

Upplevd täthet i Malmö

- i förhållande till den fysiska förtätningen och social rättvisa

Sanna Perlborn

Handledare: Mikhail Martynovich

Kurs: SGEL36 VT 21

Institutionen för kulturgeografi

och ekonomisk geografi,

Lunds universitet



LUNDS
UNIVERSITET

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	2
1.2 Avgränsning.....	2
1.3 Malmö.....	3
1.4 Begreppslista.....	4
1.5 Uppsatsens disposition.....	5
2. Teoretiskt ramverk.....	6
2.1 Förtätning som strategi.....	6
2.2 Upplevd täthet.....	6
2.3 Social rättvisa i staden.....	7
2.4 Tidigare forskning.....	8
2.4.1 Tillgång till livsmedelsbutik.....	10
2.4.2 Tillgång till grönytor.....	11
2.4.3 Tillgång och användning av transportmedel.....	11
2.4.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde.....	12
2.5 Applicering av det teoretiska ramverket.....	12
3. Forskningsstrategi och metod.....	13
3.1 Fallstudie.....	13
3.2 Enkätundersökning.....	13
3.2.1 Datainsamling.....	14
3.2.2 Bearbetning.....	15
3.2.3 Etiska övervägande och begränsningar.....	18
4. Resultat och analys.....	20
4.1 Tillgång till livsmedelsbutik.....	20
4.2 Tillgång till grönytor.....	23
4.3 Tillgång och användning av transportmedel.....	26
4.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde.....	29

5. Diskussion.....	33
5.1 Tillgång till livsmedelsbutik.....	33
5.2 Tillgång till grönytor.....	35
5.3 Tillgång och användning av transportmedel.....	36
5.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde.....	39
5.5 Sammanfattning av diskussion.....	41
6. Slutsats.....	42
7. Referenser.....	45
8. Bilagor.....	49
8.1 Bilaga A - Frågeformulär.....	49

Figurlista

Figur 1.1: <i>Malmö i Skåne</i>	3
Figur 3.1: <i>Malmö</i>	16
Figur 3.2: <i>Fördelning av lägenheter och villor/radhus</i>	17
Figur 4.1: <i>Hur upplever du tillgången till livsmedelsbutiker i närheten av där du bor?</i>	21
Figur 4.2: <i>Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära en livsmedelsbutik?</i>	22
Figur 4.3: <i>Hur upplever du tillgången till grönytor (parker, gräsytor, grönområden) i närheten av där du bor?</i>	23
Figur 4.4: <i>Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära grönytor?</i>	24
Figur 4.5: <i>Vikten att bo nära grönytor baserat på respondenter från lägenheter och villor/radhus</i>	24
Figur 4.6: <i>Hur transporterar du dig främst till din arbetsplats/skola?</i>	26
Figur 4.7: <i>Hur upplever du tillgången till kollektivtrafiken från där du bor?</i>	27
Figur 4.8: <i>Hur nöjd är du generellt med din bostad?</i>	29
Figur 4.9: <i>Hur nöjd är du generellt med området där du bor?</i>	30
Figur 4.10: <i>Hur trygg upplever du dig generellt i området där du bor?</i>	31

Abstract

The aim of this case study of Malmo is to investigate the relations between the perceived density and the physical density by comparing areas with different densities and distance from the city center and to which extent this may be connected to social justice. In this essay, social justice is defined as an even distribution of resources, services and opportunities regardless of one's geographical location in housing. In order to delimit the survey area, the investigation was limited to four main points to examine which includes access to grocery stores and green areas, access to and use of transport and satisfaction with housing. In order to answer the research questions an online questionnaire was applied. The results from the case study indicate that the perceived density may partly be based on people's previous experiences and contexts, where people tend to experience the same thing differently. At the same time, one could see a pattern that the more dense areas closest to the city center generally had better access to resources and thus a higher level of social justice was maintained there. Furthermore the results also indicate that the residents in the areas with higher density also generally experienced it as more important to live close to the resources than the residents living in the areas further away from the center with lower density did. Thus, it's rather complex to draw conclusions about how the distribution of resources reflects the social justice in the city.

Keywords: Density, densification, perceived density, social justice, urban planning, compact city

1. Inledning

Befolkningen på jorden ökar samtidigt som allt fler väljer att bosätta sig i städer. Detta leder till en ökad urbanisering och år 2030 förväntas över 60 procent av jordens befolkning vara bosatta i städer (FN 2018). Utvecklingen av urbana miljöer spelar således en väsentlig roll för hur våra framtida samhällen kommer att formars och en avgörande del av urbaniseringens drivkrafter och konsekvenser är att städer tenderar att byggas allt tätare. Förtätningen innebär ofta att allt fler människor, resurser och tjänster ska få plats på mindre markyta. Detta betyder också att mindre markyta, exempelvis natur- och jordbruksmark behöver tas i anspråk och därav har förtätning kommit att bli en process som på många sätt symboliserar hållbarhet (IVA 2017).

Då städer är mer än bara sina hus krävs det en djupare förståelse kring hur invånarna påverkas av förtättningsprocesser för att kunna planera långsiktigt hållbara städer. Vad är det som faktiskt händer när det byggs tätare och allt fler människor ska bo och dela på mindre markyta? Vidare är hus mer än bara bostäder och ändå handlar diskussionen kring förtätning ofta om dess exploateringsgrad där bostadsbristen ofta blir central. Exploateringsgraden säger dock väldigt lite om hur själva stadsmiljön kommer gestalta sig och i ivern att bygga fort och mycket kan man fråga sig vad det egentligen är för livsmiljöer som växer fram (Boverket 2016). Hur stadsmiljön utformas, om stora bostadshus har stängda eller öppna gårdar och hur gatunätet dras är exempel på saker som oberoende dess exploateringsgrad påverkar stadsmiljön och även människans rörelsemönster (IVA 2017). Vidare menar Boverket (2016) att urbana områden ska byggas tätt men att det också ska bevaras yta som ger plats åt de kvaliteter som skapar en bra livsmiljö. Men eftersom stadens fysiska utformning kan påverka människans rörelsemönster behöver täthet inte nödvändigtvis innebära närhet. Således räcker det inte bara att utgå från hur tätt husen kommer placeras eller hur höga husen byggs, täthet måste analyseras ur fler dimensioner. En väsentlig dimension i detta är den upplevda tätheten, det vill säga, hur människor upplever tillgång och närhet i förhållande till den fysiska strukturen.

I takt med att städer blir allt mer konkurrenskraftiga blir det också mer centralt att utforma städerna till attraktiva och "bra" platser för människan att leva i (Ancell och Thompson-Fawcett 2008). Men vad är då en "bra" stad? Ballas et al. (2013) menar att en avgörande del i hur städer blir bra och lyckliga är genom att upprätthålla en hög social rättvisa. När städer då utvecklas och

byggs tätare är det väsentligt att förstå hur processen påverkar invånarna så att möjligheter och resurser kan distribueras på ett mer jämnt sätt. Samtidigt har förtätningens påverkan på den sociala hållbarheten blivit tilldelad mycket mindre uppmärksamhet än vad den ekonomiska och ekologiska hållbarheten har (Ancell och Thompson-Fawcett 2008). Det finns även förhållandevis lite forskning kring hur människor upplever tätheten i förhållande till strukturen av den fysiska tätheten, samt hur detta reflekterar den sociala rättvisan. Enligt Boverket (2016) visar undersökningar att upplevelsen av att det är nära mellan aktiviteter och boende är den viktigaste trivselfaktorn i staden. Vidare menar Boverket (2016) att luckorna mellan vad som byggs och vad människor faktiskt värderar och önskar är stora. Således är det väsentligt att öka kunskapen kring hur människor upplever tillgång och närhet i den fysiska bebyggelsen i förhållande till social rättvisa, så att våra framtida städer kan få de förutsättningar som krävs för att utvecklas som hållbara platser där människor trivs.

1.1 Syfte och frågeställningar

Studiens syfte är att öka kunskapen kring hur den upplevda tätheten förhåller sig till den fysiska urbana förtätningen och hur detta speglar den sociala rättvisan i Malmö. För att uppnå studiens syfte har följande frågeställningar formulerats:

- *Hur förhåller sig den upplevda tätheten till den fysiska urbana förtätningen i Malmö?*
- *Hur förhåller sig den upplevda tätheten till social rättvisa?*

Frågeställningarna kommer besvaras genom en utformad fallstudie av Malmö.

