



DEN "GRÖNA" AMBITIONEN

En granskning av hur greenwashing yttrar sig inom fysisk planering

Moa Johansson

Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2023



DEN "GRÖNA" AMBITIONEN. En granskning av hur greenwashing yttrar sig inom fysisk planering

THE "GREEN" AMBITION. An examination of how greenwashing manifests itself in spatial planning

Moa Johansson

Handledare: Mats Gyllin, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för människa och samhälle

Examinator: Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0845

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2023

Omslagsbild: Fotografi och fotobearbetning av uppsatsförfattaren

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd

Nyckelord: hållbarhet, stadsplanering, marknadsföring, landskapsarkitektur, Hammarby Sjöstad, Västra Hamnen

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

SAMMANFATTNING

Denna uppsats utforskar hur greenwashing yttrar sig inom den fysiska planeringen, med syfte att synliggöra problemet och på detta sätt förebygga att framtida misstag sker. Till en början undersöks ämnet övergripande och senare analyseras planeringsprocessen och resultatet av två olika stadsbyggnadsprojekt, Hammarby Sjöstad i Stockholm och Västra Hamnen i Malmö.

Resultatet av studien tyder på att det finns en problematik kopplat till miljömässiga ambitioner inom den fysiska planeringen och att en del av denna ligger mycket nära greenwashing. Tendenser till greenwashing visade sig kunna finnas i olika skeden av planeringen, exempelvis inom översiktsplaneringen, i projektspecifika plandokument samt visionsbilder. Att vagt underbyggda, ”gröna” begrepp används frekvent inom branschen är en del av problemet, lika så att plandokument samt visionsbilder lovar mer miljömässiga framgångar än vad resultatet visar. Resultatet visar även att miljöfördelaktigt arbete gärna får huvudfokus i projekt medan nackdelarna aktivt skymms undan, vilket kan ge en falsk bild av projektet. I projekten som används som exempel i uppsatsen finns tendenser till greenwashing framför allt i jämförelsen av dess miljöprogram (Hammarby Sjöstad) respektive kvalitetsprogram (Västra Hamnen) och resultatet från verkligheten, där det bland annat visade sig att miljömål ej nåddes. Resultatet visar också på att det funnits en problematik i att projekten arbetat med miljökrav som inte inneburit några sanktioner om dessa ej följdes.

Nyckelord: hållbarhet, stadsplanering, marknadsföring, landskapsarkitektur, Hammarby Sjöstad, Västra Hamnen

ABSTRACT

This essay explores how greenwashing is used in spatial planning, with the aim to highlight the problem and through this prevent future mistakes. Initially the topic is investigated comprehensively and later the planning process and results are being analyzed in two urban construction projects, Hammarby Sjöstad (Hammarby Waterfront City) in Stockholm and Västra Hamnen (Western Harbour) in Malmö.

The result of the study indicates that there are problems regarding environmental work in spatial planning, and that some of these are close to greenwashing. Tendencies towards greenwashing were found in various stages of the planning, for example within the comprehensive planning, in project-specific planning documents and visualizations. That vaguely substantiated, “green” concepts are being used frequently in the industry is part of the problem, as are planning documents (and visualizations) that promise more environmental success than the result shows. The result also shows that environmentally beneficial work gets a lot of focus while the disadvantages are hidden, which could give a false picture of the project. In the projects used as examples in the essay there are tendencies towards greenwashing mainly in the comparison of its environmental program (Hammarby Sjöstad) and quality program (Västra Hamnen) and the result from reality, where it turned out, among other things, that environmental targets were not reached. The result also shows that there was a problem in that the projects worked with environmental requirements that did not entail any sanctions if these were not followed.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Keywords: sustainability, urban planning, advertising, landscape architecture, Hammarby Sjöstad, Västra Hamnen

INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE	6
1.2 FRÅGESTÄLLNINGAR.....	7
1.3 METOD	7
1.4 DEFINITIONER.....	8
1.4.1 GREENWASHING.....	8
1.4.2 HÅLLBAR UTVECKLING	9
1.5 UPPSATSENS DISPOSITION.....	9
PLANERINGSPROCESSEN	10
2.1 GLOBAL PLANERING.....	10
2.1.1 AGENDA 2030 OCH DE GLOBALA MÅLEN	10
2.1.2 NEW URBAN AGENDA.....	11
2.1.3 KONVENTIONEN FÖR BIOLOGISK MÅNGFALD.....	11
2.2 NATIONELL PLANERING	11
2.3 KOMMUNAL PLANERING OCH ÖVERSIKTSPLANEN	12
2.3.1 ÖVERSIKTSPLANEN.....	12
2.3.2 DETALJPLANEN OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER	12
2.4 ARKITEKTTÄVLINGAR	13
HUR YTTRAR SIG GREENWASHING I FYSISK PLANERING?	14
3.1 ANVÄNDANDET AV VAGA, "GRÖNA" BEGREPP	14
3.2 ÖVERTRO PÅ FÖRMÅGAN.....	15
3.3 KORTSIKTIG PLANERING	16
3.4 VISIONSBILDER	16
3.5 KRITIK AV ÖVERSIKTSPLANER.....	18
3.6 KRITIK AV ARKITEKTTÄVLINGAR.....	19
HUR YTTRADE SIG GREENWASHING I PLANERINGEN AV HAMMARBY SJÖSTAD OCH VÄSTRA HAMNEN?	20

4.1	PROJEKT HAMMARBY SJÖSTAD	20
4.1.1	PLANERNA	20
4.1.2	HUR GREENWASHING YTTRADE SIG I PROJEKTET	22
4.2	PROJEKT VÄSTRA HAMNEN	23
4.2.1	PLANERNA	23
4.2.2	HUR GREENWASHING YTTRADE SIG I PROJEKTET	25
	AVSLUTNING.....	28
5.1	DISKUSSION.....	28
5.1.1	DISKUSSION AV RESULTAT FRÅGESTÄLLNING 1.....	28
5.1.2	DISKUSSION AV RESULTAT FRÅGESTÄLLNING 2.....	30
5.1.3	METODDISKUSSION.....	31
5.1.4	FÖRSLAG TILL VIDARE STUDIER	32
5.2	SLUTSATS	32
	REFERENSER.....	34
	TACK.....	39

INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Greenwashing, eller grönmalning, definieras som handlingen att förmedla missledande eller falsk information kring den miljöpåverkan en produkt eller verksamhet har. Syftet är att övertyga kunder och/eller investerare genom att nyttja det faktum att efterfrågan på ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv idag ökar (Delmas & Burbano 2011).

I en studie gällande greenwashing som togs fram på uppdrag av EU år 2020 analyserades 150 miljöpåståenden som använts i marknadsföring och resultatet visade på att 80 av dessa (drygt 53 %) var antingen missledande, vaga eller otillräckligt underbyggda. Detta tyder på att greenwashing är förhållandevis väl förekommande (McGuinn et al. 2020). Att greenwashing förekommer innebär ett flertal risker, bland annat kan det leda till att verkligt miljömässigt hållbara handlingar missgynnas då tilliten för miljöpåståenden minskar. Det kan också bidra till en negativ miljöpåverkan då ohållbart arbete kan pågå obehindrat (Delmas & Burbano 2011).

Fenomenet förekommer i många industrier, även i bygg- och planeringssektorn (Frändberg 2021). Två exempel på stadsbyggnadsprojekt som kritiserats för att i dess planeringsprocesser visat på tendenser till greenwashing är Hammarby Sjöstad i Stockholm, samt Västra Hamnen i Malmö (Guwallius 2021).

Att greenwashing förekommer i arbetet av att forma våra framtida miljöer är intressant då klimatpåverkan i branschen idag är mycket stor. Enligt en undersökning gjord av Boverket år 2020 står bygg- och fastighetsbranschen för ca 21 % av de totala årliga utsläppen av växthusgaser i Sverige och utöver utsläppen inom landsgränsen bidrar handeln inom branschen till stora utsläpp även utomlands (Boverket 2023). För att nå målen om klimatneutralitet till år 2045 (Sveriges miljömål 2022) krävs många åtgärder och inom byggbranschen krävs en snabbare omställning än den nuvarande för att hinna ställa om i tid (Bennewitz 2022a). Landskapsarkitekter, planeringsarkitekter och andra verksamma inom planläggningen av våra utemiljöer har en nyckelroll i skapandet av en hållbar framtid och enligt plan- och bygglagen är klimatfrågan ett allmänintresse och måste därmed tas hänsyn till när kommunen planlägger (Boverket 2021a).

Genom att synliggöra hur greenwashing yttrar sig i planeringen av fysiska utemiljöer kan framtida misstag undvikas, vilket skulle kunna innebära ett flertal

positiva effekter. Utifrån ovan nämnda negativa konsekvenser som greenwashing kan generera, skulle det bland annat kunna minska risken för underminering av de ansträngningar som görs för att skapa verkligt hållbara och miljömässigt ansvarsfulla miljöer. Det innebär också en minskad risk för att förtroendet till yrkesverksamma i branschen ska ta skada, samt att ekonomiska resurser fördelas på ineffektiva miljöinsatser. Denna studie syftar därför till att undersöka och visa på olika exempel för greenwashing i fysisk planering, både generellt och genom två platsexempel. Innehållet riktar sig till alla som är delaktiga i planeringsprocessen eller studerar inom ämnesområdet.

1.2 FRÅGESTÄLLNINGAR

1. Hur yttrar sig greenwashing i fysisk planering?
2. Hur yttrade sig greenwashing i planeringen av Hammarby Sjöstad och Västra Hamnen?

1.3 METOD

Denna uppsats är uppbyggd med hjälp av litteraturstudier. Den litteratur som använts är både tryckta och elektroniska källor, dessa av olika typer och med varierad kvalitet utifrån ett vetenskapligt perspektiv. För att finna källor har sökord som greenwashing, landskapsarkitektur, stadsplanering, fysisk planering, arkitektur med flera använts och sökningarna har gjorts både på svenska och engelska.

Då greenwashing är ett relativt nytt begrepp och (i förhållande till andra teman) sparsamt studerat inom fysisk planering, har information hämtats även från teman som ej har direkt koppling till uppsatsens tema. Greenwashing inom byggnadsarkitekturen samt inom byggbranschen i ett bredare perspektiv har till exempel studerats, då dessa upplevdes vara studerade i större utsträckning och ligger mycket nära fysisk planering.

Framför allt skriftliga källor har använts, men även en podcast som drivs av två yrkesverksamma i branschen samt ett radioavsnitt från P1 där en arkitekt intervjuas. De skriftliga, fysiska källorna har antingen hämtats från biblioteket på Sveriges lantbruksuniversitet eller Malmö universitet, medan de elektroniska har hämtats genom olika sökmotorer. De två främsta sökmotorerna som använts är Google och Google Scholar. Google har framför allt använts för att nå relevanta artiklar, myndigheter (likt Boverket och Naturvårdsverket) med flera, medan Google Scholar varit hjälpsamt i sökandet av tidigare studier. För att finna vetenskapligt granskad litteratur har även Web of Science varit ett redskap.

Viktigt att notera är att ämnet greenwashing i vissa avseenden kan vara känsligt, eller åtminstone ett ämne som det finns många olika uppfattningar kring. Därför

har jag som uppsatsförfattare jobbat aktivt med att använda källor med olika perspektiv, exempelvis har artiklar från branschtidningar varvats med forskningsstudier. För att undersöka hur greenwashing förekom i planeringen av Västra Hamnen och Hammarby Sjöstad på ett vetenskapligt sätt, för att nämna ett exempel, krävs både källor som har skäl att vara positiv till projektet och källor som är kritiska.

1.4 DEFINITIONER

1.4.1 GREENWASHING

Begreppet greenwashing myntades under 80-talet av miljöaktivisten Jay Westerveld. Det var i en uppsats av Westerveld som begreppet användes första gången, där han kritiserade hotellindustrin för att uppmuntra hotellgäster att återanvända sina handdukar med avsikt att värna om miljön. Kritiken riktades mot att hotellindustrins faktiska intresse var att spara pengar och inte att minska verksamhetens miljöpåverkan, som de fick det att se ut utåt. Handlingen att en organisation marknadsför sig som mer värnande om miljön än vad den är definierades som greenwashing och idag yttrar sig konceptet i många typer av organisationer (Becker-Olsen & Potucek 2013).

