lite mer på djupet. Och där har vi ju då justerat höjderna också, och tydliggjort lite mer vilka typer av åtgärder som det är som är aktuella, och ytanspråken för det och så vidare... ja, jag vet inte i vilken mån det är relevant...

*I: Okej... Nu blev jag helt bortflugen i tankarna [laughter]... Men jag kör nästa fråga. Det finns ju en utmaning inom den kommunala planeringen att både hålla kostnader nere, samtidigt som planeringen ska bli hållbar och attraktiv. Hur arbetar ni från kommunens sida med att kontrollera den sociala påverkan som vissa implementeringar kan ha? Skulle du säga att ni arbetar med det här även när det gäller implementeringen av grönområden den här sortens projekt?*

R1: Alltså...[inaudible]... nu ska vi se... Det blir ju lite sådär ibland att när vi väl har tagit fram vår detaljplan och det går vidare till bygglov, och Fastighets- och Gatukontoret jobbar ju med implementeringen av allmän plats och utbyggnaden, man tappar lite... Förlåt men vill du ta det en gång till?

*I: Ja, absolut. Frågan var: Hur arbetar ni från kommunens sida med att kontrollera den sociala påverkan som implementeringar kan ha? Och gör ni även detta med implementeringen av grönytor och grön/blå infrastruktur?*

R1: Alltså jag vet inte riktigt vad jag ska svara på den... För ibland görs det ju till exempel i planprogram och så att man går ut och har dialog med människor – hur upplever du området? Hur skulle du vilja utveckla det? Så vi gör ju vissa sådana, men det pågår ju säkert en del annat sånt i kommunen som jag inte riktigt har en tydlig bild av.

*I: Men, till exempel, om ni tänker att implementeringen av den här grönytan kan ha en stathöjande effekt på området som kan påverka bostadspriser och hyrespriser. Är det något som ni utvärderar och arbetar med?*

R1: Jag vet faktiskt inte i vilken mån Fastighets- och Gatukontoret gör det. För jag skulle ju gärna vilja ha sådana argument, att om ni har mer grönska på er gård eller om vi får ta en större del till en park så kommer det va... och jag har för mig att jag har försökt hitta belägg för det och att jag... alltså att... jag har för mig att jag läste någon studie där man hade frågat, men då var det mer att – vad anses vara attraktivt? – men sedan i vilken mån det faktiskt påverkar på ekonomiska värden, alltså den konkreta studien. Alltså jag kan inte tänka på någon sådär direkt. men det är klart om jag nu så sent som i tisdags satt och diskuterade med en byggaktör – var tycker ni det är viktigt att ha stora balkonger? – ja det var ju liksom mot parken och mot havet, och söderläge och västerläge, och det är klart, det är ju de lägena som generellt är attraktiva liksom. Jag kan inte riktigt ge något sådär jättebra svar på den.

*I: Tror nästan det var alla frågor jag hade faktiskt... jag hade några extra frågor men jag vet inte om de var så bra... jag ska kika.*

R1: Är det så att du känner att det här skulle jag verkligen vilja få lite mer om, så kan jag ju se om det är någon av mina kollegor som har någon smart kommentar till det.

*I: Jag tror jag får hem och kolla. Jag ska ju transkribera allting och sådär.*

R1: Jamen precis, och känner du att här finns det en lucka som skulle vara bra att fylla i, så får du jättegärna återkomma.

*I: Jo precis. Ska läsa igenom mina extrafrågor bara. Just det, den här kanske kan vara bra att köra ändå. Det har ju nämnts flera gånger att Malmö ska ha en väl fungerande bostadsmarknad. Skulle du säga att ni arbetar med att balansera det här arbetet med att både skapa attraktiva områden kontra socialt hållbara områden? För det finns väl ändå någon typ av motsättning där, att bygger man väldigt attraktivt så blir det väl oftast väldigt höga priser på bostäder?*

R1: Vi har ju haft några projekt där med Malbo, där man försöker utröna då vad... det var ju lite piloten kan man säga... Det ska byggas något i Hyllie nu, men det var ju men en som vann det. Det var markanvisning där man liksom försökte säga – amen om kommunen kan ställa upp med detta och detta för att få ner priset – men så ville man ju då att byggaktörerna skulle komma med sina bästa idéer på hur man kunde hålla kostnaderna nere, och det var ju ett försök att hitta... få fram prisvärt boende. Men det är ju en liten konflikt. Det sitter ju vi ganska mycket med. Till exempel om vi säger att – vi vill inte ha loftgångar, vi vill ha så mycket entréer ut mot gatan som möjligt, eller vi vill ha krav på en viss sockelhöjd, så att det inte ska gå att titta rakt in – alltså sådana boende kvalitéer. Det kan ju vara sånt som är fördyrande. Eller till exempel om vi vill ställa krav på om det ska vara en lokal för verksamhet i bottenvåningen för att vi vill ha den möjligheten på lång sikt. Då kanske en fastighetsägare tycker, nej men det är fördyrande, då kan inte vi få några pengar där. Så det är ju liksom sådana saker som kan fördyra ett byggprojekt där vi måste väga de boendekvalitéerna mot att det är en fördyrande omständighet. Men sen är det ju också, alltså i områden som är attraktiva kanske redan, där vi vill hålla tillbaka vissa delar som skulle kunna göra bostäderna mer attraktiva för att vi behöver väga mot det allmänna. Till exempel det här med balkonger. Ja folk vill nog ha en så stor balkong som möjligt men... en väldigt djup balkong som är påhängd som hänger ut över gatan kan göra att det känns lite tråkigt att röra sig under den. Så ibland är det ju såna konflikter, mellan kanske vad som anses... Ibland är det konflikt mellan vad som är en kvalité på något sätt och vad som är fördyrande, men ibland

är det ju så som att en boendekvalité kanske påverkar det allmänna negativt på något sätt. Så man måste väga dem mot varandra.