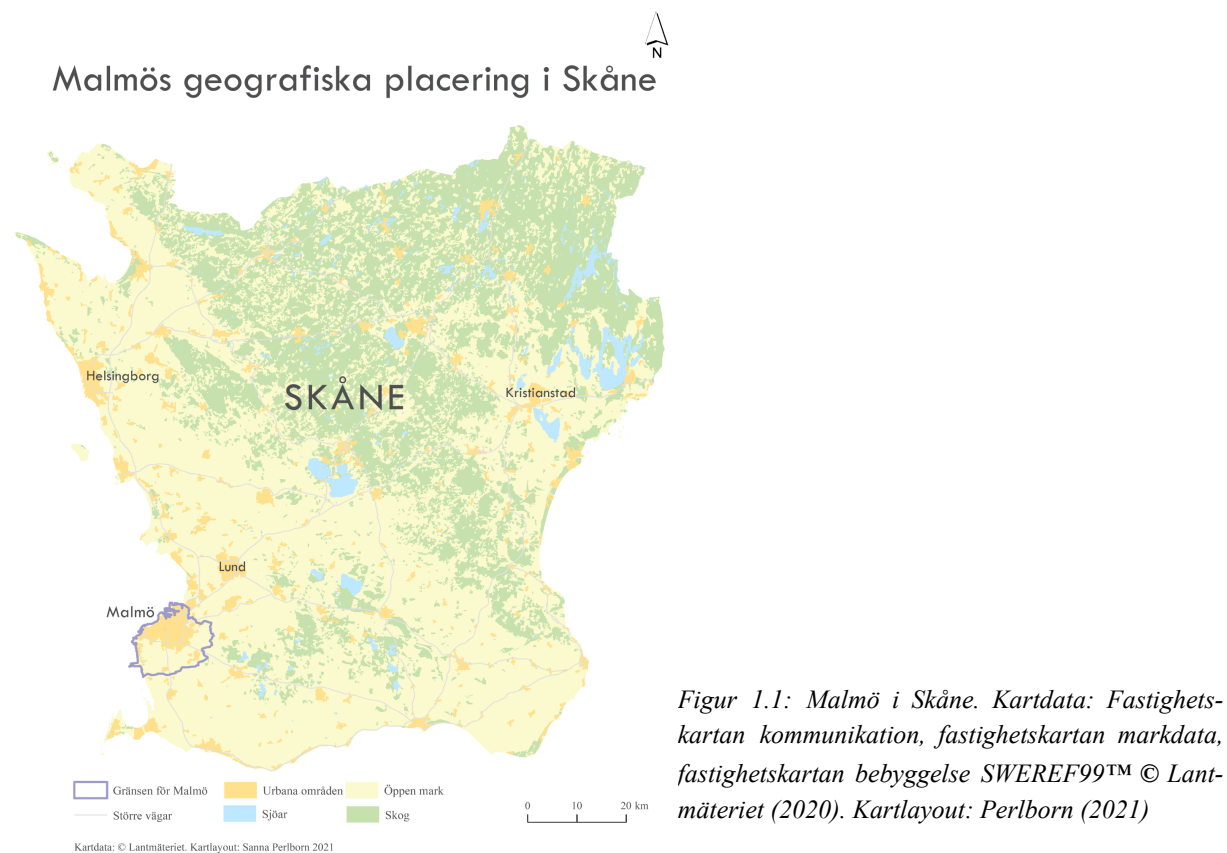
1.2 Avgränsning

Studiens geografiska avgränsning är Malmö som undersöks genom en fallstudie. Studien kommer att studera den fysiska förtätningens effekter genom ett socialt perspektiv och kommer således inte vidare undersöka det ur ett ekonomiskt eller ekologiskt perspektiv. Uppsatsen fokus kommer vara att undersöka hur människor upplever närhet och tillgång genom att jämföra områden med olika hög densitet och avstånd från stadskärnan i förhållande till hur det speglar

den sociala rättvisan. Den upplevda tätheten och den sociala rättvisan har avgränsats genom att undersöka fyra övergripande faktorer som berör tillgång av livsmedelsbutiker, grönytor, transport och bostadsområde.

1.3 Malmö

Malmö har drygt 350 000 invånare och är Sveriges snabbast växande storstad med en årlig ökning på cirka 4000 människor. De senaste tio åren har det i genomsnitt byggts cirka 1500 nya bostäder per år i Malmö (Malmö stad 2020a). Enligt prognoser kommer Malmö också behöva färdigställa cirka 23 000 nya bostäder fram till år 2030 för att kunna möta bostadsbehovet (Malmö stad 2020b). I Malmö stads översiktsplan (2018a, s4) beskrivs “En nära, tät, grön och funktionsblandad stad” som en av de övergripande prioriteringarna för utvecklingen av den byggda miljön. Kommunen planerar också att staden ska växa och förtätas inåt där ny bebyggelse främst ska placeras innanför Yttre ringvägen (Malmö stad 2018a).



Enligt en undersökning utförd av Trafikanalys (2012) har tillgången till livsmedelsbutiker i Malmö minskat med åren. Enligt SCB (2015) har stadens grönytor också minskat med åren. Vidare fortsätter bostadspriserna i staden att stiga, även om nya bostäder kontinuerligt produceras (Svensk mäklarstatistik 2021). Mängden biltrafik i Malmös centrala delar anses ha minskat de senaste åren, men samtidigt har trafiken över kommungränsen ökat (Boverket 2012). De senaste tio åren har utpendlingen ökat med cirka 37% (Malmö stad 2018b) och år 2019 hade cirka 30% av malmöborna sin sysselsättning utanför kommungränsen (SCB 2019).

Samtidigt som Malmö stad vill förtäta staden inåt äger kommunen en begränsad del av marken och de blir således beroende av privata markägare och aktörer (Boverket 2016) för att kunna utveckla sin vision om en stad som ska vara nära, tät, grön och funktionsblandad (Malmö stad 2018a). Malmö är också en stad med höga socioekonomiska skillnader, vilket har kommit att skapa vad Mukhtar-Landgren (2006, s126) menar är “[...]två städer i en delad rumslig kontext: en för de rika och en för de fattiga[...]”. Samtidigt menar Ballas et al. (2013) att upprätthållandet av social rättvisa är en viktig komponent för städers utveckling. Således är det väsentligt att undersöka hur invånarna i Malmö upplever tillgång och närhet i den byggda miljön i förhållande till social rättvisa.

1.4 Begreppslista

Nedan listade begrepp tillämpas återkommande i uppsatsen och eftersom de är begrepp som kan definieras på olika sätt beroende på dess sammanhang, har de här definierats i förhållande till uppsatsens kontext.

Förtätning - Förtätning innebär ofta ett mer effektivt nyttjande av marken då ny bebyggelse produceras i nära anslutning till andra byggnader, genom att bygga på tomma ytor mellan hus eller genom fler våningar på befintliga hus. Således leder vanligtvis förtätning till en högre koncentration av byggnader och befolkning (Naturvårdsverket 2015).

Fysisk förtätning - Fysisk förtätning avser den fysiska bebyggelsen, ofta i förhållande till exploateringsgraden.

Täthet - Täthet avser hur fysiskt tät tjänster, resurser och möjligheter ligger i staden.

Upplevd täthet - Den upplevda tätheten syftar till hur människor upplever tillgången, närheten och tätheten av tjänster, resurser och möjligheter i förhållande till den fysiska strukturen i staden.

Närhet - Närhet syftar till hur invånarna upplever närhet till platser, tjänster och resurser (IVA 2017). Närheten kan således påverkas beroende på stadens struktur, exempelvis hur gator är dragna, men närheten kan också vara oberoende av den fysiska bebyggelsen och baseras på personliga upplevelser.

Densitet - Koncentrationen av bebyggelse och befolkning inom ett visst område eller plats.

Social rättvisa - Social rättvisa är ett begrepp som beroende av dess sammanhang kan ha olika innebörd. Således kommer denna uppsats framförallt utgå från Campbells (2016) beskrivning på social rättvisa i staden som innebär strävan efter en mer jämn distribution av resurser och möjligheter bland alla sociala grupper och dess geografiska plats. Distributionen av resurser omfattar också i vilken utsträckning som de anses tillgängliga (Dempsey, Brown och Bramley 2012).

1.5 Uppsatsens disposition

Nästkommende avsnitt, kapitel två, behandlar uppsatsens teoretiska ramverk där först teorin som berör förtätning, upplevd täthet och social rättvisa presenteras. Vidare presenteras tidigare forskning och slutligen en sammanställning av de fyra övergripande faktorerna som uppsatsens empiriska datainsamling och analys bygger på. Kapitel tre berör uppsatsens forskningsstrategi och metod där Malmö som fallstudie kortfattat beskrivs samt tillvägagångssätt, styrkor och begränsningar av datainsamlingen. I det fjärde kapitlet presenteras och analyseras resultaten från enkätundersökningen. I kapitel fem besvaras frågeställningarna genom att diskutera resultat och analys i förhållande till det teoretiska ramverket. Det sjätte kapitlet behandlar slutsatsen där uppsatsens sätts i ett större planeringsperspektiv och framtida forskning diskuteras.

2. Teoretiskt ramverk

I det teoretiska ramverket presenteras uppsatsens teori samt tidigare forskning, där båda är viktiga komponenter i processen att förstå och analysera uppsatsens empiriska material. Först kommer teorin som berör förtätning som strategi, den upplevda tätheten och social rättvisa beskrivas närmare. Vidare kommer den tidigare forskningen presenteras. Utifrån detta kommer vidare en slags sammanfattning av de fyra övergripande faktorerna som berör livsmedelsbutik, grönytor, transport och bostadsområde beskrivas närmare.

2.1 Förtätning som strategi

Förtätning har länge funnits som en slags byggstrategi men har inte förrän på senare år kommit att bli en mer väletablerad process. Tidigare har mer "urban sprawl" dominerat som byggstrategi, vilket innebär att städerna främst har byggts utåt och även glesare. Enligt Boverket (2016) har denna process skett på bekostnad av att natur- och jordbruksmark har försvunnit, samtidigt som bilanvändandet har ökat. Den så kallade "urban sprawl" började historiskt utvecklas som en följd av att städerna blev trångbodda och således ohälsosamma. Idag förknippas förtätning istället ofta som en strategi för hållbar stadsutveckling då det är ett sätt att möta bostadsbristen till en växande befolkning samtidigt som mindre mark tas i anspråk. Förtätningen innebär ofta att det byggs på ytor mellan redan befintlig bebyggelse, som exempelvis små gröna ytor eller parkeringar, men kan också innebära att man förtätar på höjden genom fler våningar. Fortsättningsvis skriver Boverket (2016) att förtätning som strategi för ny bebyggelse återfinns i många kommuners översiktsplaner, där förtätningens fördelar ofta lyfts fram som ett sätt att utveckla städerna som mer attraktiva och hållbara.

2.2 Upplevd täthet

En av fördelarna med förtätning som återkommande nämns i litteraturen är att avstånden i staden blir kortare. Kortare avstånd anses i sin tur bland annat kunna öka möjligheterna för interaktion mellan människor och samtidigt minska bilberoendet (Boverket 2016). Täthet skapar rätt förutsättningarna för att saker ska hamna närmare varandra i staden, men samtidigt är det ingen

självklarhet att täthet automatiskt bidrar till närhet (IVA 2017). Oberoende exploateringsgraden så påverkas människors möjlighet att röra sig i staden beroende på bland annat hur gatorna dras, hur stora kvarter som byggs, om gårdar är öppna eller stängda och den fysiska utformningen (IVA 2017; Boverket 2016). Dels grundar sig då tätheten och närheten i den fysiska bebyggelsen och möjligheten att röra sig via exempelvis gator, men också dels i hur tillgången upplevs. Det upplevda avståndet kan således skilja sig från det fysiska avståndet och kan dessutom gestalta sig på varierande sätt för människan (Churchman 1999). Barriärerna som kan påverka den upplevda tillgången kan således grunda sig i mer än bara fysiska barriärer. Människor kan exempelvis ha olika attityder och upplevelser kring platser och områden som bland annat kan bero på dess sociala sammanhang, tidigare upplevelser och erfarenheter (Boverket 2007b; Mouratidis 2018)

2.3 Social rättvisa i staden

Enligt Campbell (2016) innebär social rättvisa i staden strävan efter en mer jämn distribution av resurser, tjänster och möjligheter bland sociala grupper, där Fainstein (2016) menar att det ofta är låginkomsttagare som exkluderas från den sociala rättvisan. Vidare menar också Dempsey, Brown och Bramley (2012) att social rättvisa i förhållande till den byggda miljön bygger på fördelningen och omfattningen av tillgång till tjänster och anläggningar inom ett visst geografiskt område. Med tillgång menar Dempsey, Brown och Bramley (2012) exempelvis möjligheten och utbudet av arbete, utbildning och bostad. Tillgången omfattas också av i vilken utsträckning det är möjligt att ta sig till tjänsterna och resurserna, som exempelvis hur välutvecklad kollektivtrafiken och vägnätet är. Vidare förklarar Dempsey, Brown och Bramley (2012) att social rättvisa innebär att det inte ska finnas några hinder för individens möjligheter och levnadsmiljön ska inte begränsas på grund av vilket geografiskt område de är bosatta i. Samtidigt är det ofta mer ekonomiskt lönsamt för tjänster och anläggningar att etablera sig i områden med högre densitet. Detta innebär ofta att boende i områden med högre densitet i en större utsträckning också får kortare avstånd och en högre koncentration av distributionen av resurser i staden (Dempsey, Brown och Bramley 2012). Vidare menar Campbell (2016) att social rättvisa är en viktig komponent i strävan efter att uppnå en hållbar utveckling.