Greenwashing kan visa sig på olika sätt, hotell-situationen ovan är bara ett exempel. TerraChoice Group¹ (2009) har tagit fram en rapport med namnet *the Seven Sins of Greenwashing*, där sju olika sätt för hur greenwashing kan identifieras är formulerade. Dessa, så kallade synder, är:

1. Synden av dolda kompromisser: När produkter och tjänster marknadsförs som miljömässigt hållbara med hjälp en smal uppsättning attribut, medan andra för miljön viktiga frågor ej uppmärksammas.
2. Synden av inga bevis: När miljöpåståenden görs utan att dessa underbyggs med fakta eller stöds av en tredjepartscertifiering.
3. Synden av vaghet: När miljöpåståenden inte definieras ordentligt eller är breda och öppna för tolkning till den grad att de riskerar att missförstås av mottagaren.
4. Synden av att använda falska märkningar: När påhittade eller ej vetenskapligt styrkta certifieringar och/eller märkningar används för att vilseleda mottagaren att miljöpåståendena kontrollerats av en kvalificerad tredjepart.
5. Synden av irrelevans: När sanningsenliga, men irrelevanta miljöpåståenden görs. Ett vanligt exempel som TerraChoice Group (2009) nämner är produkter som marknadsförs som fria från CFC (klorfluorföreningar) när

¹ Miljökonsultavdelningen för det globala säkerhetsvetenskapsföretaget UL Solutions (UL Solutions 2010)

CFC enligt lag är förbjudna, vilket innebär att produkten i fråga i detta avseende inte är bättre än andra på marknaden.

6. Synden av ”det bättre av två onda ting”: När miljöfördelarna av en produkt eller tjänst framhävs, men den kategori produkten eller tjänsten tillhör inte är speciellt miljömässigt hållbar i ett större perspektiv. Ett exempel som nämns är bränslesnåla sportfordon, som är ett miljömässigt bättre alternativ än traditionella sportfordon, men fortfarande inte miljömässigt hållbara i ett större perspektiv.
7. Synden av att manipulera sanningen: När rentav falska miljöpåståenden görs.

1.4.2 HÅLLBAR UTVECKLING

Boverket (2022a) skriver att begreppet ”hållbar utveckling” myntades år 1981 av Lester R. Brown (miljövetare och författare). Begreppet blev internationellt känt först några år senare, närmare bestämt år 1987 genom att FN-kommissionen för miljö och utveckling använde sig av det i rapporten *Our common future*. I rapporten definierades ”hållbar utveckling” enligt följande: ”... en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (World Commission on Environment and Development 1987, s. 5). Inom begreppet ryms ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter – när dessa samverkar är utvecklingen hållbar (Boverket 2022a).

I denna uppsats riktas fokus framför allt till de ekologiska aspekterna av begreppet, de som berör bland annat klimat, utsläpp, grönstruktur med mera. För variationens skull används ibland begreppet ”miljömässig hållbarhet” i uppsatsen, som ska ses som en synonym till ”ekologisk hållbarhet”.

1.5 UPPSATSENS DISPOSITION

Uppsatsen tar sin början i inledningen där bakgrunden och syftet för uppsatsen, frågeställningar, tillvägagångsättet samt några viktiga definitioner formuleras. Därefter följer litteraturstudien, som tar sin början i en presentation av planeringsprocessen och sedan följs av den information som funnits berörande greenwashing inom fysisk planering. Slutningen följer uppsatsens avslutning, bestående av diskussion och slutsats.



Figur 1. Illustration för uppsatsens disposition.

PLANERINGSPROCESSEN

I detta avsnitt ges en introduktion i den fysiska planeringsprocessen. Syftet med avsnittet är att ge en förståelse för var i processen greenwashing kan förekomma, då det är nödvändigt för att kunna förebygga framtida misstag. Inledningsvis förklaras de globala och nationella mål som övergripande styr den riktning fortsatt planering kan ske, därefter beskrivs några efterföljande delar av processen översiktligt.

2.1 GLOBAL PLANERING

Sverige har idag antagit ett 40-tal globala överenskommelser vars syfte är att vägleda och ge stöd i utvecklingen av en mängd olika områden. En kan se det som en överenskommelse länder emellan att tillsammans driva ett arbete för att åtgärda och förebygga globala problem (Boverket 2022b). Som sagt är antalet överenskommelser många, men Boverket listar några exempel som påverkar planeringen på något sätt. Tre av dessa är:

2.1.1 AGENDA 2030 OCH DE GLOBALA MÅLEN

Agenda 2030 och *Globala målen* antogs av FN:s medlemsländer år 2015 den 25 september. Agendan går ut på att globalt skapa gemensamma riktlinjer för att uppnå ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet och har landat i 17 mål. Målen har delats upp i 169 delmål samt ca 230 globala indikatorer som beskriver hur arbetet ska genomföras och sedan följas upp, för att möjliggöra att målen uppfylls (Globala målen 2021).

Mycket inom *Agenda 2030* och de *Globala målen* kan på ett eller annat sätt länkas till den fysiska planeringen men de mål som har en direkt miljömässig aspekt och som påverkar hur fysiska miljöer kan utformas är framför allt mål 11: *Hållbara städer och samhällen*, mål 13: *Bekämpa klimatförändringarna*, mål 15: *Ekosystem och biologisk mångfald* samt mål 14: *Hav och marina resurser*. Flera av målen är beroende av varandra – för att uppnå ett av målen krävs att insatser sker även i andra mål. Det är exempelvis viktigt att förstå att hållbara städer och samhällen, som tas upp i mål 11, är starkt beroende av resterande nämnda mål (Wallin 2021).

2.1.2 NEW URBAN AGENDA

Även detta är en agenda som FN tagit fram, den antogs 2016. Agendan består av ca 170 åtaganden kring hållbar utveckling som tillsammans skapar en vision av hur städer och tätorter ska utvecklas på ett hållbart sätt. De olika åtagandena tar upp olika perspektiv på hållbar stadsutveckling. Förlust av biologisk mångfald, klimatförändringar, urbana gröna värden och uthållig stadsutveckling är några exempel på miljömässiga områden som lyfts tillsammans med åtaganden mer kopplade till sociala aspekter (Boverket 2022b).

2.1.3 KONVENTIONEN FÖR BIOLOGISK MÅNGFALD

År 1993 antogs *Konventionen för biologisk mångfald* (officiellt namn *Convention on Biological Diversity, CBD*) och dess innehåll har arbetats in i Sveriges nationella miljömål, skriver Boverket (2022b). Konventionens syfte är att bidra med ett gemensamt ramverk inom tre huvudsakliga områden: bevarandet av biologisk mångfald och artrikedom, hållbar resursanvändning samt rättvis fördelning vad det gäller de vinster som uppstår i samband med nyttjandet av genetiska resurser². Naturvårdsverket (2022) har fått i uppgift att ta fram ett förslag till nationell strategi i linje med de ramverk som finns inom CBD, tillsammans med Skogsstyrelsen, Statens jordbruksverk, Statens energimyndighet, Trafikverket, Boverket, Sametinget samt Havs- och vattenmyndigheten. Handlingsplanen planeras att redovisas för Miljödepartementet senast den 1 oktober 2023 och ska fungera som en del av den övergripande miljöstrategin fram till år 2030.

2.2 NATIONELL PLANERING

Boverket (2021b) skriver att parallellt med de globala överenskommelserna som Sverige antagit finns även nationella mål och strategier för planeringen, som sedan påverkar hur regionala och kommunala mål formuleras. Det främsta ramverket är plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken. De som företräder staten i länen är länsstyrelserna, enligt Boverket framgår det via PBL att det är länsstyrelsernas ansvar att samordna de statliga intressena vidare i planeringsprocessen. I en del kommunala frågor som berör exempelvis riksintressen, miljökvalitetsnormer och säkerhet har även länsstyrelsen rätt att ingripa, därav granskas slutliga planförslag av länsstyrelsen. Staten ger också ramar som ej är inom planeringssystemet för PBL, men som påverkar förutsättningarna för hur regioner och kommuner kan arbeta med fysiska miljöers utformning. Nationella planer för transportinfrastrukturen och energiområden är sådana exempel (Boverket 2021b).

Enligt PBL (SFS 2022:929) är det endast i Stockholms län, Skåne län och Hallands län det är ett krav att ha en regional planering. Boverket (2021b) skriver att tanken är att krav på regional planering ska införas i fler län när behovet uppstår, samt när förutsättningar för detta finns. På den regionala nivån tas

² Genetiskt material av verkligt eller potentiellt värde (SLU 2022)

riktlinjer för mark- och vattenanvändningen inom länet fram och ska fungera som vägledning när kommunen tar fram sina planer – översiktsplan och detaljplan.

2.3 KOMMUNAL PLANERING OCH ÖVERSIKTSPLANEN

Kommunen har det främsta ansvaret för den fysiska planeringen, det är där det tas beslut för vilka planer som antas och därmed hur utemiljöer till slut utformas. Den kommunala planeringsprocessen kan delas upp i tre huvuddelar – översiktsplanen, områdesbestämmelser samt detaljplanen (Boverket 2021b).

2.3.1 ÖVERSIKTSPLANEN

Enligt Boverket (2021c) är översiktsplanens syfte att fungera som vägledning och målbild för hur kommunens fysiska miljöer ska se ut och fungera. I översiktsplanen ges riktlinjer för bland annat hur mark och vatten samt bebyggd miljö ska användas, vad som ska bevaras, hur riksintressen tas tillvara samt hur överordnade mål (det vill säga nationella och globala mål) nås.

Att uppnå en hållbar utveckling är grunden i utformningen av översiktsplanen. Boverket skriver också att det är viktigt att planen hålls aktuell, därav bör översiktsplanering inte ses som något alltför statiskt. Översiktsplanen bör kontinuerligt följas upp och analyseras utefter de projekt som genomförts, med gällande översiktsplan som verktyg. Vad gällande översiktsplan har för effekter är alltså en viktig aspekt att ha med sig som verksam inom översiktsplanering (Boverket 2021c).

Ytterligare en viktig del att nämna är att översiktsplanen inte är bindande, endast vägledande. Detta innebär att allt som redovisas i planen inte nödvändigtvis förverkligas, syftet med planen handlar mer om att minska risken för att byggprojekt genomförs utan ett helhetsperspektiv (Boverket 2021d).

2.3.2 DETALJPLANEN OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Detaljplanen är mer ingående än översiktsplanen och brukar upprättas vid nybyggnation eller förändring av befintlig bebyggelse. Här beskrivs vad marken på en specifik plats får användas till, till exempel var ny bebyggelse får lov att byggas. Hur bebyggelsen får utformas kan också beskrivas i detaljplanen. Till skillnad från översiktsplanen är detaljplanen juridiskt bindande (Boverket 2020).

I begränsade områden utan detaljplan kan områdesbestämmelser antas, vilket liknar detaljplanen på flera sätt men skiljer sig då dessa inte ger garanterad byggrätt samt att de inte innefattar regler för genomförande på samma sätt som detaljplanen. Syftet med områdesbestämmelser är att skapa en översiktlig reglering, som blir grunden för kommande, mer detaljerad planering. På detta sätt blir områdesbestämmelserna ett sätt att säkerställa att grunddragen (som ska utgå från översiktsplanen) inte går förlorade (Boverket 2019a).