*I: Men upplever ni mer där att det är fastighetsägarna som är tillbakahållssamma med att – vi vill inte göra denna ändringen för att det kan kosta mer – även om det kanske hade höjt attraktiviteten på området?*

R1: Ja...

*I: För det kan väl ses som en investering från fastighetsägarens sida också att den här ändringen ökar attraktiviteten, då kan man få ut mer också kanske?*

R1: Det beror ju lite på kanske vilket tänk för de har ju ändå kanske lite mer kortsiktigt tänk än vad vi på kommunen har. Alltså deras ekonomiska horisont är ju kanske lite kortare än vår; på lång sikt, staden, hur ser den ut om 50 år? Så det är väl någonting i det här tidsperspektivet som kanske ställer till det och gör att man har lite annan syn ibland på saker och ting. Alltså nu ska inte jag låta som att byggaktörerna är bara problem. Det är många byggaktörer som gör väldigt mycket bra grejer. Och det är klart hade staden haft hur mycket pengar som helst så hade man ju kunnat ladda allmän plats med ännu mer kvalitéer. Men nu måste man ju väga mot alla andra saker som ska... kostar och mot skatteintäkter och så vidare.

*I: Skulle du säga att fastighetsägare anammar det här hållbarhetstänket väldigt mycket? Om man tänker i ett område som Västra Hamnen, och man kommer in som aktör där och vill utveckla och bygga. Är det någonting som man tar ombord direkt, eller är det något som ni får förhandla er till?*

R1: Det är ju lite olika. Lite olika intresse för det. Vissa är ju kanske mer intresserade av återbruk och cirkularitet, vissa är mer storskaliga och vill liksom ha enkla processer, och vissa tycker det är spännande med biologisk mångfald. Det är ganska olika. Sen tror jag det här med... eller min bild av det här med miljöcertifieringar och sådant, att det ändå har blivit mer och mer intressant, för att det också är ett sätt att kanske branda sig liksom, om man är en kontorsutvecklare, att det är lättare att kanske hitta någon hyresgäst. För det är ändå ett sätt att visa – vi gör bra grejer – liksom. Så att det finns nog lite sådant. Men beroende på hur fördyrande det är så kan det ju göra att gruppen av de som tycker det är värt att betala det där extra minskar.

*I: Så det finns en avvägning där liksom att...*

R1: Jag tror... alltså vi har ju det här LFM30 i Malmö, som handlar om hållbar byggindustri och så, och det är många aktörer som har anslutit sig till det, men... nu är inte jag expert på det, men sen är det väl lite olika hur aktivt man jobbar med att vara innovativ och testa nya saker och sådär.

*I: L5?*

R1: LFM30.

*I: Okej, det får jag kolla mer på.*

R1: Men alltså det här med träbyggnation det blir ju ändå vanligare, och det är ju en sån sak som vi måste ta höjd för. För då om man ska bygga med träbjälklag då bygger det ofta lite på höjden, så då behöver ju vi i våra detaljplaner reglera på ett sätt så att vi inte hindrar det till

exempel. Men vi har suttit i diskussioner just om det här med om man ska ha en klimatpositiv eller klimatneutral stadsdel, hur kan man göra det? Och det är inte så att det är vi på kommunen som kanske sitter på de bästa lösningarna, det kan ju vara som det här i Göteborg. Där hade de handlat upp, om det var ett bygge av en kaj eller något, i ... jag tror de hade väl haft med någon sån innovationsaspekt i upphandlingen, sen var det entreprenörer som liksom fick pumpa in sina idéer och lösningar för att få till ett så bra resultat som möjligt. För det är ju ofta ändå dem som sitter på kanske mer av den tekniska kunskapen och innovationen. Alltså det är ju absolut inte så att det bara är kommunen som på något sätt alltid är drivande. På Masttorget, till exempel, i Västra Hamnen då var det fastighetsägaren som drev, det här var ju nu kanske på 10 år, att man ville ha en, vad heter det, Breeam certifiering, alltså hållbar stadsdel. Det var inte kommunen i det fallet. Så det har väl varit lite olika, att ibland är det kommunen som driver och går före och ibland är det fastighetsägaren och sådär.

*I: Men det finns ett intresse även hos fastighetsägare att få de här certifieringarna och att visa den bilden, att de är hållbara?*

R1: Ja, men sen är det kanske lite olika bland fastighetsägarna. Vissa vill mer kanske profilera sig så än andra.

*I: Okej. Amen super. Då har jag mycket att kolla igenom nu. Oj 51 minuter!*

R1: Ja, men börja. Och sen är det så att du har något specifikt, att du tycker det här var otydligt och det här behöver jag mer förklaring på så kan du skicka det, så kan jag se om jag kan komma på något smart.

*I: Super!*

R1: Så hoppas jag att jag inte sagt något som någon annan skulle säga nej till.