2.4 Tidigare forskning

Det finns en rad olika studier och forskning som behandlar förtätning i olika kontexter, men hur det förhåller sig till den upplevda tätheten och diskursen mellan täthet och närhet är mindre uppmärksammat. Den upplevda tätheten är också betydligt mer komplex att mäta och föra statistik på då det baseras på människors upplevelser. Nedan presenteras tre studier som på olika sätt behandlar förtätning som är relevant i förhållande till uppsatsens kontext.

Laurie Buys och Evonne Miller (2012) utförde en studie baserat på en enkätundersökning som riktade sig till boende i områden med hög densitet i Brisbane i syfte att undersöka i vilken utsträckning som de var nöjda med sin bostad och bostadsområde. Enkätundersökningen innehöll bland annat frågor om trygghet, mängd av människor, tillgång till faciliteter och parker. De främsta resultaten i undersökningen var att invånare i områden med hög densitet framförallt värderar bostadens geografiska läge, bostadens storlek och vilka resurser som fanns i närheten av bostaden.

I en annan studie av Sarah Ancell och Michelle Thompson-Fawcett (2008) undersöktes social hållbarhet i förhållande till områden med hög densitet i Christchurch i Nya Zeeland. Studien baserades på intervjuer med invånare samt yrkessamma inom stadsplanering. Intervjuerna innehöll bland annat frågor som berörde transport, bostadskvalitet, tillgång till bostadsmarknaden och tillgång till faciliteter. Studiens främsta slutsats var att invånarnas rätt till val av bostad är en väsentlig del av social hållbarhet och att det i centrala Christchurch måste prioriteras mer prisvärda bostäder då det annars riskerar att bli gentrifierat.

Vidare undersökte Elizabeth Burton (2000) om den kompakta staden var socialt rättvis utifrån att undersöka bland annat tillgången till livsmedelsbutiker, grönytor och kollektivtrafiken, samt genom att titta på bostadspriser och segregation. Studien baserades på statistik och censusdata från olika städer i Storbritannien. Resultatet av undersökningen indikerade att en mer kompakt stad framförallt är fördelaktig för bättre kollektivtrafik och tillgången till livsmedelsbutiker. Samtidigt visade också resultaten på minskad segregering, sämre tillgång till grönytor och högre bostadspriser. Studiens slutsats hävdar att kompakta städer kan vara fördelaktig men också missgynnande för den sociala rättvisan.

De tre studierna analyserar förtätning ur någon form av socialt perspektiv. Gemensamt för studierna är också att dess resultat inte med självklarhet kan appliceras på andra städer, då alla författarna var tydliga med att städer ter sig olika. Vidare menar Jenks och Dempsey (2005) att graden av upplevd densitet inte är absolut utan kan se olika ut beroende på kulturell bakgrund. Exempelvis är toleransen kring täta städer generellt högre i städer som exempelvis Tokyo som haft en hög densitet under lång tid, till skillnad från städer i Sverige. Således kan också tidsperspektivet spela roll, hur länge man har bott på samma plats och gradvis sett den förändras eller om man inte har varit bosatt där länge och inte heller sett platsen förändras. Vidare menar också Mouratidis (2018) att exempelvis den sociokulturella aspekten i städerna måste tas till hänsyn vid undersökningar kring förtätning och sociala sammanhang. Exempelvis kan städernas sociala ojämlikheter och likheter se väldigt olika ut vilket kan spegla resultaten. Sammanfattningsvis kan således den tidigare forskningen ge indikationer på förtätningens påverkan, men det är också tydligt att förtätningens effekter beror på stadens kontext och invånare. Det, i samband med att det finns mindre forskning kring den upplevda tätheten i förhållande till den fysiska bebyggelsen stärker relevansen för denna uppsatsen.

Utifrån tidigare forskning och studier är det tydligt att förhållandet mellan fysisk förtätning och hur det påverkar människor kan undersökas på olika sätt och ur många dimensioner. Således har denna uppsatsen baserat på de tre studierna som presenterades ovan, i samband med de andra koncepten i det teoretiska ramverket strävat mot att anpassa och avgränsa ämnet till fyra utgångspunkter. Dessa fyra utgångspunkter är några av de mest centrala faktorerna i debatten kring förtätning, som har utformats utifrån uppsatsens kontext och verkat som underlag för den empiriska undersökningen. Ancell och Thompson-Fawcett (2008) menar att genom att utveckla en modell som utgångspunkt när sociala fenomen som ofta är komplexa ska undersökas, ökar möjligheten för att enskilda komponenter tillsammans kan skapa förståelse för fenomenet.

Den sociala rättvisan i den byggda miljön avser att ge en rättvis fördelning av resurser och tillgång inom ett område. Eftersom tillgång är ett omfattande koncept har det i denna kontexten begränsas till att mäta det i fyra övergripande faktorer:

- Tillgång till livsmedelsbutik. Hur upplever invånarna tillgången till livsmedelsbutiker och hur viktigt uppskattar de det är att bo nära?
- Tillgång till grönytor. Hur upplever invånarna tillgången till grönytor och hur viktigt uppskattar de det är att bo nära?
- Tillgång och användning av transportmedel. Vilka transportmedel används för att ta sig till exempelvis arbete och skola? Är det bil, kollektivtrafik, cykel- eller gångbanor som används? Hur upplevs tillgången till kollektivtrafiken vara?
- Tillgång och nöjdhet med bostadsområde. Hur uppfattar människor sin bostad och närområde i form av bostadspris, nöjdhet med området, geografiska läge och trygghet?

Faktorerna kommer vidare beskrivas närmare i förhållande till hur de kan påverkas vid förtätningsprocesser

2.4.1 Tillgång till livsmedelsbutik

Burton (2000) menar att förtätning brukar gynna mängden livsmedelsbutiker vilket i sin tur tenderar att minska avståndet mellan boende och butiker i områden med högre densitet. För låginkomsttagare kan närhet till livsmedelsbutiker vara väsentligt då en ekonomiskt begränsning kan innebära sämre möjligheter att kunna transportera sig via bil eller kollektivtrafiken till butikerna. Samtidigt finns det också tendenser att det i en tätare stad istället växer fram stora butiker i utkanten av tätorten, vilket ofta missgynnar de människor utan bil som således blir beroende av att tillgången till kollektivtrafiken är bra (Burton 2000). Vidare menar Dempsey, Brown och Bramley (2012) att invånarnas upplevelse av den byggda miljön delvis kan förstås genom att titta på tillgången till faciliteter över geografiska områden, som ett sätt att indikera hur den sociala rättvisan upprätthålls.

2.4.2 Tillgång till grönytor

När städer förtätas tenderar en del av tillväxten ske på bostadsnära grönytor och enligt SCB (2010) har också grönskan i svenska tätorter minskat med åren. Boverket (2007a) menar också att barriärer kan skapas när ny bebyggelse och infrastruktur växer fram, vilket kan påverka tillgången till grönytor. Tillgången och mängden grönytor är generellt oftast också bättre i städer eller områden med lägre densitet (Burton 2000). Många undersökningar tyder på att grönytor är viktigt för människans hälsa ur både ett fysiskt och psykiskt perspektiv. Vistelse i grönområden anses bland annat vara positivt för människans stressnivå och mentala hälsa (Grahn och Stigsdotter 2003; Boverket 2007a). Invånare med nära tillgång till grönområden tenderar också att vistas där i en större utsträckning (Grahn och Stigsdotter 2003). Samtidigt menar Strähle (2015) att det inte tenderar att finnas några samband mellan hur mycket grönytor det finns och hur tätt det är byggt, då det finns tätbebyggda områden där människor upplever en god tillgång till grönytor och glesbebyggda områden där människor upplever en bristfällig tillgång.

2.4.3 Tillgång och användning av transportmedel

När diskussioner kring förtätning sker brukar ofta argumentet med att bilanvändandet minskar då avstånden blir kortare lyftas fram. Samtidigt menar Andersson (2015) att människors resvanor beror på andra faktorer och till ställen som inte ryms i den täta staden. Exempelvis menar han att stockholmarna är de som reser mest av alla svenskar, till lantställen, shoppingcenter och naturen utanför staden. Boverket (2016) menar också att biltrafiken i städer inte automatiskt minskar bara för att staden är tät, då det hänger ihop med bland annat hur välutvecklad kollektivtrafiken är samt hur gång- och cykelvägar ter sig i staden. Boverket (2012) uppskattar att cirka 30% av alla bilresor är mindre än fem kilometer och att 20% av sträckor mindre än två kilometer sker med bil. En hög biltrafik innebär också en högre bullernivå och mer utsläpp (Boverket 2012).

Samtidigt menar också Ancell och Thompson-Fawcett (2008) att områden med högre densitet i centrala delar tenderar att erbjuda bättre möjligheter att transportera sig via kollektivtrafiken, cykel och gång. Således är människor som bor i dessa områden också mer benägna att i en större utsträckning välja de transportsätten framför bilen.