2.4 ARKITEKTTÄVLINGAR

När en plats ska utformas och det ska bestämmas vilka som får uppdraget att ta fram förslaget kan det gå till på flera olika sätt, skriver Sveriges Arkitekter (2020a). Ett vanligt förekommande sätt är att det sker en arkitekttävling, där tanken är att konkurrens ska bidra till att uppdraget får det mest kvalificerade teamet. Bidragen utvärderas exempelvis efter hur väl form, funktion och ekonomi förenas (Sveriges Arkitekter 2020a). Malmö stad (2022) skriver dessutom, utifrån deras perspektiv som tävlingsanordnare, att det är ett sätt att säkerställa god kvalitet i projektet samt att projektet är genomförbart.

Enligt Sveriges Arkitekter (2020a) kan en tävling utformas på olika sätt, men två vanliga sätt är allmän tävling (vem som helst får lov att delta) och inbjuden tävling (deltagare bjuds in av beställaren). Innan tävling formulerar beställaren visionen och målet för projektet, samt de ekonomiska förutsättningarna som finns. De medverkande arkitekterna får därefter lov att ta fram förslag och delta i tävlingen, där det mest lämpade förslaget sedan väljs ut av en kvalificerad jury. Juryn är sammansatt av representanter från beställarorganisationen i fråga, andra sakkunniga och externa arkitekter.

HUR YTTRAR SIG GREENWASHING I FYSISK PLANERING?

I detta avsnitt presenteras de resultat som berör frågeställning 1. Utgångspunkten för innehållet är analysen av planeringsprocessen som beskrivs i kapitel 2, där delar av processen där det finns risk för greenwashing synliggjordes.

3.1 ANVÄNDANDET AV VAGA, "GRÖNA" BEGREPP

I flera studier (Donovan, 2015; Erden & Öktem Erkartal, 2019; Kurnaz, 2021) beskrivs det faktum att arkitekter och andra professioner gärna sätter någon form av grön stämpel på sina projekt som en trend idag, som grundar sig i ökad medvetenhet för den allvarliga klimatsituationen. Att medvetenheten ökar är givetvis positivt och nödvändigt för att motverka negativ klimatpåverkan. Det som är problematiskt med att hållbarhet blivit en trend och ett sätt att sälja in projekt är att alla projekt inte nödvändigtvis är fullt så hållbara som de marknadsförs. När färdigställda projekt inte stämmer överens med hur det beskrivits i en tidigare fas, kan det röra sig om en form av greenwashing.

I ett avsnitt av Trädpodden (2022) där Anton Spets (stadsträdgårdsmästare Borås stad), Gustav Nässlander (VD trädkontoret) och Hanna Ahlström Isacson (landskapsarkitekt Urbio) deltar diskuteras användandet av "gröna" begrepp, det vill säga begrepp kopplade till miljömässig hållbarhet, som en möjlig del av problemet. Begrepp som "grön", "miljövänlig", "ekologisk" och "hållbar" används frekvent i marknadsföringen av projekt inom fysisk planering, men samtalsdeltagarna menar att begreppen är vaga och kräver en definition för att undvika ouppnådda förväntningar. Begreppet "grönt" till exempel rymmer en stor mängd olika betydelser, det skulle bland annat kunna syfta på biologisk mångfald, förnyelsebar energi, vegetationsstruktur eller ekosystemtjänster (Trädpodden 2022).

I en artikel av Elin Bennowitz (2022b) för tidningen *Byggindustrin* kommenterar även Stefan Uppenberg (hållbarhetsexpert WSP) byggbranschens användning av vaga hållbarhetsbegrepp. Begrepp som nämns som exempel är bland annat "klimatneutral" och "koldioxidneutral". Uppenberg är positiv till att det tas många initiativ för ett miljömässigt hållbart arbete, men menar att det finns risk för greenwashing om begreppen används för lättvindigt, som han beskriver det. Han pekar på vikten av att ha gemensamma definitioner och metoder för att inte riskera att branschen gör sig skyldig till greenwashing (Bennowitz 2022b). Att

gemensamma definitioner är en väg i rätt riktning nämns även i Trädpodden (2022). Ahlström Isacson betonar i samtalet också vikten av att förklara vad som menas och inte lämna begrepp öppna för fri tolkning, för att undvika missförstånd och risk för att förmedla falsk marknadsföring. I avsnittet diskuteras även varför det inte alltid ges en mer konkret beskrivning, med slutsatsen att det ibland grundar sig i okunskap kring begreppen medan andra gånger finns kunskapen men att det slarvas med att förmedla betydelsen och vägen dit. Enligt de tre är detta en form av greenwashing, som ibland sker avsiktligt men i de flesta fall oavsiktligt.

3.2 ÖVERTRO PÅ FÖRMÅGAN

I en artikel av Lena Frändberg (2021) för tidningen *Arkitekten* intervjuas Erik Stenberg (arkitekt, bostadsforskare och lektor KTH) kring hans bild av greenwashing i byggsektorn. I artikeln beskriver Stenberg det som positivt att det miljömässiga engagemanget syns inom branschen, då det tyder på en medvetenhet kring vikten av att arbeta miljömässigt hållbart. Han betonar dock också att det finns en övertro på sin förmåga att hantera dessa frågor i praktiken inom byggbranschen, därför stannar ibland miljömässigt hållbarhetsarbete i de teoretiska planerna. Detta är ett problem som yttrat sig i flera stadsbyggnadsprojekt, menar Stenberg. Exempel på projekt som nämns är Norra Djurgårdsstaden, Liljeholmskajen och Vegastaden, alla i Stockholmsregionen. Även Hammarby Sjöstad, som undersöks närmare senare i uppsatsen, är ett projekt Stenberg nämner som tydligt exempel på greenwashing (Frändberg 2021).

Uppfattningen av att det finns en övertro på sin förmåga inom byggbranschen är något som även tas upp i en artikel av Kolbjörn Guwallius (2021) för tidsskriften *STAD*, där landskapsarkitekt Mattias Gustavsson kommenterar klimatuppropet *Architects Declare*³. Gustavsson beskriver att landskapsarkitekter har ambitionen att arbeta till miljöns fördel, men att de samtidigt tillhör en av de mest negativt klimatpåverkande branscherna. Han menar att det är tydligt att ett miljömässigt engagemang finns, men att det en stor utmaning att arbeta till klimatets fördel i en bransch som på många sätt går ut på att bygga nytt och utveckla fysiska miljöer. I samma artikel deltar även John Helmfridsson (arkitekt och hållbarhetspecialist Boman arkitektur) med en för ämnet intressant aspekt kring hur pengar används i projekt. Helmfridsson beskriver hur det miljömässiga hållbarhetstänket gärna ska synas i projektet, det är en fördel att beställare och brukare av platsen kan se insatserna tydligt då det gör dem lättare att motivera ekonomiskt. Det finns en problematik i detta, menar Helmfridsson, då det inte alltid är den mest synliga insatsen som genererar störst fördelar sett till miljön. Ett exempel som nämns är att de investeringar som görs för ett grönt tak hade kunnat generera fler miljöfördelar om de i stället gjordes för en skogsbonde som brukar sin mark på ett miljömässigt hållbart sätt, men att detta skulle vara svårmotiverat till beställare och brukare (Guwallius 2021).

³ Informell organisation och upprop från 2019 med syfte att påverka arkitektbranschen till att vara mer hänsynsfull mot miljö och klimat, genom att dela erfarenheter, idéer och kunskap (Sveriges Arkitekter 2020b)

3.3 KORTSIKTIG PLANERING

Tidigare i kapitlet nämndes att de deltagande i poddavsnittet från Trädpodden (2022) även samtalade kring en mer avsiktlig form av greenwashing. Anton Spets menar att det förekommer avsiktlig greenwashing i branschen och att hans uppfattning är att många yrkesverksamma, så som kommunbiologer och planarkitekter, delar hans bild. Enligt honom yttrar sig detta i projektplaner som lovar mer än vad som är möjligt, en del visioner som förmedlas är i själva verket inte möjliga att genomföra.

Att ställa frågan “vad står kvar om 10 år?” är ett sätt att syna greenwashing tidigt inom den fysiska planeringen, menar Spets, då det kan innebära att brister i det långsiktiga perspektivet upptäcks. Spets poäng är att frågan verkar ställas i för liten utsträckning idag (Trädpodden 2022). Ett exempel på när frågan kan vara relevant är vid val av trädart och planering av dess växtbädd samt andra påverkande faktorer. Enligt Boverket (2019) genererar äldre träd generellt sett fler ekologiska fördelar, inte minst för den biologiska mångfalden, än ett nyplanerat träd. Att träd får lov att stå kvar en lång tid på en plats är därför att föredra sett ur ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv (Boverket 2019b). En kortsiktig planering där växtmaterialet behöver bytas ut ofta av diverse anledningar, är alltså inte optimal - även om platsen kan upplevas som “grön” av de som brukar platsen (Trädpodden 2022).

3.4 VISIONSBILDER

Grant W. Reid (2002 ss. 10–12) beskriver i boken *Landscape Graphics* att visionsbilder, eller illustrationsbilder, vänder sig främst till kunden och har som syfte att förmedla en framtidsbild av vad ett projekt kan resultera i. Det är ett komplement till projektets övriga, mer tekniska underlag (W. Reid 2002 ss. 10–12). Flera källor är överens om att det finns en problematik i att visionsbilder för arkitektur och stadsbyggnadsprojekt inte alltid stämmer överens med det färdiga resultatet (Rådestad 2018; Andersson & Jörgensen 2015). Ofta är visionsbilderna förskönade i syfte att vara säljande (Andersson & Jörgensen 2015).

I ett examensarbete av energi- och miljöstudenterna Kelly Brandt och Julia Waldhagen (2019) intervjuas landskapsarkitekter kring deras syn på användandet av visionsbilder. I intervjuerna framgår det att visionsbildernas syfte ofta är att förmedla en känsla och karaktär av en framtida plats, många gånger är detaljerna i bilderna oviktiga. En landskapsarkitekt påpekar att det finns en viss problematik i detta, då bilderna är öppna för tolkning och betraktare ibland tolkar in detaljerna i bilderna, vilket skapar förväntningar som inte nödvändigtvis blir tillfredsställda i slutresultatet. Samma landskapsarkitekt menar också att en bidragande faktor handlar om den långa tid en planeringsprocess vanligtvis tar och att det finns många faktorer i processen som kan göra att de tidiga visionsbilderna inte längre är aktuella i den slutliga utformningen. En annan synpunkt som lyfts är att grönstrukturen många gånger prioriteras lågt i förhållande till annat i processen och att detta kan leda till att visionsbilder lovar mer ”grönt” än slutresultatet.

Brandt och Waldhagen (2019) gör också analyser med fokus på grönstruktur, där visionsbilder jämförs med foton från verkligheten. I analyserna värderas grönstrukturen utifrån bland annat kvalitet, förmåga att generera ekosystemtjänster, vegetationsmängd och typ av vegetation. Viktigt att notera är att visionsbilderna förmodligen syftar till att visa miljön under sommaren och foton är tagna under förvåren, vilket därmed ger olika uttryck av grönstrukturen. Resultatet av analysen visar på att visionsbilderna tenderar att förmedla en grönstruktur som är av högre kvalitet än den verkliga grönstrukturen. Påverkande aspekter som nämns är exempelvis att verkligheten visar mer glesvuxet gräs, mindre vegetationsmängd, mindre vegetationsvariation och avsaknad av gröna tak. Värt att nämna är att analyserna inte endast visade på en försämring i ekologiskt avseende gällande bilderna från verkligheten, utan en del jämförelser tydde på förbättringar som exempelvis fler möjligheter till effektiv dagvattenhantering och större omfattning av vegetation.

Nedan följer två bilder från Brandt och Waldhagens bildanalyser, den första är en visionsbild framtagen av landskapsarkitekterna Veronika Borg och Lisa Hellberg och den andra är ett fotografi av uppsatsförfattarna. Noteringar som gjordes av Brandt och Waldhagen i denna jämförelse var att fotografiet visar en vegetation med mindre omfattning och sämre kvalitet, samt en glesare plantering än visionsbilden. De bedömer däremot att visionsbilden visar en bättre dagvattenhantering än verkligheten, bland annat på grund av den brantare lutningen. För en närmare inblick i analysen, se länk i referenslistan (Brandt & Waldhagen 2019).