## A.4 Transcript: interview 2, project manager at PEAB

**I: Interviewer**

**R2: Respondent 2 (project manager at PEAB)**

**Date: 2023-04-24**

**Time: 16:15**

**Transcript:**

*I: Så inledningsvis vill jag bara fråga: vad har din roll i planeringen och arbetet med Västra Hamnen varit?*

R2: Alltså min roll i Västra Hamnen har ju varit att implementera de kraven som fanns i detaljplanen och skapa ett projekt, och jag var ju projektledare för projektet som hette Fyrskeppet. Och då hade vi... detta var ju starten av [inaudible] Malmö, om du känner till det, så någonstans fick jag uppmaningen: vad är det mest hållbara du kan göra baserat på förutsättningarna som du får med dig från detaljplanen. Och då hade vi dessutom... just nu är detaljplanerna väldigt styrda så det var satt liksom hur huset ska se ut, det är betonghus det är de här höjderna ungefär och den här sortens hus, och det är den här arkitekten som har varit med och bearbetat ett exempel in i detaljplanen. Så det var väldigt styrt.

*I: Så ni fick en ritning redan från början?*

R2: Nej, vi styr ju liksom ritningen i och med att vi anlitar en arkitekt, men det är ju så du säljer in det lite också, att det är det här. Och det underlaget kan ju också ligga till grund i en detaljplan.

*I: Så för att ni ska veta vad ni ger er in på så har man gjort en ganska färdigarbetad plan redan från början?*

R2: Jag skulle säga att kommunerna kräver väldigt väldigt tidiga skisser, som gör att husets premisser sätts otroligt tidigt i processen. Så att redan flera år innan du bygger, när man sitter och gör en detaljplan och planerar hela området, så sätter man väldigt detaljerade premisser för husen. Så att det man sitter med idag, och jobbar fram premisserna för en detaljplan, det är för ett hus som byggs om fem år. Alltså det kan ju vara att man ska påbörja sedan fem år efter beslutet detaljplan, men en detaljplan kan ju ta två år att ta fram eller mer.

*I: Men hur mycket rum känner ni att ni har där att göra ändringar själv, alltså på egen initiativ?*

R2: Det är väldigt lite rum, på grund av det kommunala planmonopolet. Jag har jobbat i Norge och där finns det som heter regleringsplaner, och då var det ju inte kommunen som utarbetade detaljplanerna som man gör i Sverige som har planmonopolet, utan i Norge så... de har monopol där också, men då var det ju vi som entreprenör som kom med ett förslag och

jobbade igenom alla handlingar som skulle ligga, och de godtog det liksom, man hade en dialog. Men i Sverige håller ju dem hela stafettpippen.

*I: Ja, det kommunala planmonopolet är ju något som man håller hårt vid.*

R2: Ja, och det kan man väl säga så att nu när vi har implementerat ett projekt i Malmö till exempel, ett annat projekt som inte är i Västra Hamnen, då var det ju väldigt många gånger vi fick argumentera för – ja men de här sakerna har vi gjort för att minska klimatavtrycket på vårt hus – nej men vi tycket att det ska vara kupor och det ska vara det och det ska vara det. Men vad är kupor på ett hus? Det är ju material, och då klarar vi ju inte målgränsvärdena enligt LFM30 på dem husen. Så att det är inte alltid handläggarna vet vad som... som stadsplanerare, att man vet vad som driver klimatpåverkan. Men jag tror att det kommer att förändras.

*I: Men så du skulle säga där att det är mer de estetiska kvalitéerna som kommunen tar väldigt mycket fasta på eller...*

R2: Yes.

*I: Framförallt dem?*

R2: Jaja, framförallt dem.

*I: Okej, jaha.*

R2: Så arkitekturen och kanske också väldigt mycket personligt tyckande, vad man tycker är snyggt. Det är ju därför det finns en stadsarkitekt också, som vill styra hur Malmö ska se ut.

*I: För att få en helhet i...?*

R2: Ja, och det är ju också positivt. Det är ju en del... det är ju också en klimataspekt är det trevligt så rivs det då förhoppningsvis inte. Men oftast så... jag upplever ibland att det är ofta så att man inte tänker att man planerar för att det ska stå där i 4-500 år, eller 200 år kanske mer realistiskt för ett betonghus, man pratar ju om livstidscykler på 100 år egentligen alltid, men det är ju många hus som kan stå 100-150 år, det är inte... det kan stå längre. När du som stadsplanerare tänker att det här ska faktiskt vara aktuellt och intressant i 100 år, bara den aspekten med 100 år, då börjar man ju liksom tänka. Bara Nova Lund som vi tittar på här, hur länge har det funnits, 20 år? 30 år? Kommer det vara här om 60 år tror du?

*I: Kanske om man väljer att hålla till det, men tveksamt.*

R2: Tror du vi kommer behöva såhär många parkeringsplatser?

*I: Troligtvis inte, och förbindelserna behöver väl isåfall förbättras. Jag försökte ta bussen ut hit och det var ju svårt att gå sista biten i och med att det är rondeller och grejer.*

R2: Men det har ju varit det liksom konsumentsamhället så länge, att allting ska krängas så fort och att det ska vara snabbt, och att alla byggnader... Det kan man ju se väldigt nu att alla byggnader innan har det ju varit väldigt mycket att det är så stressigt med tiden. Att man ska korta och korta projekt, men det vi ser är att göra klimatåtgärder på fastigheter, nu kom vi ju utanför Västra Hamnen, men det är egentligen samma sak där. Att processerna tar längre tid om man behöver anpassa sig efter till exempel betong tar längre tid på sig att torka om den innehåller ett annat ämne som är mindre klimatbelastande.