2.4.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde

I många översiktsplaner beskrivs ofta förtätning som en positiv dimension av den sociala hållbarheten då det anses binda ihop olika stadsdelar i staden, som ett sätt att minska segregation och generera en ökad trygghet (Boverket 2016). Samtidigt menar Burton (2000) att områden med hög densitet snarare kan leda till ökad brottslighet. Fortsättningsvis skriver IVA (2017) att förtätning är komplext och menar att en del av forskningen indikerar att segregation skulle kunna byggas bort genom att fysiska barriärer försvinner och avstånden då blir kortare. Medan en annan del av forskningen menar att förtätning av centrala områden ofta triggat upp markpriserna, vilket sedan resulterat i högre bostadspriser. Högre bostadspriser kan i sin tur innebära att de redan mindre privilegierade människorna tvingas flytta ännu längre ut från staden, längre bort från tillgång och service. Effekterna av detta kan således leda till gentrifiering och social ojämlikhet (Boverket 2016; IVA 2017; Zukin 2011).

Vidare menar Dempsey, Brown och Bramley (2012) att människors känsla av trygghet i staden kan bero på både fysiska och icke-fysiska faktorer. Den fysiska faktorn innebär den fysiska bebyggelsens struktur och den främsta icke-fysiska faktorn som kan påverka människors upplevda känsla av trygghet i staden beror främst på beteendet hos andra invånare. Samtidigt menar de tre författarna att den upplevda känslan av säkerhet kan se väldigt olika ut från person till person, vilket kan grundas i vad de exempelvis har för tidigare erfarenheter.

2.5 Applicering av det teoretiska ramverket

Det teoretiska ramverket bestående av teorin och den tidigare forskningen kommer vidare att appliceras i förhållande till uppsatsens empiriska material som ett sätt förstå och tolka resultatet. Således kommer litteraturen användas dels i syfte att förstå vissa fenomen och företeelser men också för att identifiera förhållandet mellan vad forskningen indikerar att effekterna av förtätning är, i kontrast till vad resultatet av det empiriska materialet visar. Grunden för uppsatsens empiriska undersökningen är tillgången till de fyra utgångspunkterna; livsmedelsbutik, grönytor, transport, bostadsområde. Vidare kommer koncepten förtätning som strategi, social rättvisa och den upplevda tätheten, i samband med tidigare studier att appliceras för att kunna analysera de fyra utgångspunkterna.

3. Forskningsstrategi och metod

3.1 Fallstudie

Undersökningen har utformats som en fallstudie av förtätningen i Malmö. Malmö är en lämplig stad att tillämpa undersökningen på då det är den snabbaste växande storstaden i Sverige, där befolkningen väntas öka med drygt 50 000 nya invånare fram till år 2030 (Malmö stad 2020a). Detta innebär således att ny bebyggelse måste växa fram, såväl bostäder som andra faciliteter. Samtidigt skriver Malmö stad (2018a) att staden ska växa genom att byggas tät, där ny bebyggelse framförallt ska koncentreras innanför Yttre ringvägen. Malmö kommer således utvecklas till en allt tätare stad i takt med att befolkningen ökar. Genom att öka förståelsen för hur invånarna kan påverkas och hur de uppfattar olika grader av densitet och tillgång i förhållande till förtätning, ökar också förutsättningar för att utvecklingen i Malmö sker på rättvisa premisser.

Genom att applicera en fallstudie som forskningsstrategi blev det också möjligt att fokusera på ett avgränsat undersökningsområde, vilket lämpade sig för uppsatsens korta tidsram (Denscombe 2018). Syftet med fallstudien är att öka kunskapen kring hur invånare från områden med olika grad av densitet i Malmö upplever förtätningens påverkan på tillgång och närhet och hur detta förhåller sig till social rättvisa. Vid utförande av fallstudier är det väsentligt att utvärdera i vilken utsträckning som fallet är representativt, hur pass unikt fallets resultat är och hur det går att generalisera och applicera i andra kontexter. Denna fallstudien verkar för en explorativ grund där resultaten i sig har ett visst värde. Samtidigt kan resultaten inte betraktas som helt slutgiltiga utan som en del av en pågående process i utvecklingen av teorin och det är i det avseendet som resultaten från fallstudien kan generaliseras (Denscombe 2018).

3.2 Enkätundersökning

Uppsatsens empiriska datainsamling bygger på en enkätundersökning i form av ett webbaserat frågeformulär skapat genom Google formulär baserat på 221 antal respondenter. Enkätens syfte var att öka kunskapen kring hur invånare över 18 år i Malmö upplever den fysiska förtätningen genom att mer specifikt undersöka hur de upplever tillgång och närhet i staden. Valet att basera uppsatsen på människor över 18 år togs delvis genom antagande att en stor del av de under 18 år

sannolikt bor hemma och således inte riktigt valt deras boendesituation själv vilket gör att svaren kanske inte riktigt hade speglat verkligheten. Samtidigt är det av vikt att vara medveten om att en stor åldersgrupp uteslöts när resultatet tolkas.

3.2.1 Datainsamling

Frågeformuläret utformades online då det ansågs som en rimlig och lämplig möjlighet till att samla in mycket data på kort tid. Denscombe (2018) menar också att webbaserade frågeformulär lämpar sig för småskaliga samhällsundersökningar. Under uppsatsens tidsram råder det dessutom restriktioner kring Covid-19 vilket gjorde det olämpligt att träffa människor. Frågeformuläret var självadministrerande där respondenterna svarade på samma frågor, vilket också ökar materialets trovärdighet då alla hade samma förutsättningar. Genom att enkäten var helt anonym och online blev respondenterna inte heller distraherade eller påverkade av forskaren (Denscombe 2018).

Enkätundersökningen delades via Facebook i syfte att försöka uppnå ett snöbollsurval genom att enkäten skulle delas vidare. Urvalspopulationen baserades på att enkäten delades via författarens privata sida men också i olika Facebookgrupper med människor från Malmö. Enligt Denscombe (2018) är det lämpligt att använda sig av sociala medier vid enkätundersökningar då man genom människors personliga nätverk kan komma i kontakt med respondenter som annars hade varit svåra att lokalisera. Snöbollsurvalet ökade således möjligheten att nå ut till en större variation av människor och även få in ett högt antal respondenter på kort tid. Undersökningen eftersträvade att få in ett så högt antal respondenter som möjligt med en någorlunda jämn fördelning av svaren på enkätens fem första frågor. Dessa frågorna berörde ålder, kön, hur länge de varit bosatta där, om de bor i villa/radhus eller i lägenhet samt hur långt ifrån stadskärnan de bor (se bilaga A). Detta eftersträvades i syfte att få ett tillräckligt underlag för att kunna jämföra de olika fördelningarna i förhållande till varandra och resterande frågor i enkäten.

Innan respondenterna svarade på enkäten blev de informerade om vad den handlade om samt hur långt tid den cirka skulle ta att genomföra, så att de skulle vara förberedda och medvetna om vad som förväntades av dem. Eftersom enkäten riktade sig till allmänheten utformades frågorna utefter att de skulle vara enkla att förstå genom att göra de korta, okomplicerade och med en

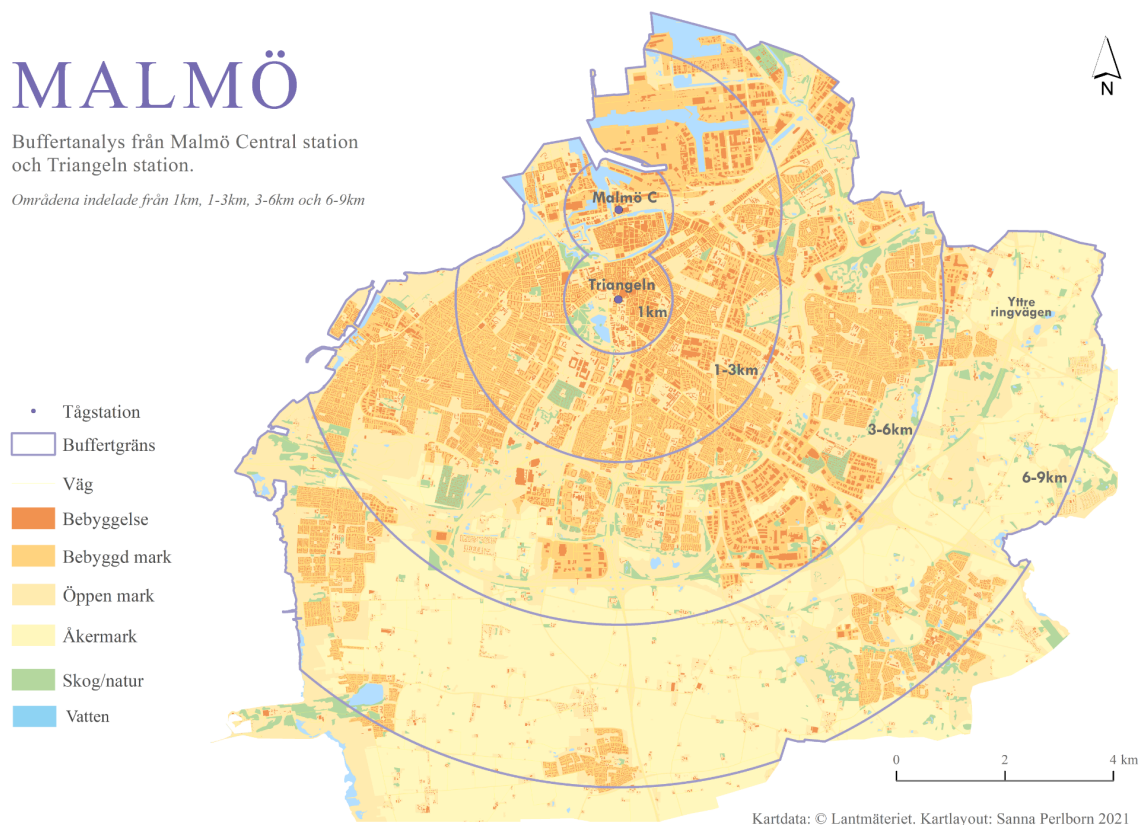
objektiv ståndpunkt. I syfte att så många som möjligt av respondenterna skulle fullfölja enkäten placerades de minst komplicerade frågorna först, för att sedan gradvis trappas upp.