Figur 2. Visionsbild för Hjorthagsparken, Norra Djurgårdsstaden i Stockholm (Borg & Hellberg 2019).



Figur 3. Fotografi Hjorthagsparken, Norra Djurgårdsstaden i Stockholm (Brandt & Waldhagen 2019).

3.5 KRITIK AV ÖVERSIKTSPLANER

Att översiktsplanen inte är bindande ger kommuner en viss frihet i vilken omfattning den används i det praktiska arbetet och det har visat sig att en del kommuner använder sig av den i högre grad än andra. Detta är något som studerats i rapporten *Kännetecken på bra översiktsplanering* av Boverket (2004). I rapporten diskuteras översiktsplanens betydelse i efterföljande planeringssteg, det vill säga i framtagandet av detaljplaner. Det visar sig att ju större inverkan verksamma tjänstemän och politiker har i framtagandet av översiktsplanen, desto större förtroende och kunskap har de till och om den. Detta innebär i sin tur att översiktsplanen används mer frekvent om de verksamma varit engagerade i den från start. En annan aspekt som tas upp i texten är tolkningsbarheten av översiktsplanen. Det beskrivs en problematik i att en del planer är öppna för många olika tolkningar, då det gör dem svåra att förstå och fatta förtroendefulla beslut utefter. En välfungerande översiktsplan, som frekvent används som riktlinje i den fysiska planeringen, bör därför vara tydlig och lättbegriplig för att tjäna sitt syfte (Boverket 2004).

I en kandidatuppsats av fysisk planerings-studenten Karin Larsson (2014) studeras sex olika översiktsplaner utifrån ett kritiskt förhållningssätt, för att undersöka dess eventuella brister och huruvida det finns ett samband. Språkanvändningen är en faktor som nämns i resultatet, det visade sig finnas ett mönster i de studerade översiktsplanerna att dess målformuleringar och riktlinjer ofta är vaga och ospecifika (Larsson 2014). Enligt Abdul Khakee och Marcus Johansson (2008, s.

177), författarna av boken *Etik i stadsplanering*, är detta något som utmanar översiktsplanens syfte. De menar att den framtida utvecklingen bör beskrivas mer konkret för att bland annat undvika att det som förmedlas i ÖP tolkas fel och att oklarheter kring vem som har ansvar för vilka områden bildas.

3.6 KRITIK AV ARKITEKTTÄVLINGAR

Under 2020 genomfördes en undersökning av Sveriges Arkitekter med syfte att undersöka synen på arkitekttävlingar ur perspektivet som beställare, skriver Via TT (2021). Undersökningen riktade sig till beställare som tidigare anordnat en arkitekttävling och resultatet tyder på en generellt sett mycket positiv inställning till det. 72 % av de deltagande kan tänka sig anordna en ny tävling, framför allt då de anser att tävlingen skapade en tidig dialog i projektet samt att den gav en bra grund för fortsatt utveckling. Men i undersökningen uttrycktes också att det finns en viss sårbarhet i arkitekttävlingen, att det är mycket viktigt att beställaren har förutsättningarna för projektet färdiga och tydligt formulerade. Om styrningen inte är mycket noggrann från beställarens håll finns en risk att grundläggande mål med projektet tappas bort när tävlingsvinnaren tar över.

I en uppsats av arkitektstudenten Johan Tollebrant (2010) ställs allmänna och inbjudna tävlingar mot varandra och dess för- och nackdelar undersöks. En nackdel som lyfts med allmänna tävlingar är det finns risk för att de vinnande arkitekterna inte klarar av att genomföra projektet, då arkitekterna inte alltid har tillräcklig erfarenhet och processen som följer är komplex. I allmänna tävlingar sker ingen prekvalificering, vilket innebär att alla villiga får lov att delta oberoende av erfarenhet eller kunskap. Tollebrant betonar vikten av att juryn är kompetent nog att ta ställning i om projektet är genomförbart utifrån arkitektens planer och erfarenheter, för att kunna säkerställa att projektet blir så som planerat och att ambitionen inte går förlorad.

HUR YTTRADE SIG GREENWASHING I PLANERINGEN AV HAMMARBY SJÖSTAD OCH VÄSTRA HAMNEN?

Här presenteras två stadsbyggnadsprojekt som anklagats för att ha tendenser till greenwashing i planeringen. Projekten presenteras var för sig utifrån hur miljöambitionerna såg ut i planeringen samt hur dessa genomsyras i det färdiga området.

4.1 PROJEKT HAMMARBY SJÖSTAD

4.1.1 PLANERNA

PROJEKTSPECIFIKA PLANER

Hammarby Sjöstad är ett av Stockholms största stadsbyggnadsprojekt, där hamn- och industriområde utvecklas till beboelig stadsdel med stort hållbarhetstänk. Planerna startade i slutet av 80-talet, medan byggandet tog fart år 1994 (Stockholm stad 2022). Doktoranden Anna Green (2006, s. 89) skriver i sin avhandling *Hållbar energianvändning i svensk stadsplanering – Från visioner till uppföljning av Hammarby Sjöstad och Västra Hamnen* att visionen för stadsdelen var ambitiös ur miljösynpunkt, mycket på grund av att Stockholm stad ansökte för att bli värd av OS 2004 och den eventuella OS-byn lokaliserades till just Hammarby Sjöstad. I planeringen av OS-arenor och OS-byar är nämligen miljö- och hållbarhetstänket en förutsättning. Visionerna formulerades i ett särskilt miljöprogram för stadsdelen, vars huvudmål var att stadsdelen ur miljösynpunkt skulle vara dubbelt så lyckad som den mest lyckade nybyggnationen från 90-talets början. Trots att Aten år 1997 antogs som värd för OS 2004 fortsatte miljöprogrammet gälla för Hammarby Sjöstad, vars planering vid denna tidpunkt kommit så långt att den ej stoppas (Green 2006, s.89). När projektet gick från att vara kopplat till OS till att bli ett ”vanligt” stadsbyggnadsprojekt innebar det att en del av stadens förvaltningar visade betydligt mindre intresse för miljösatserna, men programmet skulle fortfarande vara aktuellt (Green 2006, s. 100).

I Miljöprogrammet, som är framtaget av Stockholm stad (1996) står det att Hammarby Sjöstad ska fungera som ”spjutspets” för byggande och levande med miljöhänsyn, ur ett internationellt perspektiv ska stadsdelen föregå som gott exempel och inspirera för en hållbar stadsmiljö. Enligt Green (2006, s. 99) framgår det i markupplåtelseavtalet att byggherrarna ska arbeta i miljöprogrammets riktning, men de riskerade inga sanktioner om de avstod från att göra det. Då programmet (Stockholm stad 1996) ska vara aktuellt under den långa planerings- och byggprocessen ska det ses som ett översiktligt dokument,

med möjlighet att anpassas efter ny forskning och nya erfarenheter. Av denna anledning finns inga konkreta mål formulerade i programmet, utan endast övergripande riktlinjer. Exempel för dessa är följande:

- En så liten naturresursförbrukning som möjligt
- Ett minskat transportbehov
- Principer för hållbar utveckling och tät bebyggelse ska nyttjas
- Förnybara byggnadsmaterial eftersträvas
- En minskad energiförbrukning
- Lösningar ska utformas för att främja ekologiskt levande
- De miljömässigt framgångsrika faktorerna som kommer av processen ska vidareföras, för att bidra till en positiv utveckling på andra håll

I Bilaga 1 till Miljöprogrammet, *Inriktningsmål för Hammarby Sjöstad*, konkretiseras de mål som berör arbetet i processen dock i något större grad och delas upp efter 9 olika områden. Några av dessa är byggmaterial, transporter, energi och materialflöden och här nämns bland annat att 80 % av arbetsresorna ska ske kollektivt, med gång eller cykel, miljöskadligt avfall ska minska med 50 % och energitillförseln ska baseras på förnybar energi (Stockholm stad 1996).

Mål för stadsdelens grönstruktur och hur den ska planeras och fungera framgår ej, varken av Miljöprogrammet i stort eller bilagan. I skriften *Hammarby Sjöstad – BoStad02*, framtagen av ett flertal författare som specialiserar sig inom olika områden, finns däremot mer information. Landskapsarkitekten Karine Menyes och informationsansvarige för projektet Åsa Bodén (2002) skriver i ett kapital att det i planarbetet gjorts stora ansträngningar för både bevarandet av befintlig grönstruktur och anläggandet av ny grönstruktur. De beskriver också hur det planerats för sammankoppling av grönstrukturen, både inom Hammarby Sjöstad och med den redan befintliga grönstrukturen utanför stadsdelen. Ekologiska faktorer som spridningskorridorer för djur och växter, ekodukter⁴, bevarandet av äldre träd och vegetationsvariation nämns också.

VAD SÄGER DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

En fördjupad översiktsplan (FÖP) för Hammarby Sjöstad antogs år 1991. I denna beskrivs att det huvudsakliga fokuset i stadsdelen är att skapa nya bostadsmöjligheter och området ses som en möjlighet att vidga Stockholms innerstad. Detta underbygger, enligt planunderlaget, varför en omfattande exploatering är nödvändig och det nämns även att vid exploateringen ska miljömässiga aspekter prioriteras. En uppdaterad och tät stadsstruktur som saknar de välkända negativa bristerna förtätning kan innebära, som luftföroreningar, buller, brist på grönska med flera, ska eftersträvas. En grönare stadsstruktur ska främjas och bidra till att stadsdelen får en viss förortskaraktär, samtidigt som den har de positiva aspekterna av innerstaden. Den befintliga vegetationen föreslås bevaras för att bilda grunden i framtida naturområden, då den uppvuxna vegetationen anses ha många värden (exempelvis i form av specifika arter). I

⁴ En bro utformad för att djur ska kunna korsa trafik riskfritt (Trafikverket 2020)

planen beskrivs även att cykelförbindelser ska förbättras och främjas, samt att en mer välfungerande kollektivtrafik ska bidra till en minskad biltäthet i Hammarby Sjöstad. Gällande bilanvändningen i området beskrivs även att en stor andel bilfria ytor ska införas, samtidigt som bostäderna ska gå att angöras med bil enligt de krav som finns. Det nämns även att parkering ej bör ligga under bostadsgårdarna (Stockholm stad 1991).

4.1.2 HUR GREENWASHING YTTRADE SIG I PROJEKTET

KRITIK AV MILJÖINTENTIONERNA

Redan i den tidiga planeringen av stadsdelen möttes projektet av kritik. Att Stockholm stad ansökte om att arrangera OS stöttades inte av alla, bland annat kritiserades detta av Naturskyddsföreningen, Förbundet för Ekoparken och även flera av riksdagspartierna (Vänsterpartiet, Folkpartiet och Miljöpartiet). Kritiken kom framför allt ur ett miljömässigt perspektiv, där den omfattande exploateringen ifrågasattes. Då det i ansökan krävdes en redovisning av miljöorganisationers åsikter om att staden eventuellt arrangerar OS, var kritiken problematisk för OS-kommittén. Detta innebar att miljöorganisationerna och de tveksamma partierna ställde krav på OS-organisationen, vilket var en av anledningarna till det mycket ambitiösa miljöfokus i ansökan. Flera av miljöorganisationerna tvivlade dock på hur tillförlitliga miljöåtagandena var, då de misstänktes ha överdrivits i syfte att få medhåll från den kritiska sidan (Green 2006 ss. 96–97). Hållbarhetsforskaren Josefin Wangel (2013) vidrör också detta i ett kapitel av antologin *Hållbarhetens villkor*. Hon pekar här på ytterligare ett skäl att se kritiskt på miljöåtagandena, nämligen att de i första hand kom till med intentionen att vara ett medel för att uppnå andra mål – som att vinna värdskapet för OS.