*I: Så de ekonomiska incitamenten och det hållbara kanske går lite emot varandra där?*

R2: Absolut. Och finansmarknaden dessutom. Nu ställer man ännu högre krav på bostadsrättsföreningar och så, att byggtiden ska vara så kort som möjligt, men det går helt stick i stäv med hur man bygger klimatsmart, för klimatsmart handlar allting om att inte bygga just in time och att leveranser ska komma hela tiden och allting ska gå sjukt snabbt, för det gör det inte, du har helt andra tider att förhålla dig till. Torktider och sådana saker, men också att man försöker samordna logistiken så att det inte blir så mycket transporter och då tar det ju tid, det är väntetid på ett annat sätt. Så om du hade ekonomiskt incitament på din del så är det ju jätteintressant att titta på den.

*I: Det är ju lite den motsättningen som jag försöker undersöka med arbetet. Men Västra Hamnen är ju ett område där hållbarheten hela tiden varit en väldigt viktig aspekt och man har lagt vikt vid det ända sedan området började byggas, att det ska vara en hållbar stadsdel. Det är väl något som man har marknadsfört med väldigt mycket också. Skulle du säga att det är någon form av hållbart byggande som du har fokuserat mer på?*

R2: Alltså Västra Hamnen i sig, alltså det man har pratat om hållbarheten har ju varit väldigt mycket att man har återbrukat det materialet som finns i Västra Hamnen och försökt plocka ner byggnader varsamt så att materialet kan kunna återanvändas på flera ställen. Det har man gjort i de projekten som är knutna till de projekt som... alltså Varvsstaden håller i. För Västra Hamnen är ju mycket större än Varvsstaden, och jag förhåller mig mest till Varvsstaden egentligen. Men du tänker på hela området och den gamla BO01 mässan?

*I: Ja, precis.*

R2: Jag skulle nog inte säga att jag tycker att det har varit så hållbart. Alltså jag ser inte riktigt det.

*I: Men det har varit väldigt mycket, just i dokumenten som man läser om Västra Hamnen ända sedan början, så har det varit en punkterna som man lagt mycket vikt på. Men jag har haft intervjuer med andra också som har sagt att hållbarheten i just BO01 kanske inte var det mest optimala, eller hållbarhet på samma sätt som man arbetar med det idag.*

R2: Nej, idag jobbar man med det på ett helt annat sätt.

*I: Att det är andra typer av lösningar som kanske kostar mer och gör det lite mer 'fancy', som man inte jobbar med på samma sätt idag.*

R2: Det är en annan sort hållbarhet som jag tror vi jobbar med idag än vad man jobbade med då. Alltså Västra Hamnen har ju olika skikt av hållbarhet skulle jag säga, olika fokusområden inom hållbarhet också. Som du sa där, kanske man letade mer upplevelser och det skulle vara rinnande vatten och att man fokuserade mer på de sociala aspekterna att man ska kunna trivas i området. I Varvsstaden som jag har jobbat med, där har man försökt att jobba mer med återbruket då, och det man faktiskt tar bort. Jag tror inte att återbruk har varit ett stort fokus för det man rev för Malmömässan och allt det här andra där.

*I: Nej det tror jag inte. Jag hörde med en planerare på Malmö Stad att det var väldigt mycket med biodiversitet, och att det är något som man har gått bort lite ifrån nu ännu mer, och att man kanske inte försöker trycka på det så mycket men att öka mängden av grönytor. Är det någonting som du också kan känna igen lite i Varvsstaden?*

R2: Nej, inte i planeringen som vi gjorde där inne i det området. Det är väldigt snäva kvarter och det är tätt bebyggt, snäva gator och gränder. Sen är det ju klart att det finns ju ut med Kajkanten, där finns promenadstråk och att man bygger nästan ut från det befintliga för att ta del av vattnet, så det blir en trevlig miljö. Men det är inte så att man skulle kunna säga att det är grönt.

*I: Men har ni jobbat med att försöka implementera grönytor med de fastigheterna som ni har...?*

R2: Ja, absolut. Alltså det verktyget som stadsplanerare använder sig av det är ju grönytefaktor. Men den är också, särskilt i såna här snäva områden, så är det aspekten grönyta mot energiproduktion. Vi behöver energi till våra fastigheter, och du har säkert själv märkt att elpriserna ökar, vi har ju inte energi på det viset i Sverige, eller vi exporterar väldigt mycket av vår energi. Så att grönytefaktor den blockerar en del möjligheter att ha solceller på taken, och då kan man tänka sig har vi bättre effekt av att ha solceller på taken av våra fastigheter än vad vi har att man ska se ett grönt tak. Vem är upplevelsen för, inte dem i flygplanet, eller är det dem som bor i ett hus högre och tittar ner på ett tak som ska se ett grönt tak? Hade det varit så tråkigt att se på solceller, så att vi producerar energi när det är soligt väder? Jag vet inte, vad hade du själv tänkt?

*I: Ja...*

R2: Du bor mitt inne i centrala Malmö. Jag vet inte, nu kanske jag är färgad men, men jag hade nog blivit mer glad av att se att vi producerar el när det är fint väder än att vi såg att – ja det var lite grönt där.