Frågeformuläret (se bilaga A) utformades främst kvantitativt med sexton fasta frågor som var obligatoriska att svara på. Dessa frågor hade förkodade svar i form av alternativknappar, där det endast var möjligt att kryssa i ett alternativ. Fördelen med fasta frågor är att respondenterna tenderar att uppleva undersökningen mer lättsam och mindre krävande, samtidigt som svaren på ett lätthanterligt sätt kan jämföras kvantitativt. Frågeformuläret utformades således med övervägande fasta frågor i syfte att undersökningen dels skulle vara mer kvantitativ men också för att minimera risken att någon respondent inte skulle orka fullfölja hela. Samtidigt begränsas också respondenternas möjlighet att uttrycka sina svar om de inte kan relatera till något av de förbestämda svarsalternativen i de fasta frågorna. För att ge utrymme till att respondenterna ändå skulle kunna uttrycka sig fritt i frågeformuläret utformades fyra öppna frågor som också var frivilliga (Denscombe 2018). Enkäten stärktes således genom att respondenterna också fick utrymme att beskriva sina tankar och synpunkter med egna ord. Svarsfrekvensen på de öppna frågorna beräknades inte vara lika hög, men landade ändå på att cirka hälften av respondenterna svarade på dessa. De öppna frågorna bidrar också med ett kvalitativt inslag som ett sätt att komplettera det kvantitativa. Variationen mellan öppna och fasta frågor minimerar ofta också risken att respondenterna blir uttråkade eller hamnar i ett visst svarsmönster (Denscombe 2018).

3.2.2 Bearbetning

Malmö delades in i fyra geografiska områden genom en buffertanalys på Malmö Central och Triangeln station med hjälp av ArcMap. Detta utfördes i syfte att dels analysera områden med olika avstånd från stadskärnan men också med olika hög densitet. Malmö Central och Triangeln station valdes som utgångspunkter till buffertanalysen eftersom de symboliserar knutpunkter i centrala Malmö där mycket stadsliv är koncentrerat. Således ligger inte själva tågstationerna till grund för buffertanalysen, utan mer dess geografiska läge som symboliserar stadskärnan i Malmö. Avstånden på buffertanalysen var mindre än 1 km, 1-3 km, 3-6 km och mer än 6 km till Malmös yttergräns på cirka 9 km. Respondenterna fick svara på hur långt de uppskattade bo från stadskärnan genom att välja någon av de fyra kategorierna och mycket av analysen har sedan baserats på att jämföra och skildra de olika områdena. För att göra texten mer lätthanterlig

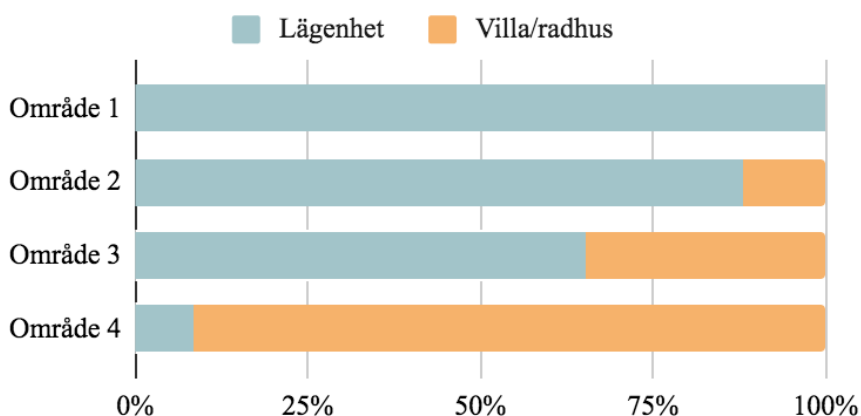
kommer de olika områdena med avstånden vidare att nämnas för område ett, två, tre och fyra. Således är mindre än 1 km område ett, 1-3 km är område två, 3-6 km är område tre och mer än 6 km är område fyra. Nedan presenterar figur 3.1 en överblick över Malmö och hur den byggda strukturen präglar de fyra olika områdena.



Figur 3.1: Malmö. Kartdata: Fastighetskartan kommunikation, fastighetskartan markdata, fastighetskartan bebyggelse SWEREF99™ © Lantmäteriet (2020). Kartlayout: Perlborn (2021).

Precis som figur 3.1 visar har de fyra områdena väldigt olika struktur när det kommer till dess markanvändning och mängd bebyggelse. Således skiljer sig också mängden befolkning åt i respektive område. Område ett har cirka 50 000 invånare, område två har cirka 153 500 invånare, område tre har cirka 101 000 invånare och område fyra har cirka 30 000. För att få en närmare överblick över hur befolkningstätheten präglar respektive område utfördes analyser i ArcMap som indikerar att det drygt är 8000 människor per km² i område ett, 5500 människor per km² i

område två, 1100 människor per km² i område tre och 30 människor per km² i område fyra (SCB 2018; Lantmäteriet 2020). Område ett har således högst densitet och bostadsformen består främst av flerfamiljshus. Område två har en något lägre densitet än område ett och bebyggelsen består främst av flerfamiljshus, även om beståndet av friliggande hus är högre än i område ett. Område tre präglas av mycket öppen mark med bebyggelse av blandad karaktär mellan flerfamiljshus och friliggande hus. Vidare sträcker sig Yttre ringvägen cirka vid gränsen mellan område tre och fyra. Område fyra ligger således främst utanför Yttre ringvägen och är betydligt mer glesbebyggt än de andra områdena, samt att det främst består av friliggande hus. Vidare visar diagrammet nedan en mer detaljerad fördelning av respondenternas boende i form av lägenheter och villor/radhus i de fyra olika områdena.



Figur 3.2: Fördelning av lägenheter och villor/radhus (Perlborn 2021)

Vidare bearbetades det insamlade materialet genom att koda. De fasta frågorna kodades utifrån de fasta svarsalternativen i syfte att få en kvantitativ överblick. De fasta frågornas statistik kommer framförallt visualiseras genom olika diagram. De öppna frågorna analyserades på ett mer kvalitativt sätt genom att identifiera teman som framförallt berörde de fyra utgångspunkterna, livsmedelsbutik, grönytor, transportmedel och bostadsområde. Materialet från de öppna frågorna kompletterar de kvantitativa fasta frågorna genom att ge en mer beskrivande bild av vad siffrorna faktiskt innebär. Materialet från de öppna frågorna fungerar således som en mer beskrivande del i förståelsen till hur respondenterna upplever förtätningens dimensioner.

3.2.3 Etiska övervägande och begränsningar

Trots många fördelar med att sprida enkäten via sociala medier innebär det också begränsningar. Även om enkäten delades vidare i några led, kan det bli problematiskt att lyckas fånga upp ett tvärsnitt som är representativt då nätverket bygger på vänner, bekanta och människor i specifika grupper. Webbaserade frågeformulär utesluter också de människor utan tillgång till internet, vilket är viktigt att ta hänsyn till när resultatet tolkas (Denscombe 2018).

Denscombe (2018) menar att slumpmässiga fel i undersökningar alltid är svårt att helt undvika då det aldrig till hundra procent går att säkerhetsställa att respondenternas svar motsvarar verkligheten. Enkätundersökningen eftersträvade att få in så många svar som möjligt eftersom sannolikheten till att de slumpmässiga felen då slå ut varandra blir större. Vidare menar Denscombe (2018) att svarens validitet i ett självadministrerande frågeformulär kan påverkas om ämnet upplevs känsligt, om frågorna är för svårt ställda och till vilken utsträckning respondenterna känner tillit till att deras svar inte kommer lämnas över till en tredje part. För att minimera riskerna med att validiteten skulle påverkas ställdes inga personligt känsliga frågor, språket formulerades vardagligt och respondenterna informerades tydligt att svaren var anonyma.

Sammanfattningsvis kan således både för- och nackdelar identifieras med undersökningens tillvägagångssätt. Samtidigt har det under arbetets gång funnits en strävan efter att minimera begränsningarna. Även om undersökningen baseras på 221 respondenter och kan ge indikationer, representerar det inte hela Malmös befolkning. Det är således väsentligt att generalisera forskningsfynden med försiktighet, då gränsen mellan att förklara ett fenomen utifrån vad det är utan att risken för ekologisk felaktighet uppstår genom att större slutsatser dras är komplext (Ballas et al. 2017). Samtidigt menar Denscombe (2018) att det inte finns någon anledning att ogiltighetsförklara fynd om man är uppmärksam, medveten och tar hänsyn till studiens begränsningar.

Uppsatsen utgick efter att följa Vetenskapsrådet (2002) fyra grundläggande krav för att uppnå en forskningsetisk uppsats. De fyra grundläggande kraven är informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet. Respondenterna fick ta del av undersökningens syfte

och att den var helt anonym innan de började fylla i frågeformuläret. Enkäten var frivillig och i slutet hade de också möjlighet godkänna om deras svar fick användas i forskningssyfte eller inte. All insamlad data behandlas med anonymitet under bearbetnings gång och kommer endast att användas i forskning kopplat till denna studie, samt att endast författaren har tillgång till materialet. Inga personliga uppgifter har heller hämtats från respondenterna och ingen fråga anses vara särskilt etiskt känslig. Således anses de fyra grundläggande kraven i denna uppsatsen ha uppfyllts.

4. Resultat och analys

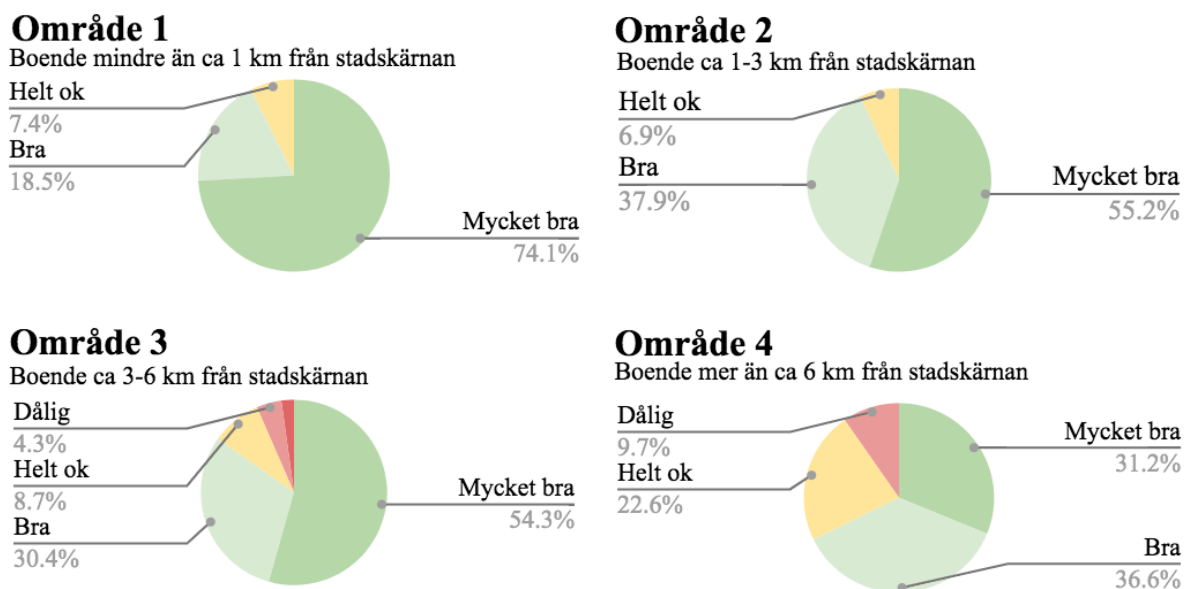
I detta avsnittet kommer det empiriskt insamlade materialet från enkätundersökningen presenteras och analyseras. Inledningsvis redogörs resultatet av enkätens fem första frågor (se bilaga A) som ger en överblick av representationen hos respondenterna. Vidare kommer resultatet från enkäten utifrån de fyra utgångspunkterna tillgång till livsmedelsbutik, grönytor, transportmedel och bostadsområde redovisas och analyseras.