HÅLLBAR PROFIL TROTS OUPPFYLLEDA MÅL

Wangel (2013) är noga med att betona att planeringen av Hammarby Sjöstad startade för många år sedan, när kraven och praxis såg annorlunda ut än idag, och att det därav finns en viss orättvisa i att utvärdera Hammarby Sjöstad utefter dagens praxis. Men hon menar också att det faktum att Hammarby Sjöstad fortsatt marknadsförs som en miljömässigt hållbar stadsdel och ses som en förebild ger skäl för utvärdering, då det finns en risk att denna marknadsföring inte längre stämmer överens med verkligheten. Enligt Wangel har granskning nämligen visat på att stadsdelen inte är så hållbar som den utgörs för att vara, både energiförbrukningen och utsläpp av växthusgaser inom Hammarby Sjöstad är långt över de mått som eftersträfvats. Detta tyder på att den miljömässiga ambitionsnivån i projektet varit för hög (Wangel 2013), vilket som sagt ett flertal miljöorganisationer och politiker reagerat på redan tidigt i processen (Green 2006 ss. 96–97).

Tveksamhet uttrycktes även bland byggherrar inom projektet. Ett mål för energiförbrukningen i bostadshuset, som innebar att den inte fick överstiga 60 kWh/kvm och år, är ett exempel som byggherrar (även Stockholm Energi) menade inte var rimligt. Enligt dem skulle värdet kunna fördubblas och

fortfarande vara bättre än det genomsnittliga bostadshuset för tidpunkten (Green 2006 s. 99). En utvärdering från KTH framtagen av miljöspecialisten Sofie Pandis och Nils Brandt (2009), som är professor inom industriell ekologi, visar att målet tillsammans med ett flertal andra ej uppfylldes. Utvärderingen visar också på att många av målen är svåra att utvärdera, då data för måluppfyllnader många gånger fattats eller att målen varit oprecisa och därav svåra eller omöjliga att följa upp.

FÖRDELNING AV RESURSER

En annan aspekt som lyfts i Wangels (2013) text är att även om det är positivt med stora miljöåtgärder och att krav ställs till miljöns nytta i nybyggnationer, så är inte enstaka projekt vägen till ekologisk hållbarhet inom stadsbyggandet. Av denna anledning menar hon att det finns skäl att vara kritisk till att det satsas mycket stora resurser på enstaka projekt, som projekt Hammarby Sjöstad, då dessa utgör en mycket liten del av en större helhet. För att nå verklig miljömässig hållbarhet krävs det att resurserna hamnar där nyttan är som störst – vilket inte nödvändigtvis är i ett enstaka projekt.

Ett liknande resonemang förs även av Stellan Fryxell, arkitekt och professor i fysisk planering som varit delaktig i planeringen av Hammarby Sjöstad, i en intervju med Anna Tullberg för P1 Kultur Reportage (2020). Fryxell är i stora drag positiv till projektet, men framför också en åsikt om att alltför stora resurser läggs på tekniska lösningar, för exempelvis sopsortering, elbilar och husisolering. Han menar att intresset för att investera i det mer övergripande arbetet – som skulle kunna generera större och mer långsiktiga miljöframgångar – inte är lika stort, även om resurser till detta finns. I ett vidare samhällsperspektiv, skulle exempelvis en utveckling av spårtrafiken kunna vara mer ekologiskt hållbar på längre sikt än en stadsdel med stark miljöprofil, resonerar Fryxell.

4.2 PROJEKT VÄSTRA HAMNEN

4.2.1 PLANERNA

PROJEKTSPECIFIKA PLANER

Från varvsindustri till ny beboelig stadsdel med stort fokus på ekologi, det var målet när den nya stadsdelen Västra Hamnen skulle ta form i Malmö. I ett samarbete mellan bomässan Bo01⁵ och kommunen inleddes planarbetet år 1998. Tillsammans med byggherrarna tas ett kvalitetsprogram fram, med miljökrav samt arkitektoniska krav. Kvalitetsprogrammets syfte var att användas som styrmedel av de som planerade och byggde området, en strategi för att hållbarhetsvisionen skulle genomsyras i verkligheten. Även om programmet fanns med i markanvisningsavtalet mellan Malmö stad och byggherrarna, fanns varken några sanktionsmöjligheter i det fall krav inte uppfylldes, eller incitament för särskilt goda lösningar. Påskriften från byggherrarnas håll, likt situationen i för

⁵ Bostadsmässa i Västra Hamnen, Malmö. Mässan hade en ekologisk profil med tema "Framtidsstaden i det ekologiskt hållbara informations- och välfärdssamhället". Mässarkitekt Klas Tham (Malmö stad 2021)

miljöprogrammet i Hammarby Sjöstad, var därför mer av ett moraliskt åtagande (Larsson & Wallström 2005 s. 41–42).

I kvalitetsprogrammet, vars redaktör är Eva Dalman (2002), beskrivs att området ska fungera som starkt exempel på hållbar stadsutveckling i ett europeiskt perspektiv och ett sätt att skapa diskussion kring hållbara samhällen i Sverige och internationellt. Utifrån programmet framgår det tydligt att ambitionsnivån för området var hög och att det lades stort fokus på teknisk innovation för att skapa ekologisk framgång. Landskapsarkitekten Gunilla Lindholm (2001) skriver i en artikel för Gröna Fakta att det även var tydligt att Bo01 hade ovanligt stort fokus på utemiljön, i jämförelse med tidigare bomässor. De mellanrum som skapades mellan byggnaderna var ej tillfälligheter.

Nedan ges några exempel från kvalitetsprogrammet på mål som sattes i område, med fokus på den ekologiska aspekten:

- Genom att många biotoper byggs upp ska den biologiska mångfalden bli så stor som möjligt, inom de ramar som tät stadsbebyggelse ger
- Artrikedom bland växter och djur ska eftersträvas
- Det ska finnas passande livsmiljöer för djur och insekter
- När material väljs prioriteras skånska, lokala alternativ
- Kollektivtrafiken och cykelvägnätet ska vara välplanerat
- Dagvattenhanteringen ska vara välfungerande
- Bra förutsättningar ska ges för plantering
- Luftkvalitet och mikroklimat ska vara av god kvalitet

I kvalitetsprogrammet beskrivs också att den ekologiska hållbarheten ska speglas i stadsdelens gestaltning för att stärka platsens identitet - det ska inte bara vara mätbart att de insatser som gjorts ger resultat utan rent visuellt ska det synas att ekologisk hållbarhet varit ett huvudtema. Detta ska yttra sig bland annat genom en stor andel sydvända husfasader (ett sätt att ta vara på solljus), öppen dagvattenhantering samt stor mängd vegetation (Dalman 2002).

Bomässan hade ekonomiska problem och för att de höga miljöambitionerna skulle realiserars var bidrag en nödvändighet, skriver Green (2006, ss. 106–110). Det söktes bland annat bidrag för omfattande marksaneringar i området samt miljöinsatserna, vilket resulterade i ett belopp på 250 miljoner. Efter att bidraget tagits emot ansökte även byggherrarna LIP-medel⁶, vilket också möjliggjorde att satsningarna kunde genomföras.

VAD SÄGER DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN

I översiktsplanen för Västra Hamnen, framtagen av Malmö stad (1999) beskrivs de miljömässiga ambitionerna utan att planen detalj-reglerar hur dessa ska realiserars. Underlaget uttrycker att syftet med planen är att fungera som riktlinje och motor för att se till att insatser *görs*, inte att reglera *hur* de görs. Det beskrivs dock en del huvudsakliga strategier som enligt Malmö stad bör appliceras i planeringsprocessen för att möjliggöra att miljömålen nås. En sådan är att

⁶ Lokala investeringsprogram. Statliga bidrag till kommuner som utför ett arbete med syfte att främja en ekologiskt hållbar utveckling (SFS 1998:23)

ekologiska aspekter implementeras så tidigt i processen som möjligt, då detta innebär färre risker för att reningsprocesser måste genomföras i ett senare skede. Reningsprocesser, till följd av dåligt implementerade miljöstrategier, är nämligen ofta invecklade att genomföra och därav bör de förebyggas.

Underlaget tar upp flera miljömässiga inriktningar som ska appliceras i Västra Hamnen. Stadsdelen ska profileras som miljöanpassad, både vad det gäller bebyggelsen, grönstrukturen och trafiksystemet. Utvecklingen av Västra Hamnen ses som ett första steg i ett mer miljömässigt hållbart, tätt stadsbyggande och även en plats där nya, oprövade metoder får lov att prövas. I byggskedet ska hänsyn till resursförbrukning och miljöpåverkan tas, samt ska förutsättningar ges för att brukandet av boendena och verksamheterna kan vara miljömässigt hållbart och energisnålt. Det ska värnas om och arbetas mot en blandning av biotoper i utemiljöerna och biologisk mångfald nämns flera gånger i underlaget, det nämns exempelvis att biologisk mångfald ska finnas även på bebyggelsen. Planen tar även upp specifika mål för området, så som att fossila bränslen som energikälla näst intill inte ska användas, användning av metaller ska ske i slutna kretslopp samt att god vattenkvalité ska säkerställas.

Utöver redan nämnda miljöambitioner läggs stor vikt på att förmedla bilden av en miljömässigt fungerande trafiksituation för Västra Hamnen. Att kollektivtrafiken ska gynnas är en del av detta, men Malmö stad skriver också att ett hållbart trafiksystem kräver fler åtgärder. En prioritering av gång- och cykeltrafik, ett gynnande av bilpooler, en gatstruktur som gynnar miljön och parkeringsstyrning är också nödvändiga steg. Det beskrivs också att miljöanpassade fordon, som fordon som drivs av el eller gas, ska få bättre parkeringsmöjligheter än bensin- eller dieseldrivna fordon och även att infrastrukturen ska gynna denna typ av fordon.

I den fördjupande översiktsplanen finns även konsekvensbeskrivningar formulerade, som exempelvis tar upp att häckande fågelarter förväntas missgynnas av exploateringen samt att utsläppen av växthusgaser inte förväntas förvärras i betydande skala (Malmö stad 1999).

4.2.2 HUR GREENWASHING YTTRADE SIG I PROJEKTET

BO01 RESULTAT

I antologin *Bo01 Hållbar framtidsstad – Lärdomar och erfarenheter* sammanfattar ett flertal forskare de lärdomar och erfarenheter som kommit av de miljöprojekt som genomfördes i byggandet av Bo01 i Västra Hamnen. I texterna analyseras både områdets utemiljöer och dess byggnader, då det skedde miljöinsatser med fokus på båda delar (Persson 2005).

Som nämnt under rubrik 4.2 var ett av målen med området att det skulle visa på ett gott exempel på hållbar stadsutveckling och därmed fungera som inspirationskälla inför framtida projekt (Dalman 2002), detta är något som Per-Arne Nilsson, Jon Andersson, Per-Olov Hallin och Per Hillbur (2005, ss. 19–30) kommenterar i kapitlet *Bo01 som modell för framtiden?*. I kapitlet diskuteras hur väl Bo01 fungerar som modell för framtida projekt, utifrån ett

hållbarhetsperspektiv. De uttrycker en generellt sett positiv syn på hur väl grönstrukturen och dagvattensystemet fungerat och att principerna för dessa används flitigt som inspiration till efterföljande projekt. Det är intressant då miljövetenskapsstudenten Amelie Stjernhav (2002) i sitt examensarbete, där hon utvärderar hållbarhetsaspekterna för Bo01, i stället beskriver ett missnöje med grönstrukturen. Stjernhav menar att resultatet inte lever upp till de höga ambitionerna och påpekar att Bo01 generellt sett är ett mycket ”grönt” område, men att ambitionen var att det skulle bli ännu grönare. De underjordiska parkeringarna, som försvårar goda planteringsförhållanden ovanpå, nämns som exempel som går emot ambitionen för grönstrukturen.

MISSLYCKADE ENERGIRESULTAT

Vad det gäller husbyggnationen i området tar Nilsson et al. (2005, ss. 19–30) upp bristande faktorer, som framför allt berör energiåtgång. Genom en utvärdering av energianvändningen i området visade det sig att flerbostadshusen använder betydligt mer el och värme än vad de beräknats göra. Enligt resultatet finns flera anledningar till att beräkningarna visade sig vara för optimistiska, bland annat nämns misslyckad injustering, felaktiga systemval, bristfälliga beräkningsverktyg och tidspress vid kvalitetssäkringen som bidragande faktorer.