*I: Jo, man kan väl argumentera för båda.*

R2: Absolut, för det jag menar... alltså blommor och bin och fåglar och allting ska ju också bo här. Men det är svårt att kombinera solceller och grönytor.

*I: Men hur har man jobbat med grönytefaktor med er? Är det någonting som ni har diskuterat, alltså fastighetsägare med kommunen? Är det någonting man diskuterat sig fram till eller är det mer ett krav?*

R2: De ställer ett krav och vi uppfyller det. Och då räknar vi ju, så när vi lägger ytorna, buskarna där har en viss faktor så då räknar vi in det. Men i just det fallet är det ju för att det är ett så otroligt snävt kvarter, som jag har jobbat med i alla fall. Så du ska uppnå ett visst tal på en jätteliten fastighet som är inne i mitten... du ska ju ändå ha en liten parkeringsficka för handikappade nära fastigheten, du ska ha gångyta bort till att slänga soporna, och allt det på det här frimärket.

*I: Just det, men det är inget rum för diskussion där mellan er och kommunen?*

R2: Nej, för då har du en grönytefaktor och den är fastsatt. Du får inte avvika från den. Men om man hade jobbat mer med att sätta grönytorna innan och på något sätt inte tänka lika mycket varje frimärke för sig, utan liksom jobba med grönytorna. Alltså det kanske passar bättre med att ytan är där, och så får den fastigheten få tillbaka, att det kanske blir mindre där och att den blir större. Ja det är klart det är synd för den fastighetsägaren som fick den lilla biten, men i de tidiga skedena vet man kanske inte exakt vem som ska få den fastigheten, när man sitter i de absolut tidigast skedena.

*I: Men lite det som du är inne på här då, att man hade ju kunnat argumentera att det finns en motsättning mellan att bygga för att maximera andelen bebyggd mark för att kunna producera så mycket bostäder som möjligt och att implementera grönytor som ofta tar väldigt mycket plats. Är detta en konflikt som du har upplevt i ditt arbete, att man vill producera väldigt mycket bostadsyta, men att sedan kommunen kommer in och säger – nej nej, vi behöver såhär mycket grönyta.*

R2: Det finns väl alltid där i det kommersiella som du pratar om, alltså det ekonomiska. Men om man kan tänka så, det vi pratade om först, det här med långsiktigheten, säg att det här huset ska stå 100 år, då ska man också trivas där. Du ska inte behöva riva den här fastigheten för att det är helt dött i området och det bara är hårdgjort. Jag tycker klart att grönytan är jätteviktig för trivsel, och att människorna ska vara där. Ska vi bygga har vi då det här bostadsavtrycket, eller byggavtrycket, men bygg på höjden då. Se till att folk får de här grönytorna och att sol kommer ner, att det inte får vara för högt. Jag tror att, bygger du bort allt det gröna så kommer människor inte att trivas och då kommer vi behöva riva dem fastigheterna om 50 år när någon sitter och säger – det här blev ett ghetto eller det här blev något tråkigt, det här blev fel område.

*I: Grönytor är en viktig aspekt i attraktiviteten av området också.*

R2: Men jag håller inte med om det på taken. För det är ju liksom där... grönytor är ju liksom där du upplever den på något sätt, tänker jag är viktigare. Men det är ju mitt personliga tyckande. För att sitta och titta ner på ett grönt tak, det är ju ändå fortfarande fullt med tegelväggar och annat kallt material. Det är ju när du går ner och du är där och går ut med hunden liksom, eller du går och träffar dina vänner runt hörnan, det är ju där den gröna... För ofta är de här taken är ju inte tillgängliga för folk, man får ju inte gå upp på dem ändå.

*I: I vilken mån skulle du säga att ni... kan ni på något sätt själva, alltså utan riktlinjer från kommunen implementera egna gröna lösningar, utöver det som de säger till exempel, eller är det väldigt mycket att ni måste följa?*

R2: Jo, alltså om man säger, ett radhusprojekt... Oj förlåt det är min dator som låter där bak... Stör det?

*I: Nej, det är bara att köra på!*

R2: Nej men, alltså. Jag kan ju ta ett exempel på ett projekt som jag hade i Helsingborg. Jag stod på mig, vi hade en liten förening på bara 11 hus, men jag ville ha en liten lekplats där emellan, för jag fattade att det kommer bara vara barnfamiljer som köper här. Och de radhusen som fick det här... det första jag fick från en kalkyl var liksom bara – men skippa lekplatsen så blir det mycket billigare – men hela den här innergården handlar om den här lekplatsen, och på något sätt de byggdes ju runt den. Det hade ju kunnat vara bara en gräsmatta, men det hade ju inte varit så kul för de som bodde i den här lilla föreningen, och de var så nöjda. Jag följde dem hela vägen sen när de här människorna flyttade in, och det var ju verkligen det som man hade sett framför sig. Alla barnen var ute, det var bara barnfamiljer som hade köpt och de såldes direkt och alla liksom var jättegglade för den här lilla lekplatsen. Det var ju bara en fördyrande åtgärd för mitt projekt, men jag tyckte att det var värt det som projektledare och jag fick med min chef på det, det här är ett säljande, alltså hur grönytor säljer, här vill människor bo. Så det är ju så att grönt säljer.

*I: Så man hade ändå också kunnat säga att det var en from av investering från er sida i att göra området mer attraktivt?*

R2: Alltså, med tanke på tiderna så hade vi sålt dem radhusen, vi hade krängt dem. Men jag som projektledare då ville ju inte bara kränga utan det här är ju något som jag jobbar med, jag vill ju att människor ska bo i det jag utvecklat.