Det analyserade materialet från enkätundersökningen är baserat på 221 respondenter varav drygt 40% identifierar sig som män och 60% som kvinnor. Åldersfördelningen totalt består av cirka 34% mellan åldern 18-35, 45% mellan åldern 36-65 och 20% över 65 år. Område ett, två och tre har en relativ jämn åldersfördelning med cirka 45% mellan åldern 18-25, 30% mellan åldern 36-65 och 30% över 65 år. Däremot skiljer sig åldersfördelning i område fyra åt, med cirka 20% mellan åldern 18-35, 70% mellan åldern 36-65 och sedan cirka 10% över 65 år. Vidare svarade cirka 48% av respondenterna att de bodde i villa/radhus och cirka 52% i lägenhet. Fördelningen av hur länge respondenter hade bott på samma ställe var i princip jämt fördelat med en tredjedel på respektive mindre än 5 år, 5-15 år, och mer än 15 år. Fördelningen av respondenter totalt i de fyra områdena var drygt 12% från område ett, 26% från område två, 21% från område tre och 41% från område fyra.

4.1 Tillgång till livsmedelsbutik

Respondenterna upplevde tillgången till livsmedelsbutiker förhållandevis olika beroende på hur långt ifrån centrum de bodde. Som figur 4.1 nedan visar var det drygt 74% av respondenterna från område ett som menade att deras tillgång till livsmedelsbutiker var mycket bra, till skillnad från motsvarande drygt 31% i område fyra. I område fyra har respondenterna i en högre utsträckning också svarat att tillgången är helt ok eller dålig jämfört med hur respondenter från de andra områdena svarade. Precis som Burton (2000) menar angående att förtätade områden brukar gynna mängden livsmedelsbutiker, indikerar också resultatet att den upplevda tillgången till livsmedelsbutiker är bättre i områden med högre densitet.

Figur 4.1 nedan visar närmare på hur respondenterna från respektive område svarade på frågan: “Hur upplever du tillgången till livsmedelsbutiker i närheten av där du bor?”



Figur 4.1: Hur upplever du tillgången till livsmedelsbutiker i närheten av där du bor? (Perlborn 2021)

I frågeformulärets öppna fråga angående upplevda fördelar med ett tätare byggt Malmö var det några respondenter som nämnde att de trodde att tillgången till livsmedelsbutiker skulle gynnas. Respondenterna beskrev framförallt att tillgången skulle gynna närheten till livsmedelsbutikerna men en respondent nämnde också att det är fördelaktigt då ökar chanserna att det “alltid finns något öppet”.

Vidare kan samband identifieras mellan hur respondenterna från respektive område upplevde tillgången av livsmedelsbutiker till hur viktigt respondenterna värderade att bo nära en livsmedelsbutik. Hur pass bra tillgång respondenterna upplevde följer således samma mönster som hur viktigt de uppskattade att bo nära en livsmedelsbutik, där det gradvis ändras desto längre avstånd från stadskärnan.

Diagrammen nedan presenterar närmare hur respondenterna svarade på frågan: “Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära en livsmedelsbutik?”

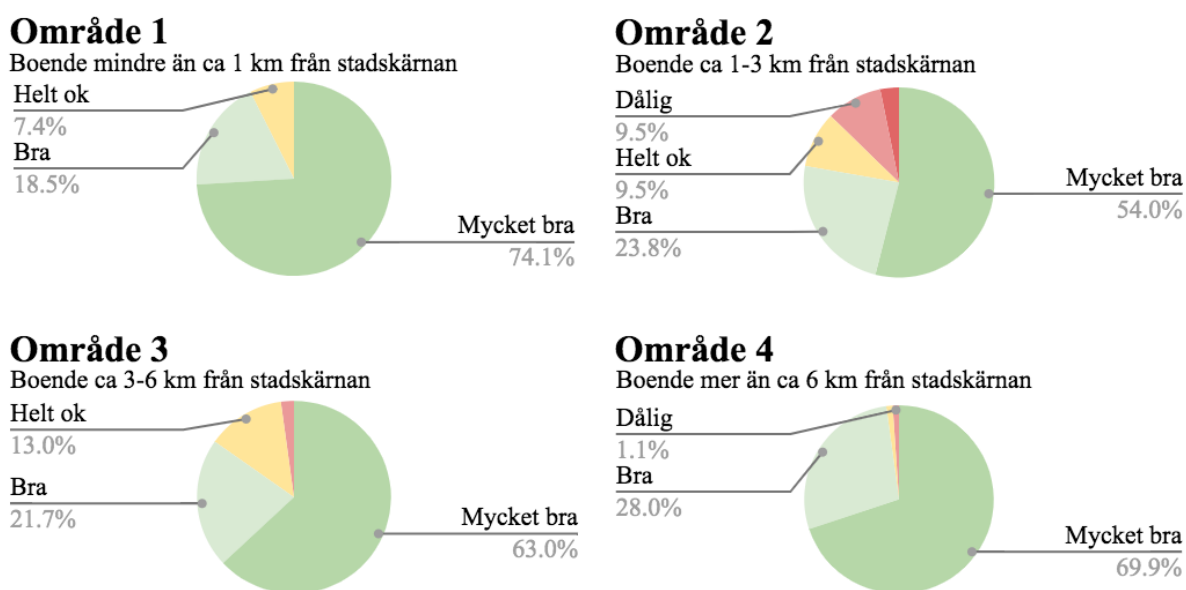


Figur 4.2: Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära en livsmedelsbutik? (Perlborn 2021)

63% av respondenter från område ett svarade att det var mycket viktigt för de att bo nära en livsmedelsbutik, till skillnad från 29% av respondenterna från område fyra. Det går också att se stora skillnader i den procentuella fördelningen i de andra kategorierna, där respondenter från område fyra i en högre utsträckning generellt inte uppskattar det som lika viktigt jämfört med de andra områdena. Hur viktigt respondenterna värderar att bo nära en livsmedelsbutik är således högst i område ett för att sedan gradvis, i takt med områdenas densitet, värderas mindre.

4.2 Tillgång till grönytor

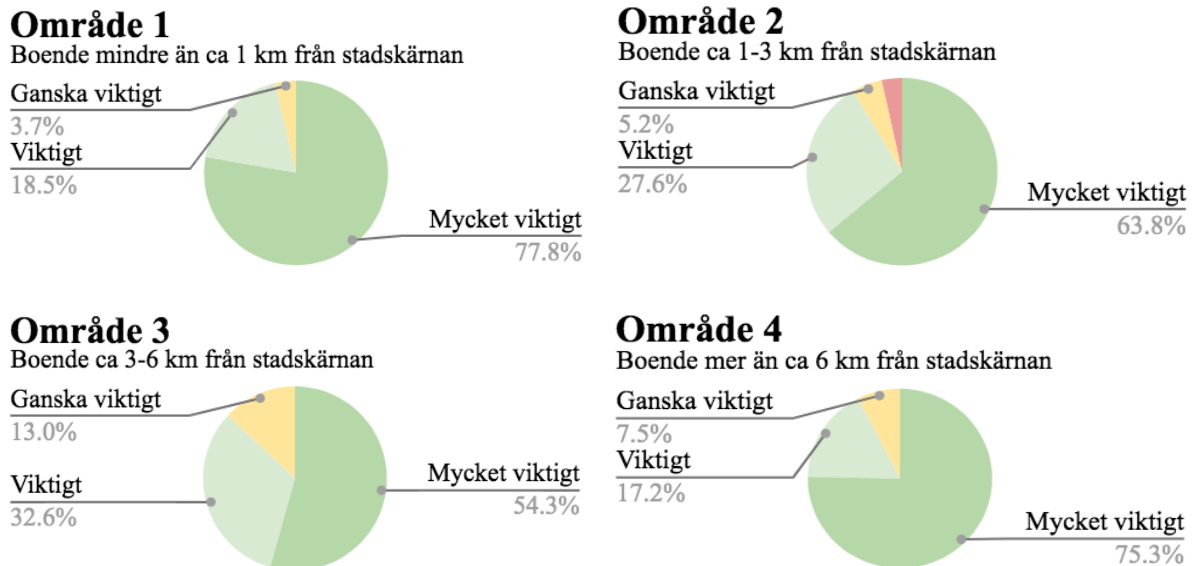
Den upplevda tillgången till grönytor var generellt relativt hög, även om det råder skillnader mellan de fyra olika områden. Diagrammen nedan presenterar resultaten från hur respondenterna från respektive område svarade på frågan: "Hur upplever du tillgången till grönytor (parker, gräsytor, grönområden) i närheten av där du bor?"