Husens energiåtgång tas även upp i artikeln *”Green fix” as crisis management. Or, in which world is Malmö the world’s greenest city?*, skriven av universitetslektorerna Ståle Holgersen och Andreas Malm (2015). Holgersen och Malm skriver att en låg energianvändning var en av grundpelarna i skapandet av Västra Hamnens hållbarhetsprofil, men att husen i Bo01 eller Flaggskeppet (ett annat bostadsområde i Västra Hamnen) i själva verket inte förbrukar mindre energi än övriga svenska hus (Holgersen & Malm 2015). Energianvändningen är alltså en mindre lyckad del med området, men det är viktigt att nämna att det finns många miljömässiga framgångar i Västra Hamnen. Ett medvetet undvikande av farliga kemikalier, planerandet av bostadsnära källsortering och cykelparkeringar, vattenbesparande installationer är några framgångsfaktorer (Nilsson et al. 2005, ss. 19–30).

EKONOMISKA MOTIV

I texten av Holgersen och Malm (2015) nämns fler kritiska synpunkter på projektet Västra Hamnen, som inte är specifikt riktade till energianvändningen. I en intervju för artikeln beskriver Christer Larsson, stadsbyggnadsdirektör i Malmö mellan 2005–2019, att det huvudsakliga intresset i byggandet av Västra Hamnen var att locka fler invånare till Malmö, främst av ekonomiska anledningar. Det starka miljöfokus kom senare i processen och enligt Larsson hade detta en stor roll när det kom till att bygga ett varumärke för projektet, men det var också ett sätt att visa på nytänkande idéer för städer. Larsson nämner också att de miljömässiga målbilderna till en start var mycket vagt formulerade och mer av ett varumärke, men att de under processens gång fylldes med mer och mer mening och faktiska metoder. Enligt Larsson var bidraget genom LIP i kombination med det faktum att det fanns en stor empati för miljöfrågor något som gjorde detta möjligt. Det blev tydligt att ett starkt miljöfokus bidrog till ekonomiska fördelar, något som Malmö var beroende av efter den ekonomiska krisen under 90-talet,

vilket gjorde att miljömässiga insatser fick mer tyngd under projektets gång (Holgelsen & Malm 2015).

DOLDA NACKDELAR

I samma artikel skriver Holgelsen och Malm (2015) vidare om att det finns en problematik med hur Västra Hamnen genom dess ekologiska profil blev ett sätt att marknadsföra Malmö på. Enligt dem finns exempel som tyder på att det ekologiska fokuset använts för att sätta andra, mindre positiva aspekter av projektet i skymundan. Ett exempel som tas upp handlar om fartygsindustrin som var verksam i området innan omvandlingen, som innebar stora påfrestningar för miljön och som var en betydande del av den miljöprofil som skapades när området skulle gå från miljöpåfrestande till hållbar. Malmö stad (2021) skriver att Kockumskranen, världens största bockkran, år 2002 såldes till världens största varv Hyundai Heavy Industries i Sydkorea. Poängen Holgelsen och Malm (2015) vill visa på är att även om den huvudsakliga industrin avvecklades i området, och möjliggjorde att Västra Hamnen kunde bli mer miljömässigt hållbart, så innebar det inte att miljöpåfrestningarna försvann - de flyttades helt enkelt bara till annan plats.

En annan aspekt som lyfts är hur en medvetet försökte rikta uppmärksamheten på stadsdelens goda cykelförhållanden och möjlighet till bilpooler, samtidigt som det planerades för ett parkeringshus med plats för 450 bilar samt för goda möjligheter till privat parkering vid områdets bostäder (Holgelsen & Malm 2015). I en intervju för Institutet för bostads- och urbanforskning på Uppsala universitet (2022) nämner Holgelsen dessutom att parkeringshusen i området många gånger är täckta av gröna växter eller solpaneler vilket lätt tar fokuset, samtidigt som det faktum att det är ett parkeringshus döljs. Enligt han är detta ett exempel som ligger mycket nära greenwashing.

AVSLUTNING

5.1 DISKUSSION

5.1.1 DISKUSSION AV RESULTAT FRÅGESTÄLLNING 1

I frågeställning 1 undersöks hur greenwashing yttrar sig inom den fysiska planeringen utifrån ett övergripande perspektiv.

Genom litteraturstudien visade sig ett flertal olika sätt greenwashing, eller tendenser till greenwashing, yttrar sig på inom planeringsprocessen. Anledningen till att jag väljer att kalla det tendenser till greenwashing beror på att majoriteten av det som presenteras i resultatet inte fullständigt är greenwashing per definition, men ligger mycket nära begreppet.

Användandet av vaga, ”gröna” begrepp är något som diskuterats i flera källor, i Trädpodden (2022) diskuteras detta inom landskapsarkitekturen och Larsson (2014) samt Khakee och Johansson (2008, s. 177) kommenterar även vaga formuleringar i samband med översiktsplanering. Detta tyder på att öppna formuleringar kopplade till miljö upplevs vara ett problem inom flera delar av den fysiska planeringen. Att resonemang gällande miljön formuleras vagt är inte nödvändigtvis avsiktlig greenwashing, som nämnt i Trädpodden (2022) kan det även bero på bristande kunskap eller att det slarvas med att underbygga och definiera begreppen. Med tanke på att vaga begrepp faller inom en av de synder (synden av vaghet) som TerraChoice Group (2009) listade i *the Seven Sins of Greenwashing* samt att Uppenberg i Bennowitz (2022b) artikel beskriver att gemensamma definitioner i branschen är ett sätt att undvika greenwashing, finns dock skäl att uppmärksamma problemet. De eventuella konsekvenserna som kan komma av vagt underbyggda formuleringar, exempelvis ouppnådda förväntningar och missförstånd kring miljömässiga insatser (Trädpodden 2022; Delmas & Burbana 2011), visar också på riskerna som finns om problemet får fortgå.

Precis som vaga formuleringar kan öppna upp för fri tolkning och därmed ibland feltolkning eller falska förväntningar, visade resultatet att visionsbilder kan göra detsamma. Studien av Brandt och Waldhagen (2019) visar på att det finns ett glapp mellan de som utformar visionsbilder och de som betraktar dessa, som grundar sig i oklarheter kring visionsbildens syfte. Att visionsbildens uppgift är att visa på en karaktär och en känsla av en plats är inte nödvändigtvis självklart för betraktaren. Som nämnt kan visionsbilder innehålla detaljer som lätt kan tolkas in även om så inte är syftet, i visionsbilden av Borg och Hellberg (2019) syns exempelvis fjärilar och betande djur som möjligen skulle kunna föra tankarna till biologisk mångfald även om detta inte nödvändigtvis fokuserats på i projektet. Att visionsbilder riskerar att ge en falsk bild av verkligheten kan därmed även ses som en potentiell källa till greenwashing, därav uppmärksammas detta i denna uppsats. Dock är det viktigt att notera att denna slutsats nästan enbart bygger på studien av Brandt och Waldhagen (2019) och för att kunna säkerställa

validitet hade förmodligen fler källor och alternativt egna undersökningar behövts.

En intressant aspekt som sätter ämnet greenwashing inom fysisk planering i ett större perspektiv förmedlades i Guwallius (2021) artikel. Här lyfts att det finns en viss motsägelse i byggbranschen i stort, som handlar om att yrkesverksamma gärna lyfter sina hållbarhetsprojekt och övrigt miljömässigt arbete samtidigt som de tillhör en av de branscher som har störst negativ påverkan på miljön. Då detta påminner mycket om en av synderna (Synden av ”det bättre av två onda ting”) som TerraChoice Group (2009) presenterade, som handlar om att miljömässigt hållbart arbete utförs i ett sammanhang som övergripande inte är hållbart, kan det ses som en yttring av greenwashing.

Erik Stenberg var inne på ett liknande spår när han i Lena Frändbergs intervju (2021) beskrev att det finns en övertro på förmågan i branschen när det kommer till att hantera miljömässiga hållbarhetsfrågor i praktiken, något som kan innebära att miljöambitioner ej når hela vägen till resultat. Även Spets (Trädpodden 2022) antydde detsamma när han beskrev att greenwashing kan yttra sig i planer som lovar mer än vad som är möjligt i praktiken. Om detta är en yttring av greenwashing eller inte kan diskuteras. Greenwashing kopplas genom sin definition oftast till ett avsiktligt överdrivande gällande miljöåtaganden och det är svårt att identifiera om ouppnådda miljöambitioner är ett resultat av greenwashing eller något annat. Alternativa orsaker skulle kunna vara exempelvis bristande kunskap, felberäkningar eller oväntade händelser under processens gång, vilket inte är regelrätt greenwashing men vars eventuella konsekvenser ligger mycket nära de som kommer av greenwashing. Frändberg (2021) nämner att exempel på sådana konsekvenser kan vara att verkligt miljömässigt hållbara handlingar missgynnas, tilliten för miljöpåståenden minskar, att miljömål ej nås samt att det kan innebära ett ogynnsamt slöseri med resurser.

Inga tydliga tecken på greenwashing har genom litteraturstudien påträffats gällande arkitektävlingar, däremot har några viktiga aspekter funnits som är värda att ta upp. Det kanske viktigaste att ta med sig från avsnittet kring arkitektävlingar handlar återigen om vikten av tydliga och konkreta formuleringar som underbyggs väl, i detta fall från beställaren för att undvika att grundläggande mål inte tappas bort när ansvaret skiftar från beställaren till tävlingsvinnaren (Via TT 2021). Har exempelvis en kommun i beställarroll en tydlig vision av hur en plats ska se ut och fungera miljömässigt och förmedlar den väl till de som får i uppgift att ta sig an platsen, är risken för att de miljömässiga ambitionerna inte når fram till resultatet mindre. En annan aspekt som kom fram är att allmänna tävlingar enligt Tollebrant (2010) kritiserats för att inte kunna säkerställa att de vinnande arkitekterna är kvalificerade nog för att genomföra projekten fulländat, och att allmänna tävlingar därmed inte heller kan säkerställa att ambitionerna nås. Detta skulle eventuellt kunna tolkas som att allmänna tävlingar har en ökad risk för greenwashing jämfört med inbjudna tävlingar, dock skulle jag inte dra den slutsatsen enbart på denna källa utan det behövs fler källor som påpekar detsamma för att öka tillförlitligheten. Dessutom antyder Tollebrant själv att så länge juryn är kompetent bör inte allmänna tävlingar vara bättre än inbjudna tävlingar, vad det gäller att säkerställa att målen nås i resultatet.

5.1.2 DISKUSSION AV RESULTAT FRÅGESTÄLLNING 2

I frågeställning 2 smalnar ämnet av något och fokuseras på två stadbyggnadsprojekt, Hammarby Sjöstad i Stockholm och Västra Hamnen i Malmö.

Det tydligaste yttringen av greenwashing som visat sig i resultatet av frågeställningen anser jag vara det som tas upp under rubriken *Dolda nackdelar* (se underrubrik till avsnitt 4.2.2), gällande Västra Hamnen. De motsägelser som beskrivs av Holgersen och Malm (2015), exempelvis gällande bilarnas roll i Västra Hamnen samt avvecklingen av den huvudsakliga industrin, tyder på att det inom projektet jobbat aktivt med att de miljömässiga nackdelarna ska skymmas av fördelarna, vilket faller nära en form av greenwashing (Synden av dolda kompromisser) som TerraChoice Group (2009) nämner. Även Stjernhavs (2002) resonemang kring hur underjordiska parkeringar är något som jobbar mot de miljömässiga ambitionerna är något som kan tolkas som om bilen prioriterats mer än de velat erkänna.