*I: Tror du kostnaden av den lekplatsen påverkade kostnaden av de slutgiltiga bostäderna?*

R2: Alltså allting, man kan säga såhär att allting exakt vad det kostar med ett påslag för vinst, för det behöver vi ju göra, det är ju så ett projekt tecknas liksom. Men intäkten sätts ju baserat på marknadspris, alltså vad betalar folk för bostäder idag? Och skillnaden där emellan, vad själva kostnaden var mot den är ju liksom vinsten. Entreprenören har ju alltid ett litet påslag på hand, sen pratar ju PEAB flera nivåer, att han har kanske ett påslag på sin entreprenörskostnad och då har jag det priset som bostadsutvecklare, och då kommer ju... ja vad säljer man lägenheter för idag, det måste sättas efter marknadspriser ju. Så då blir det ju som nu idag, i dessa tider, då blir den skillnaden mycket mindre ju, då är ju vinsten väldigt mycket mindre, och så i goda tider så är den större, och så går det sådär fram och tillbaka.

*I: Så skulle du säga att ni...*

R2: Nej, för att svara rakt på din fråga. Jag tror inte att föreningen drabbades speciellt ekonomiskt av det. Det var snarare våra marginaler som minskade. De betalar ändå max, alltså tragiskt nog men så är det, de betalade marknadspris. Så jag hade inte kunnat ta mer betalt för att lekplatsen fanns där.

*I: Hur skulle du säga att ni jobbar med att beräkna... du kanske var lite inne på det nu. Men hur jobbar ni med att beräkna de slutgiltiga priserna på det som ni utvecklar?*

R2: Man beräknar ju en fastighet - var kan jag sälja en lägenhet i den här storleken för detta läget? Och då har du ju mäklare till hjälp som värderar – jamen det såldes där och där för de begagnade lägenheterna, och ungefär detta kommer folk vilja betala för en nyproduktion.

*I: Så det är främst markläget...?*

R2: Ja och inte vad entreprenadkostnaden är.

*I: Okej. Kan faktorer så som andelen grönyta, alltså attraktivitet i området också påverka.*

R2: Absolut. Om du tänker dig själv, om du vet vad mäklaren säger så säger den – läge, läge, läge. Så om du tar Västra Hamnen – läge, läge, läge. Då betalar ju folk för att bo där. Mitt projekt Fyrskeppet hade ju aldrig klarat de höga ambitionerna... jag hade aldrig kunnat, då för två år sedan eller tre år sedan nu. Jag hade inte kunnat få igenom alla de åtgärderna jag fick igenom om jag inte hade haft så hög marginal på att – här är intäktsläget som är väldigt högt.

*I: Ja, och där spelar väl spelar väl karaktären av området in också?*

R2: Absolut.

*I: Men om man tar till exempel Västra Hamnen där det finns mycket fokus på hållbarhetsaspekterna, och det finns ju ganska mycket policies i området, ser du detta som projektutvecklare och projektledare... gör det det mer attraktivt och att det öppnar upp för fler möjligheter eller gör det det svårare att bygga som en privat aktör?*

R2: Nej, det är en del av förutsättningarna man är van vid. Det är ju som jag sa innan att utan de gröna ytorna så blir det ju ett oattraktivt område. Du måste ha den kombinationen, det är inte fel. Sen är det ju kommunen som säljer marken oftast. Just nu i Varvsstaden så är det väl PEAB som äger det tillsammans med Balder så äger vi ju det, även om kommunen sätter premisserna med detaljplanen så är ju marken ägd i det bolaget. Men oftast är det ju kommunen som har en markanvisningstävling, och säger: här är det här frimärket som du får bygga på och de här kvadratmeterna, vem betalar mest för de här? Och den som betalar mest för dem får dem. Och då har ju de redan satt ut vilka areal runt det här lilla frimärket, den lilla byggrätten, som är grönytor. Så det påverkar ju inte mig som byggprojektledare på det viset då, eftersom det redan är fastsatt.

*I: Men är det något speciellt som ni kollar på innan ni går in i ett projekt och innan ni gör en investering? Att man vill ha ett område där en viss typ av förutsättningar finns? Är det något som du har koll på?*

R2: Nej men jag tänker såhär, att... Du menar för att vi ska gå in och köpa mark av kommunen?

*I: Ja, precis, att hur gör man den övervägningen där liksom?*

R2: Jag tror de flesta, när det är markanvisningstävling som kommer ut, kommunen vill att här ska byggas någonting, de flesta som är intresserade av att ha lite omsättning och att göra någonting, de lämnar ett pris på den. Och då är det ju precis, vad tror vi att vi kan sälja i detta området med de premisser som kommunen har fastsatt – här är en massa grönt, och där är liksom de här, och kommer stå husen är där. Jag menar, om du tänker dig själv att du får den här byggrätten att köpa och så får du ett trevåningshus där (visar med händerna) och så har du runt om kring dig ett U med åttavåningshus. Då förstår du att det där värdet på den trevånings lilla kakbiten i mitten inte är så jättevärdefull. Hade du kanske fått det där åttavåningshuset istället då har det ju ett helt annat värde, för du har sol, det är enklare. Så det är klart att baserat mer på vilken del av fastigheten. Det finns ju alltid någon som man hellre vill ha för det är lättare att sälja, för det är bättre för alla; alla vill hellre bo i den där; det är högre där som inte skuggas liksom, medan det där inbyggda lilla huset.