Figur 4.3: "Hur upplever du tillgången till grönytor (parker, gräsytor, grönområden) i närheten av där du bor?" (Perlborn 2021)

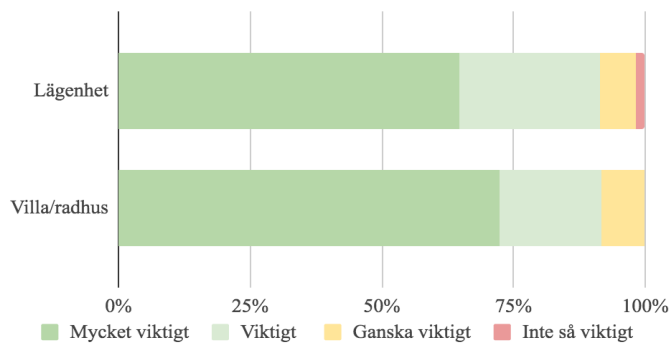
Samtidigt som Burton (2000) menar att tillgången till grönytor tenderar att vara sämre i områden med hög densitet så är det procentuellt flest respondenter från område ett, som är det område med högst densitet, som svarat att tillgången är mycket bra. Vidare indikerar resultatet presenterat i figur 4.3 att den upplevda tillgången till grönytor i område ett och fyra är som högst, samtidigt som den är som lägst i område två. Således blir det komplext att identifiera ett mönster baserat på hur respondenterna svarade i förhållande till områdets densitet.

Vidare indikerar materialet att det var väsentligt att bo nära grönytor för en stor andel av respondenterna. Diagrammen nedan presenterar resultatet från hur respondenterna svarade på frågan: "Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära grönytor?"



Figur 4.4: "Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära grönytor?" (Perlborn 2021)

Figur 4.4 visar att område ett och fyra hade högst andel som upplevde det som mycket viktigt att bo nära grönytor, med cirka 78%, respektive 75%. Område ett består främst av lägenheter och område fyra främst av villor/radhus (se figur 3.2). Dock kunde inga större differenser baserat på om respondenternas boendeform var villa/radhus eller lägenhet kopplas till hur viktigt de värderade att bo nära grönytor identifieras. Figur 4.5 nedan visar fördelningen mellan hur boende i lägenhet och villa/radhus svarade angående hur viktigt de uppskattade att bo nära grönytor.



Figur 4.5: Vikten att bo nära grönytor baserat på respondenter från lägenheter och villor/radhus (Perlborn 2021)

Vidare går det att identifiera samband mellan hur respondenterna upplevde tillgången till grönytor i förhållande till hur viktigt de värderade att bo nära. Exempelvis var det drygt 74% från område ett som svarade att tillgången var mycket bra (se figur 4.3) och som figur 4.4 visar var det motsvarande drygt 78% från samma område svarade att det var mycket viktigt att bo nära. Vidare hade område två högst andel som upplevde tillgången som dålig men samtidigt också det område där respondenterna minst värderade det som viktigt att bo nära grönytor. Studeras och jämförs figur 4.3 och 4.4 kan således en del samband inom respektive område identifieras.

Totalt var det 91% av respondenterna som svarade att de upplever tillgången till grönytor i närheten av där de bor som bra eller mycket bra. Det är således en hög andel som upplever en god tillgång till grönytor. I enkätens ena öppna frivilliga fråga där respondenterna hade möjlighet att skriva vad de generellt upplevde som negativt om Malmö skulle byggas tätare var det dock främst förtätningens påverkan på grönytor som nämndes. Respondenterna skrev bland annat "Om det byggs tätare finns det ingen plats för parker etc som det finns idag", "Det blir mindre ytor till grönområden vilket inte är bra", "Brist på rekreationsområde" och "Risk att ta bort grönområden och naturliga miljöer". Således indikerar respondenternas svar att de är oroliga för att mängden grönytor i takt med förtätningen ska minska och att det kan få konsekvenser i form av bland annat minskad yta för återhämtning och avkoppling.

I den öppna frågan om negativa konsekvenser av ett tätare byggt Malmö nämner också en del av respondenterna problematiken kring att det kan leda till att fler människor ska vistas och dela på samma grönytor. Exempelvis skriver en respondent "Grönytorna räcker inte till för alla. Vi behöver även planera för mer grönska i takt med att fler bostäder och annat ökar". En annan respondent skriver att det kan bidra till mer slitage i parkerna. Några respondenter nämner även att kvaliteten och skönheten med att bo där de gör skulle försämrats om grönytor försvann. Denna komplexitet krockar då något med att Malmös befolkning växer och andelen grönska tenderar att minska (SCB 2015). Även om ny bebyggelse inte skulle placeras på några typer av grönytor alls, kvarstår faktumet att allt fler människor kommer dela på de befintliga grönytorna.

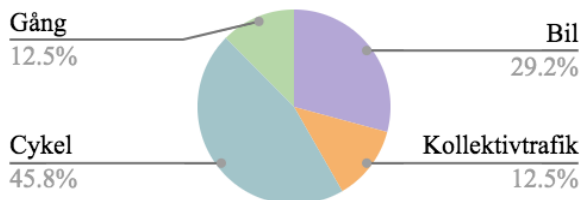
4.3 Tillgång och användning av transportmedel

Frågorna i enkäten som behandlade hur respondenterna transporterade sig och dess upplevda tillgång till kollektivtrafiken syftade till att öka förståelsen för Malmöbornas resmönster, genom att försöka identifiera förutsättningarna i de fyra olika områdena. Av alla respondenter så svarade 75% att deras arbetsplats eller skola låg i Malmö medan 25% svarade att deras sysselsättning låg utanför. Det är således en ganska hög andel vars sysselsättning ligger i Malmö. Samtidigt var det totalt cirka 46% av de respondenter med sysselsättning i Malmö som använde bil som främsta transportmedel, till skillnad från cirka 51% av de respondenter som hade sin sysselsättning utanför Malmö. Baserat på den statistiken finns inga direkta samband mellan att de med sysselsättning i Malmö skulle använda bilen i mindre utsträckning än de med sysselsättning utanför.

Vidare visar resultatet stora skillnader i hur respondenterna transporterar sig till sin arbetsplats eller skola beroende på hur långt ifrån stadskärnan de bor. Diagrammen nedan visar närmare hur respondenterna från respektive område svarade på frågan: "Hur transporterar du dig främst till din arbetsplats/skola?"

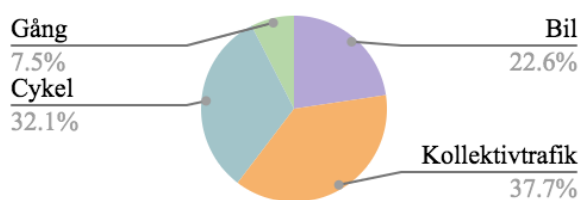
Område 1

Boende mindre än ca 1 km från stadskärnan



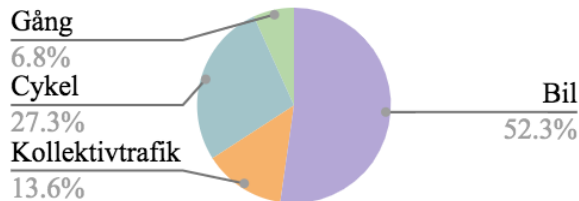
Område 2

Boende ca 1-3 km från stadskärnan



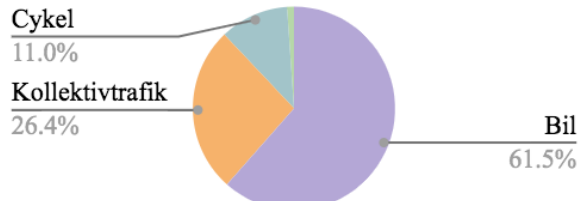
Område 3

Boende ca 3-6 km från stadskärnan



Område 4

Boende mer än ca 6 km från stadskärnan



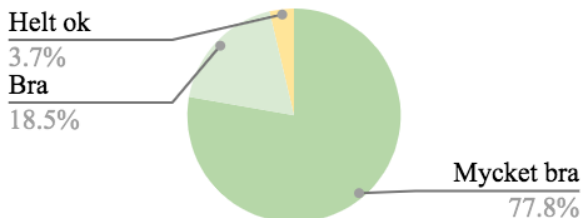
Figur 4.6: Hur transporterar du dig främst till din arbetsplats/skola? (Perlborn 2021)

I område fyra har cirka 60% svarat att de använder bil som transportmedel till arbete eller skola, till skillnad från motsvarande drygt 29% i område ett. Vidare kan också resultatet som presenteras i figur 4.6 ge indikationer på att desto fler respondenter transporterar sig via gång och cykel desto närmare de bor stadskärnan. Och desto längre bort från stadskärnan tenderar respondenterna i en allt högre utsträckning transportera sig med bil. Användningen av kollektivtrafiken följer inte riktigt samma mönster och procentuellt är det område två och fyra där respondenter i högst utsträckning svarat att de använder den för att transportera sig. Generellt så indikerar resultatet många likheter med den tidigare forskningen angående hur förtätning brukar påverka transporten i staden. Det vill säga, att gång, cykel och kollektivtrafiken i större utsträckning används i områden med högre densitet och att bilen är mer dominerande i områden med lägre densitet (Burton 2000; Ancell och Thompson-Fawcett 2008).

Vidare visar resultatet att tillgången till kollektivtrafik upplevdes väldigt olika från område till område, där tillgången gradvis upplevs sämre desto längre avstånd från stadskärnan. Figur 4.7 nedan visar mer ingående hur respondenterna i respektive område svarade på frågan: "Hur upplever du tillgången till kollektivtrafiken från där du bor?"

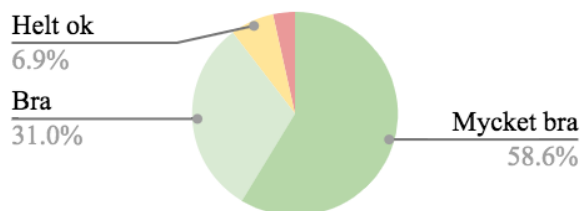
Område 1

Boende mindre än ca 1 km från stadskärnan



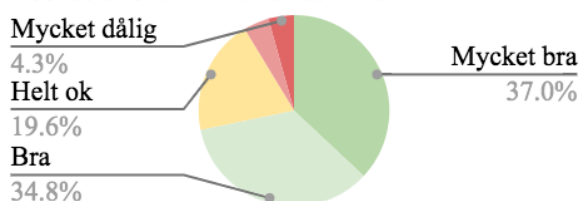
Område 2

Boende ca 1-3 km från stadskärnan



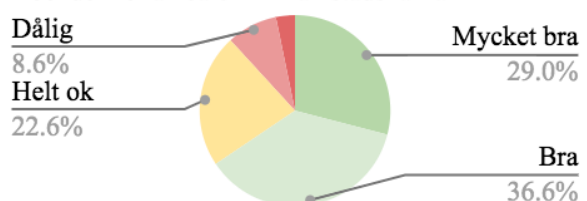
Område 3

Boende ca 3-6 km från stadskärnan



Område 4

Boende mer än ca 6 km från stadskärnan



Figur 4.7: Hur upplever du tillgången till kollektivtrafiken från där du bor? (Perlborn 2021)

I område ett upplever drygt 78% att tillgången till kollektivtrafiken är mycket bra, till skillnad från 29% i område fyra. I område ett är det inte heller någon som upplever den som dålig eller mycket dålig, medan dessa kategorier i område fyra motsvarar drygt 11%. Enligt Burton (2000) brukar områden med högre densitet gynnas av en bättre tillgång av kollektivtrafik, vilket också resultatet från figur 4.7 visar är fallet i denna undersökning.