En intressant aspekt som lyftes i avsnitt 4.1.2, och även i avsnitt 3.2, är hur miljöinsatser görs där de inte nödvändigtvis gör som mest nytta, även om möjligheter och resurser finns. Fryxell jämför hållbarheten i en stadsdel med stark miljöprofil med en utveckling av spårtrafiken, för att visa på att det finns andra projekt som eventuellt hade kunnat generera fler och mer långsiktiga miljöfördelar än ett stadsdelsprojekt (P1 Kultur Reportage 2020). Helmfridsson problematiserar att miljöinsatser helst ska visas tydligt i projekt, och att detta inte nödvändigtvis är lika med den mest gynnsamma insatsen (Guwallius 2021). Projekt som Hammarby Sjöstad eller Västra Hamnen kan högst sannolikt inspirera fler att arbeta mot en mer miljömässigt hållbar framtid, det visar resultatet under rubriken *BO01 resultat* (avsnitt 4.2.2). Det kan också antas att det faktum att miljöinsatser syns i projekten sannolikt bidrar till ökad uppmärksamhet och positiv diskussion. Jag anser dock att yttrandena från Fryxell och Helmfridsson tyder på att en medvetenhet om att det går att göra mer än vad som idag görs finns i branschen. Att branschen är medveten, men ändå låter bli att arbeta så hållbart som möjligt och i stället satsar på enskilda projekt eller enskilda delar i ett projekt med mindre ekologisk lönsamhet, är möjligen inte greenwashing. Dock kan det ge ett sken av att branschen gör mer än vad den i själva verket gör, vilket är problematiskt.

Gemensamt för båda projekten var att de huvudsakliga målen för projekten inte handlade om miljömässig hållbarhet, trots mycket starka hållbarhetsprofiler. I den fördjupade översiktsplanen för Hammarby Sjöstad (1991) beskrivs att huvudsyftet var att skapa nya bostadsmöjligheter, medan i Västra Hamnen var det huvudsakliga syftet, enligt Holgersen och Malm (2015), att locka fler invånare till Malmö och förbättra stadens ekonomiska situation. Att bygga en ekologisk profil när den huvudsakliga avsikten är något annat betyder inte nödvändigtvis att miljöinsatserna inte är genuina eller tas på allvar, men att miljöorganisationer, enligt Green (2006), varit tveksamma till hur tillförlitliga miljöambitionerna var tyder på att det oavsett innebär en risk för att förtroendet till projektet minskar.

Något annat som är gemensamt för projekten är det tagits fram skriftliga program för de miljömässiga riktlinjerna, Miljöprogrammet för Hammarby Sjöstad och Kvalitetsbeskrivningen för Västra Hamnen. Också var det gemensamt för båda programmen att det ej fanns några sanktionsmöjligheter om det som stod inte användes i praktiken (Larsson & Wallström 2005 s. 41–42; Green 2006, s. 99) vilket i uppsatsens sammanhang anses vara intressant. En kan ställa sig frågan hur stor vikt miljöåtgångarna faktiskt har, när projektledningen inte ställer några formella krav.

I den FÖP som berör Hammarby Sjöstad (Stockholm stad 1991) beskrivs miljöambitionerna relativt översiktligt. Det nämns exempelvis att befintlig vegetation i första hand ska bevaras, att miljömässiga aspekter ska värnas om i den täta stadsstrukturen, att cykeln ska främjas och biltätheten minska. När området studerats utifrån uppsatsens tema har inga källor kritiserat översiktsplanen för att göra sig skyldig till greenwashing, eller något liknande. När jag analyserar planen utefter de resultat som presenteras i avsnittet *Kritik av översiktsplaner* (se 3.5), där översiktsplaner exempelvis kritiserar för att vara för vaga, använda många öppna begrepp och ett otydligt språk, anser även jag att planen inte är problematisk i sammanhanget. Planen är i stora drag lättförståelig och de riktlinjer som kopplas till miljön, som dock är förhållandevis få, är underbyggda och förslag på hur en kan arbeta med dessa ges.

I Västra Hamnens ÖP (Malmö stad 1999) tar miljöambitionerna större plats än i planen för Hammarby Sjöstad, här ges fler exempel på miljöanpassat arbete och här finns också en konsekvensbeskrivning som tar upp eventuella konsekvenser projektet har på miljön. Likt Hammarby Sjöstads FÖP upplevs inte planen vara vagt formulerad och även denna plan är lättförståelig och underbyggd. Det har inte heller hittats några källor som riktat kritik specifikt mot Västra Hamnens ÖP, eller Malmös då gällande ÖP. Något som dock skulle kunna ses som problematiskt i Västra Hamnens ÖP är som tidigare nämnt hur bilens roll framställs. Även här beskrivs hur bilen bör missgynnas på olika sätt, exempelvis genom parkeringsstyrning, vilket är motsägelsefullt med tanke på att det enligt Holgersen och Malm (2015) planerades för stora parkeringshus och goda möjligheter till privat parkering.

Båda projekten har visat på resultat som inte fullständigt lever upp till de miljöambitioner som uttryckts, något som inte per automatik är greenwashing men som tåls att ifrågasättas då projekten idag fortfarande har en stark miljöprofil. De resultat som framhävts som minst lyckade är energimålen, som verkar ha varit för ambitiösa i båda projekten men framför allt i projekt Hammarby Sjöstad. Detta kan koppla an till avsnittet *Övertro på förmågan* (se 3.2), då en möjlig anledning till att energimålen ej nås skulle kunna bero på att ambitionerna och viljan funnits där men att teorin inte lyckats slå igenom fullständigt i det praktiska arbetet.

5.1.3 METODDISKUSSION

Uppsatsen har som tidigare nämnt byggts upp med hjälp av litteraturstudier. Att endast arbeta med litteraturstudier var från början av projektet inte en självklarhet, då även intervjuer i kombination med litteraturstudier också var en möjlig väg att

gå. Att intervjua en eller flera personer som varit verksamma inom projekten kopplade till frågeställning 2, som var en tänkbar plan i början, hade kunnat vara ett intressant inslag som möjligtvis gett fler aspekter till analysen av stadsbyggnadsprojektet. Anledningen till att intervjuer uteslöts ur metoden var dels att tillräcklig information för att besvara frågeställningen ansågs finnas i litterära källor, men framför allt då det bedömdes, i samråd med handledare, vara komplicerat att finna oberoende personer som varit verksamma inom projekten. Få av dem som jobbat med projekten, som exempelvis fysisk planerare, landskapsarkitekter, projektledare och byggherrar, skulle förmodligen erkänna att tendenser till greenwashing funnits i processen. Trots detta hade tankar från dessa kunnat vara givande i uppsatsen som en form av motpol till kritikerna, men då dessa röster finnes även i litterära källor sågs inte detta som ett tillräckligt starkt motiv till att genomföra intervjuerna.

En svaghet litteraturstudien har är att den inte innefattar en komplett bild av alla de sätt greenwashing kan yttras på inom fysisk planering. Genom att studera planeringsprocessen och i vilka sammanhang greenwashing diskuteras insåg jag snabbt att greenwashing är en invecklad process, som av förklarliga anledningar är svår att syna. Att precis peka ut greenwashing inom den fysiska planeringen är därav en stor utmaning. Olika källor har beskrivit många möjliga yttringssätt av greenwashing, såpass många att uppsatsens ramar inte fullständigt räcker till för att förklara de alla på ett ingående sätt. Därav gjordes ett urval som till stor del baserats på de exempel som tagits upp av ett flertal olika källor, av anledningen att detta stärker sannolikheten för att det är ett mer utbrett problem och inte engångsföreteelser.

5.1.4 FÖRSLAG TILL VIDARE STUDIER

En del av arbetet i att motverka användningen av greenwashing är att synliggöra problemet samt hur och var i processen det sker, vilket är syftet med denna uppsats. Ett nästa steg skulle kunna vara att vidare undersöka vad för metoder det finns för att undvika greenwashing, hur väl dessa fungerar och vad det finns för utvecklingsmöjligheter. Hur arbetar kommuner för att undvika greenwashing inom fysisk planering? I vilken utsträckning utvärderas miljöambitionerna i förhållande till resultatet i stadsbyggnadsprojekt? Hur regleras greenwashing och finns sanktioner vid förekommandet av det? Detta är exempel på frågor som föreslås inspirera framtida studier. Ytterligare ett område som är öppet för vidare studier, som kommit på tal i diskussioner under uppsatsens gång, är närmare undersökning av de konsekvenser greenwashing har inom den fysiska planeringen. Att redovisa i vilken omfattning greenwashing påverkar, både lokalt och i ett större perspektiv, hade kunnat leda till intressanta insikter som leder till en ökad medvetenhet kring ämnet i branschen.

5.2 SLUTSATS

Syftet med uppsatsen är att synliggöra hur greenwashing yttras inom den fysiska planeringen. Den huvudsakliga slutsatsen som kommit av resultatet är att det finns

flera exempel av greenwashing inom fysisk planering och kan därmed motivera att det finns skäl att göra förändringar som motverkar problemet. Uppsatsen kan ses som ett redskap för att i framtiden identifiera problemet tidigt i processen, och på så vis motverka att greenwashing sker. Fler studier krävs dock för att närma sig konkreta metoder för hur greenwashing motverkas effektivt.

Greenwashing är ett komplext begrepp och även om inte alla resultat fullständigt lever upp till begreppets definition visar det på att det finns problematik inom fysisk planering som påminner mycket om greenwashing. Tendenser till greenwashing kan förekomma i flera av stegen i planeringsprocessen, tecken har visats bland annat i översiktsplaneringen, projektbeskrivningar och visionsbilder.

Enligt resultatet kan användandet av vaga, miljömässiga begrepp och formuleringar tolkas som en av de mest vanliga yttringarna av greenwashing, då detta nämndes i ett flertal källor utifrån olika perspektiv inom ämnet. Att det finns en övertro på förmågan inom fysisk planering, som innebär en risk för att miljömässiga ambitioner ej realiseras, visades också och kan innebära yttringar av greenwashing i form av att det lovas mer än vad som görs i verkligheten. I likhet med detta finns även en viss motsägelse i branschen i stort, där starka miljöambitioner yttras i en bransch som i högsta grad verkar negativt ur miljösynpunkt. Resultatet tyder även på att visionsbilder kan vara en källa till greenwashing, då det faktiska syftet med dessa lätt kan feltolkas av betraktaren och innebära förväntningar som ej nås i verkligheten. Dock skulle fler stödjande resultat behövas för att kunna dra en säker slutsats kring detta.

Genom analysen av Hammarby Sjöstad och Västra Hamnen visade sig en av de mest tydliga yttringarna av greenwashing, nämligen att miljöfördelarna i ett projekt lyfts fram medan nackdelarna aktivt skymms undan. Att resurser ibland satsas där de inte gör som störst miljönytta långsiktigt, trots att medvetenheten och resurserna finns för att göra mer, visade sig också genom denna analys. Ytterligare en slutsats är att det finns en problematik kopplat till greenwashing med att miljömässiga krav utan sanktionsmöjligheter användes i de båda projekten. Resultatet visar även på att båda projekten hade andra huvudsakliga motiv än att vara miljömässigt hållbara stadsdelar, vilket har fått en del att ifrågasätta hur tillförlitliga miljöåtagandena är.