*I: Är det några policy's gällande planeringen av grönytor som ni kollar på i den här övervägningen om var man vill gå in?*

R2: Nej.

*I: Alltså väger det in på något sätt eller det är mest läge?*

R2: Det är mest läge och vad det är de förväntar sig att vi ska bygga. Grönytorna i sig det löser man, det är inte där pengarna ligger. Om grönytor påverkar pengar så är det hur mycket av byggrätten den tränger undan, men någonstans är ju det redan fastsatt i den markanvisningstävlingen.

*I: Okej... jag hade någon bra fråga nu men nu tappade jag bort den... Den kanske kommer sen... Men det finns ju lite såhär att man vill ha vissa miljöcertifieringar på projekt och så. Är det något som ni upplever, eller som du har upplevt ökar efterfrågan på de bostäder som ni bygger? Att de uppnår vissa krav?*

R2: Nej.

*I: Inte alls?*

R2: Konsumenterna bryr sig inte. Det är snarare att... man bryr sig på ett vis, men man är inte beredd att betala för det. Det är en hygienfaktor som man förväntar sig ska finnas. JM, PEAB, Skanska, alltså alla bolag har ju Svanen som certifiering i grunden, och det är ju egentligen kanske det konsumentmärket som de flesta konsumenter känner till. Om du ska gå och köpa rengöringspray så kanske du noterar att det är en grön svan på den, och att du tänker då är den lite bättre för miljön om du har det intresset. Och det är ju lite det som... anledningen till att vi tar Svanen som certifieringsmärke är ju på något sätt att folk känner igen det, man vet vad det är, det är tryggare, det är ju liksom – de här och de här färgerna är kontrollerade så att de inte har de här gifterna. Det hade vi ju haft krav på ändå. Så egentligen, vi hade ju inte byggt hus med liksom färger som hade varit dåliga. Men eftersom vi har tagit ett beslut att vi ska bygga enligt Svanen så kan också konsumenterna till trygghet känna det.

*I: Ja, men de här andra miljöcertifieringarna, vem tror du att de är riktade till? Är det ett försök att nå konsumenterna men att man inte riktigt når fram eller?*

R2: Jag skulle nog säga att det är mer alltså... Konsumenterna berörs inte av det på det viset, miljöbyggnad och Breeam och sådär, jag skulle mer säga att det är något sorts... eller något sorts... det är ett bevis för finansmarknaden att den här investeringen är bra för att det är det hållbart hus. Du får bättre gröna lån, fastighetsutvecklare alltså inte bostäder. När man har en certifiering på en fastighet så vet de att man har bra krav så att du har låg energiförbrukning för fastigheten; så att man ser att svinn inte blir lika stort, och då kan det här finansbolaget investera i den fastighetsutvecklaren som har använt sig av den här certifieringen, för man vet att den har bra hus.

*I: Okej. Nu kom jag på min fråga också. Du var ju lite inne på det här med att kommunen sätter väldigt mycket riktlinjer och att det är ganska hårt reglerat. Använder sig kommunen av några gröna incitament, alltså att man försöker positivt uppmuntra till att bygga grönt. Eller är det mest att man försöker sätta de här gränserna?*

R2: Jag tror man mest försöker kravställa. Sen är det ju inte så att vi som entreprenörer är negativa till att delta, för vi vill ju också, som jag sa innan, vi vill ju också sälja bra och att de som köper av oss ska uppleva det som positivt att bo där, annars så säljer vi ju inte någonting. Så det är ju inte så att man som entreprenör på något sätt försöker minska grönytorna, bara för att jag sa att grönytefaktor ibland kan konkurrera med energin betyder det inte att man inte kan kombinera det. Men ibland är kraven så styrda att det får gå till sidan, och det är synd för det går att kombinera bättre.

*I: Men du upplever inte att det från kommunens sida finns försök att engagera privata aktörer till att bygga mer... Det finns redan i egenintresse?*

R2: Ofta har man ju satt en plan för det redan innan att man har sitt strukturprogram eller att Grönt Malmö till exempel, att man har program som man redan har satt fram och att någonstans när man redan utvecklar detaljplanerna har styrt var de grönytorna ska vara och så. Jag tror inte alltid att man är lika intresserad av att höra eller bolla med entreprenörer, man vill kanske styra det lite själv. Det är ju inte helt konstigt. De är ju anställda på kommunen för att styra stadsplaneringen inom kommunen, så att det behöver ju inte vara privata aktörer... alltså jag tror inte att man vågar lämna det till privata aktörer, för då tror man att vi bara kommer rationalisera bort det och bygga mer. Och det är samma sak, du kan tänka dig, vissa brukar



skämta om det om man är byggnadsingenjör, att om man bara hade låtit byggnadsingenjörerna bygga husen så hade det varit lådor med luckor i taket, alltså en låda med hål som hade varit fönster liksom, väldigt. Och hade en arkitekt bara fått styra så hade det liksom varit jätte (gestikulerar med händerna)... Det är ju någonstans en kompromiss mellan... Och med det sagt, det är ju inte alla byggnadsingenjörer som hade gjort så. Jag håller ju inte med om det, men det brukar vara ett skämt liksom, och det finns jättemånga duktiga arkitekter som tänker hållbart.