REFERENSER

- Andersson, J. & Görgensen, M. (2014). *Säljande överklighet - En kritisk granskning av osanningar i visionsbilder*. Kandidatuppsats, Landskapsarkitektprogrammet. Sveriges lantbruksuniversitet.
https://stud.epsilon.slu.se/8386/1/anderson_j_jorgensen_m_150818.pdf
- Becker-Olsen, K. & Potucek, S. (2013). Greenwashing. I Idowu, S.O., Capaldi, N., Zu, L., Gupta, A.D. (red). *Encyclopedia of Corporate Social Responsibility*. Springer, Berlin, Heidelberg, ss. 1318–1323.
- Bennewitz, E. (2022a). Anders Sjelvgren vill ha byggregler som främjar återbruk: ”Det är fortfarande nyproduktion vi skriver för”. *Byggindustrin*. 21 september.
<https://www.byggindustrin.se/affarer-och-samhalle/hallbarhet/anders-sjelvgren-vill-ha-byggregler-som-framjar-aterbruk-det-ar-fortfarande-nyproduktion-vi-skriver-for/> [2023-02-17]
- Borg, V. & Hellberg, L. (2019). *Visionsbild för Hjorthagsparken* [illustration].
<http://veronikaborg.se/portfolio/hjorthagsparken/> [2023-03-03]
- Bennewitz, E. (2022b). Varnar för greenwashing när branschen saknar gemensamma definitioner. *Byggindustrin*. 27 oktober. <https://www.byggindustrin.se/affarer-och-samhalle/hallbarhet/varnar-for-greenwashing-nar-branschen-saknar-gemensamma-definitioner/> [2023-02-27]
- Boverket (2004). *Kännetecken på bra översiktsplanering* (Rapport 1).
https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2004/kannetecken_pa_bra_oversiktsplanering.pdf
- Boverket (2019a). *Områdesbestämmelser*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/omradesbestammelser/> [2023-02-27]
- Boverket (2019b). *Urbana träd och ekosystemtjänster*.
https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2004/kannetecken_pa_bra_oversiktsplanering.pdf [2023-02-03]
- Boverket (2020). *Kommunal fysisk planering*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/kommunal-planering/> [2023-02-27]
- Boverket (2021a). *Minskad klimatpåverkan i planeringen*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/klimat/klimatpaverkan/> [2023-02.08]
- Boverket (2021b). *Så planeras Sverige*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/> [2023-01-25]
- Boverket (2021c). *Process för översiktsplanering och strategisk miljöbedömning*.
<https://www.boverket.se/sv/PBL->

- [kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/processen-for-oversiktsplanering/](#)
[2023-01-25]
- Boverket (2021d). *Översiktsplanens nytta och funktion*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/oversiktsplanen/nytta/> [2023-01-25]
- Boverket (2022a). *Begreppet hållbar utveckling – FN*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/begreppet-hallbar-utveckling/fn/> [2023-02-14]
- Boverket (2022b). *Internationella överenskommelser, mål och strategier*.
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/overenskommelser/> [2023-01-25]
- Boverket (2023). *Utsläpp av växthusgaser från bygg- och fastighetssektorn*.
<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/miljoindikatorer---aktuell-status/vaxthusgaser/> [2023-02-09]
- Brandt, K. & Waldhagen, J. (2019). *Från vision till verklighet - En jämförelse mellan vision och faktisk bebyggelse med avseende på grönstruktur i Norra Djurgårdsstaden*. Kandidatuppsats, Miljöledning. Kungliga Tekniska högskolan.
<http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1327944/FULLTEXT01.pdf>
- Dalman, E., red. (2002). *Kvalitetsprogram dp 4537*.
[https://malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c69757/1491305496753/Bo01%20Kvalitetsprogram%20\(2002\).pdf](https://malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c69757/1491305496753/Bo01%20Kvalitetsprogram%20(2002).pdf)
- Delmas, M., & Burbano, V. (2011). The Drivers of Greenwashing. *CALIFORNIA MANAGEMENT REVIEW*, 54(1), 64-+. <https://doi.org/10.1525/cm.2011.54.1.64>
- Frändberg, L. (2021). Risk för vilseledande miljöpåståenden i byggsektorn. *Arkitekten*. 29 januari. <https://arkitekten.se/nyheter/risk-for-vilseledande-miljopastaenden-i-byggsektorn/> [2023-02-22]
- Globala målen (2021). *Frågor och svar: Vad är Globala målen?*
<https://www.globalamalen.se/fragor-svar/> [2023-01-25]
- Greenwashing Index (2023). *About greenwashing*.
<https://www.greenwashingindex.com/about-greenwashing/> [2023-03-06]
- Green, A. (2006). *Hållbar energianvändning i svensk stadsplanering – Från visioner till uppföljning av Hammarby Sjöstad och Västra Hamnen*. Diss. Linköpings universitet. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:21409/fulltext01.pdf>
- Guwallius, K. (2021). Risk för greenwashing?. *STAD*. (34), ss. 34–38.
- 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), ss. 275-290.
- Khakee, A. & Johansson, M. (2008). *Etik I stadsplanering*. Studentlitteratur.
- Larsson, B. & Wallström, U. (2005). Kvalitetsprogram – ett hjälpmedel för hållbart byggande. I Persson, B. (red.) *Bo01 HÅLLBAR FRAMTIDSSTAD - Lärdommar och erfarenheter*. Formas, s. 41.

- Larsson, K. (2014). ÖVERSIKTSPLAN- EN "ÖVERDRIFTSPLAN"?. Kandidatuppsats, Fysisk planering. Blekinge Tekniska Högskola. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:831945/FULLTEXT01.pdf>
- Lindholm, G. (2001). Forskare granskar nyskapad grönstruktur. *Gröna Fakta*, (6), s. 2.
- Malmö stad (1990). *Översiktsplan för Malmö 1990*. Malmö: Malmö stad. https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af19220/1610732983087/GP1990_inaktuell.pdf
- Malmö stad (1999). *Översiktsplan för Västra Hamnen: Utställningsförslag 25 maj 1999: ÖP 2013*. Malmö: Malmö stad
- Malmö stad (2021). *Bo01*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Malmos-historia/Handelser-och-fenomen/Bo01.html> [2023-02-02]
- Malmö stad (2022). *Varför ska vi ha arkitektävlingar?*. <https://malmo.se/Arkitektavlingar-i-Malmo/Allt-du--behover-veta/Varfor-ska-vi-ha-arkitektavlingar.html> [2023-02-02]
- McGuinn, J., McNeill, A., Markowska, A., Martinez-Bris, I., O'Brien, S., De Cuyper, K., Esser, A. & Meeusen, T. (2020). *Environmental claims in the EU - Inventory and reliability assessment* (Slutrapport). EU.
- Menyes, K. & Boden, Å. (2002). Det gröna i Hammarby Sjöstad. I Boden, Å. (red.) *Hammarby Sjöstad – BoStad02*. Stockholm stad, ss. 64-66.
- Naturvårdsverket (2022). *Nationell strategi och handlingsplan avseende CBD*. <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/regeringsuppdrag/pagaende-regeringsuppdrag/nationell-strategi-och-handlingsplan-avseende-cbd/> [2023-01-26]
- Nilsson, P., Andersson, J., Hallin, P & Hillbur, P. (2005). Bo01 som modell för framtiden?. I Persson, B. (red.) *Bo01 HÅLLBAR FRAMTIDSSTAD - Lärdommar och erfarenheter*. Formas, ss. 19–30.
- P1 Kultur Reportage (2020). Arkitektur och hållbarhet - del 2: Hammarby sjöstad 30 år senare [radioprogram]. Sveriges Radio, P1, 25 november.
- Persson, B., red. (2005). *Bo01 HÅLLBAR FRAMTIDSSTAD - Lärdommar och erfarenheter*. Formas.
- Rådestad, S. (2018). Glappet mellan vision och verklighet. *Samhällsbyggaren*, 28 maj. <https://samhallsbyggaren.online/wp/featured/glappet-mellan-vision-och-verklighet/> [2023-02-21]
- SFS 1998:23. *Förordning om statliga bidrag till lokala investeringsprogram som ökar den ekologiska hållbarheten i samhället*. Miljödepartementet.
- SFS 2022:929. *Plan- och bygglagen*. Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet.
- SLU (2022). *Nagoyaprotokollet och EU:s ABS-förordning*. <https://internt.slu.se/stod-service/externfinansiering/stodfunktioner/nagoya/#contact-information-header> [2023-01-26]
- Stjernhav, A. (2002). *HÅLLBARHET I BOPLATSENS PLAN OCH BEBYGGELSE - En utvärdering av hållbarhetsaspekterna och deras förverkligande på Bo01, Malmö*. Kandidatuppsats, Miljövetenskap. Malmö Högskola.

- <https://docplayer.se/10579075-Hallbarhet-i-boplatsens-plan-och-bebyggelse-en-utvardering-av-hallbarhetsaspekterna-och-deras-forverkligande-pa-bo01-malmo.html>
- Stockholm stad (1991). Hammarby Sjöstad – Fördjupning av översiktsplan. Stockholm: Stockholm stad. <https://vaxer.stockholm/globalassets/projekt/sodermalm-sdo/hammarby-sjostad/hammarby-sjostad-oversiktsplan.pdf>
- Stockholm stad (1996). *Hammarby Sjöstad – Miljöprogram*. <https://vaxer.stockholm/globalassets/projekt/sodermalm-sdo/hammarby-sjostad/miljoprogram-1999.pdf>
- Stockholm stad (2022). *Hammarby Sjöstad*. <https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomrade-hammarby-sjostad/> [2023-02-27]
- Sveriges Arkitekter (2020a). *Om tävlingar*. <https://www.arkitekt.se/tavlingar/om-tavlingar/> [2023-02-02]
- Sveriges Arkitekter (2020b). *Architects Declare – upprop för klimatet*. <https://www.arkitekt.se/sa-tycker-vi/var-politik/var-klimatpolitik/architects-declare-upprop-for-klimatet/> [2023-02-17]
- Sveriges miljömål (2022). *Utsläpp av växthusgaser till år 2045*. <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/utslapp-av-vaxthusgaser-till-ar-2045/> [2023-02-08]
- TerraChoice Group (2009). *The Seven Sins of Greenwashing*. <https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=www.sinsof-greenwashing.org%2Ffindings%2Fgreenwashing-report-2009&ie=UTF-8&oe=UTF-8> [2023-03-08]
- Tollebrant, J. (2010). *Allmän eller inbjuden? – En studie om för- och nackdelar med allmänna respektiva inbjudna arkitekttävlingar*. Studentuppsats 7.5 poäng, Arkitektur och samhällsbyggnad. Kungliga Tekniska högskolan. https://www.kth.se/polopoly_fs/1.176697.1550155039!/Menu/general/column-content/attachment/Tollebrant_Slutversion.pdf
- Trafikverket (2020). *E6, faunapassager vid Sandsjöbacka*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/natur-kultur-och-landskap/viltolyckor-barriarer-och-sakra-passager-for-djur/e6-faunapassager-vid-sandsjobacka/> [2020-02-27]
- Trädpodden (2022). #45: Hållbar Landskapsarkitektur med Hanna Ahlström Isacson [podcast], 8 maj. <https://soundcloud.com/user-317202909/45-hallbar-landskapsarkitektur-med-hanna-ahlstrom-isacson> [2023-01-30]
- UL Solutions (2010). *ULC Standards Acquires Environmental Certification and Advisory Firm TerraChoice*. <https://www.ul.com/news/ulc-standards-acquires-environmental-certification-and-advisory-firm-terrachoice> [2023-03-08]
- Uppsala universitet (2022). *Om IBF*. https://www.ibf.uu.se/om_ibf/ [2023-02-27]
- Via TT (2021). *Sju av tio vill anordna ny arkitekttävling*. <https://via.tt.se/pressmeddelande/sju-av-tio-vill-anordna-ny-arkitekttavling?publisherId=487723&releaseId=3298530> [2023-02-23]

- Wallin, M. (2021). *Ekologigruppen och Agenda 2030*.
<https://www.ekologigruppen.se/blogg/globala-malen/globala-malen/> [2023-01-25]
- Wangel, J. (2013). Hur hållbara är Hammarby sjöstad och Norra djurgårdstaden?. I Teleman, H., Caldenby, C., Ullstad, E., von Platen, F. (red.) *Hållbarhetens villkor*. Arena.
- World Commission on Environment and Development (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our common future*.
<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>

TACK

Jag vill rikta ett stort tack till Mats Gyllin för all hjälp och inspiration på vägen!
Att kunna bolla idéer och reda ut frågetecken ihop har varit guld värt. Jag vill
också tacka Sofia, Sandra och Mika för fina samtal och givande feedback. Ni alla
bidrog till att skrivprocessen blev både rolig och lärorik!



PUBLICERING OCH ARKIVERING

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.