*I: Jo men vi brukar också skoja lite om arkitekterna. Att de är väldigt estetiskt fokuserade.*

R2: Ja, ibland undrar man om det där praktiska faktiskt är mer klimatsmart ibland, än materialslöseriet för att det ska vara fint. Men det måste ju ha lite av det fina också, alltså det måste vara...

*I: Jo, men på tal om det fina. Tror du att hållbarheten av ett område kan ses... detta kanske jag frågade innan, men om hållbarheten kan ses som en betydande del av attraktiviteten av ett område.*

R2: Ja, om hållbarheten du menar syns i det gröna då?

*I: Ja, eller hållbarheten överlag liksom.*

R2: Jamen absolut. Alltså, vi har ju pratat mycket om social hållbarhet, att man trivs och att inte behöva flytta på sig och att området i sig lever och andas på något sätt. Hållbarhet är ju en del av att någonting ska vara länge, det är hållbart, och då tänker jag att det gäller attraktiviteten i området.

*I: Så har jag en sista fråga, tror jag. Och det är: Upplever du att implementeringen av ny grön/blå infrastruktur påverkar den större bostadsmarknaden i ett område? Eller på vilket sätt upplever du att det påverkar?*

R2: Du tänker på slutkonsumenten?

*I: Ja.*

R2: Ja men det tror jag. När du säger blå så tänker jag att du menar med öppna dagvattenlösningar och lite sånt. Det är ju en del av attraktiviteten så att det är klart, om vi bara hade byggt i betong, allting hade varit dött inga träd, ingenting grönt, så hade man ju inte velat bo där särskilt länge.

*I: och tror du att grön/blå infrastruktur kan ses som något som är statushöjande för ett område?*

R2: Absolut.

*I: Alright, det var nog de frågorna som jag hade...*

R2: Och det är egentligen konstigt (refering to the previous question), för om du tänker på vad som inte är statushöjande, om du går i miljonprogrammen och tittar på hur de är utformade, så är det ju vad jag vet i alla fall och från vad jag tittat så är det ju faktiskt väldigt många stora gemensamma innergårdar med mycket grönt.

*I: Jo det tycker jag är väldigt spännande, hur likt ändå miljonprogramsområdena är till det planeringsidéalet som finns idag. För de har ju jättestora grönytor, väldigt mycket plats...*

R2: och ändå så ortyggt

*I: Ja men ändå så pass mycket sociala ytor, så det är ju bra planerat. Men sen så har det väl fått en negativ bild. Och sen såklart finns det ju problem i många områden.*

R2: Men sen kan man väl säg, väldigt mycket fokus på det gröna men kanske inte lika mycket fokus på husen. Det kanske var väldigt mycket lådor och billigt att bygga.

*I: Jo, rent estetiskt så tror jag definitivt det. Men funktionaliteten i husen tror inte jag det är något fel på...*

R2: Innan vi pausar, så hade jag en sak som jag tänkte fråga dig. Det kanske hade varit kul om du har med det. Du kanske har läst det här om att väldigt många städer har kommit ut med att de ska vara klimatneutrala städer. Vad lägger du i ordet klimatneutral då?

*I: Det är väl lika olika med vad man faktiskt menar, alltså hur definierar man klimatneutral egentligen? Och jag tänker var är man klimatneutral? Man kan ju vara klimatneutrala men förskjuta problemet på någon annan också liksom.*

R2: Men tänker du, för jag tänker såhär: när vi bygger nya hus, de som ska vara klimatneutrala idag säger man, då ska vi bygga så vi har ett visst målgränsvärde på vad klimatbelastningen är, och sen efter det ska vi köpa en sorts kompensation som är utanför vår egen värdekedja, det är det som är definitionen idag på nyproduktion. Så att du liskom minskar klimatbelastningen på huset till en viss nivå, och sen köper du kompensationsåtgärder utanför din egen värdekedja, alltså det har inget med huset att göra.

*I: Och vad är det för slags kompensationsåtgärder?*

R2: Det kan vara att man investerar i bio-ccs, det kan vara att man köper biokol som blandas upp i jordbruk. Det håller man på att sätta fast i det här LFM30. Men det jag tycker är kul, alltså när man säger klimatneutrala städer. Hur kan en stad, säg Malmö som har byggts hur många hundra år, det är hur många gamla fastigheter som helst, hur kan den någonsin bli klimatneutral? Kommer man kompensera för hela det klimatavtrycket som man har gjort. Så hela ordet med klimatneutrala städer, det är för mig... menar du då bara nyproduktion eller menar du att du ska liksom betala för allt det du tagit fram under flera hundra år.

*I: Det är väl också lite det här var börjar och slutar staden. Alltså om staden tar in tjänster från andra sidan jordklotet är det också en del av staden då eller. Vad sätter man gränsen liksom?*

R2: Jag tycker inte man borde kalla det klimatneutrala städer över huvud taget.

*I: Mer miljövänliga kanske, men inte just klimatneutral.*

R2: och frågan är om det ens är miljövänligt för allt annat som har byggts.

*I: Ja var produceras energin som staden använder.*

R2: Ja det är så kul när man tar in det gamla i det, och sen säger man att det här gäller för allt.

*I: Jo verkligen. Men det låter ju bra att säga att det är klimatneutralt.*

R2: Ja. Men det kanske finns någon i din grupp som kanske jobbar med klimatneutrala städer.

*I: Ja, jag får höra runt lite.*

**R2:** Men lycka till nu då!

*I: Ja, tack så jättemycket för att du ställde upp!*