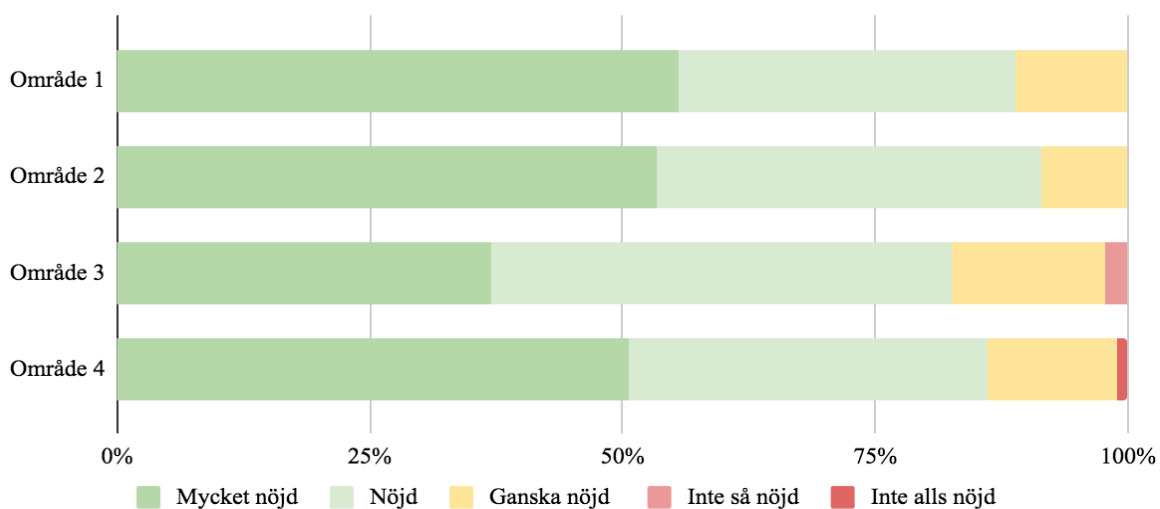
Respondenterna hade vidare möjlighet i en av frågeformulärets öppna frågor förklara om de upplevde något hinder med deras transport, om de exempelvis hade velat transportera sig på ett annat sätt än vad de gör. Där var det många respondenter som skrev att de kanske inte nödvändigtvis ville ta bilen men att de sparade mycket tid på det. Några respondenter upplevde hinder som "Krångligt att använda kollektivtrafiken dit jag arbetar, och mkt tidsödande", "Det tar för lång tid med kollektivtrafik", "Ja jag hade gärna cyklat men det är för långt, tar för lång tid" och "Jag hade velat cykla, men det är långt och vill inte cykla på bilväg". Respondenterna som nämnde att det långa avståndet var hindret var ifrån alla de fyra områdena, dock hade en stor majoritet av dessa sin arbetsplats och skola utanför Malmö.

I frågeformulärets öppna frågor var förtätningens påverkan på trafiken ett återkommande tema. Där respondenter både upplevde fördelar och nackdelar, som att kommunikationerna kommer att bli bättre när det byggs tätare men också att det innebär att trafiken kommer öka. Bland annat skrev en respondent "Risk för ökade utsläpp och sämre luftkvalitet (om personbilar inte prioriteras bort)". Några respondenter nämnde även att en ökad trafik kan innebära en högre bullernivå. Samtidigt skrev en annan respondent att man "Behöver åka mindre bil för att hitta vad man letar efter" i en tätare bebyggd stad. Det är således tudelat kring att trafiken kan påverkas både till det positiva och negativa i takt med att staden byggs tätare.

4.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde

Syftet med frågorna i enkäten som berörde nöjdhet med bostad och bostadsområde samt trygghet var att undersöka i vilken utsträckning det fanns samband eller olikheter mellan de fyra områdena baserat på den fysiska strukturen och dess avstånd från stadskärnan.

Fördelningen kring hur respondenterna svarade angående nöjdheten med deras bostad var relativt lika i de fyra olika områdena. Figur 4.8 nedan visar dock att det var något färre respondenter från område tre som svarade att de är mycket nöjda jämfört med de andra områdena. Några enstaka respondenter från område tre och fyra har svarat att de inte är så nöjda och inte alls nöjda. Generellt är dock nöjdheten med sin bostad hög hos respondenterna. Diagrammet nedan visar närmare hur respondenterna svarade på frågan: "Hur nöjd är du generellt med din bostad?"

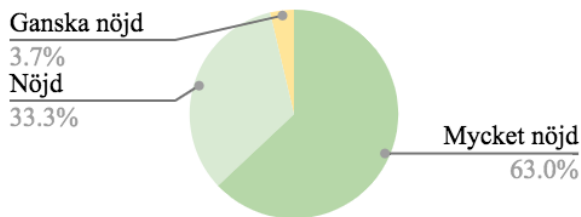


Figur 4.8: Hur nöjd är du generellt med din bostad? (Perlborn 2021)

Vidare visar figur 4.9 nedan att respondenternas nöjdhet med sitt närområde skiljer sig betydligt mer åt mellan de fyra områdena än vad figur 4.8 visar att nöjdheten med bostaden gör. Nedan presenteras resultatet från hur respondenterna svarade på frågan "Hur nöjd är du generellt med området där du bor?"

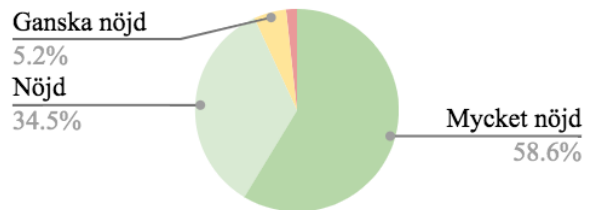
Område 1

Boende mindre än ca 1 km från stadskärnan



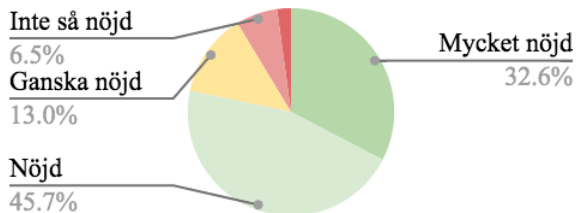
Område 2

Boende ca 1-3 km från stadskärnan



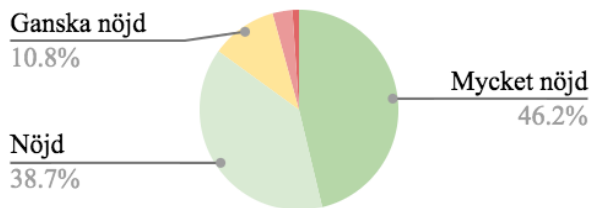
Område 3

Boende ca 3-6 km från stadskärnan



Område 4

Boende mer än ca 6 km från stadskärnan



Figur 4.9: Hur nöjd är du generellt med området där du bor? (Perlborn 2021)

Figur 4.9 visar att 63% av respondenterna i område ett har svarat att de är mycket nöjda med sitt närområde, till skillnad från cirka 33% i område tre. Område tre har dock en något högre procentandel på kategorin nöjd än de tre andra. Samtidigt står område tre ut med att ha högst andel på kategorierna ganska nöjd, inte så nöjd och inte alls nöjd. Vidare fick respondenterna också svara på om det lockade att flytta närmare stadskärnan om de hade kunnat, där det var flest respondenter från område tre som svarade att det lockade, med cirka 15%. Vidare visar figur 4.9 att nöjdheten är som högst i område ett och två. Sedan är generellt nöjdheten högre i områden fyra än område tre.

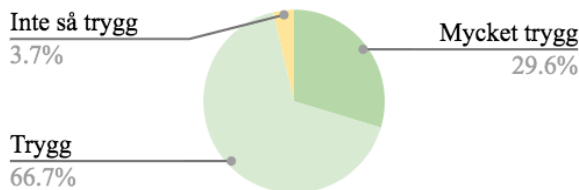
I enkätens öppna frågor var det en del respondenter som beskrev förtätning som något fördelaktigt då det ofta skapar närhet och en respondent beskrev det närmare som något positivt genom "Det blir en mer levande och dynamisk stad. Nära till allt." Samtidigt var det också många respondenter som beskrev att tätheten bidrar till att det blir för trångt och för mycket människor. En respondent skrev "Närhet = trångt" och en annan skrev att det "Kan bli 'för' tätbebyggt, redan en ganska kompakt stad". Människor har antagligen också olika referenser till när de upplever något som trångt, hur långt avstånd något är när det är nära och framförallt olika preferenser kring hur föredrar att bo.

Hur pass trångt människor upplevde staden samt hur de upplevde närhet kunde också genom de öppna frågorna i enkäten kopplas till upplevd trygghet och otrygghet. Exempelvis skriver en respondent “Om man kommer hem från krogen en kväll osv så känns de bra att många bor nära eller när man tar ut hunden på kvällen. De känns mer säkrare på något sätt om något skulle inträffa”. Några andra respondenter skriver att de känner sig mer trygga när det är folk nära och i rörelse, samt att man känner sig mindre ensam. Samtidigt skriver också några respondenter att de kopplar ett tätare byggt Malmö som mindre säkert med mer kriminalitet.

Vidare visar också resultatet på skillnader från område till område angående hur respondenterna generellt upplever trygghet i sitt närområde. Diagrammen nedan visar hur respondenterna i respektive område svarade på frågan “Hur trygg upplever du dig generellt i området där du bor?”

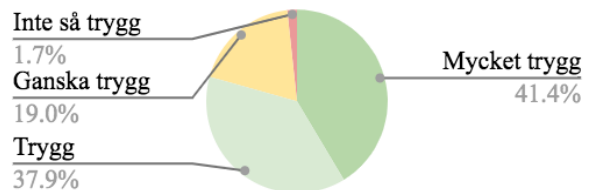
Område 1

Boende mindre än ca 1 km från stadskärnan



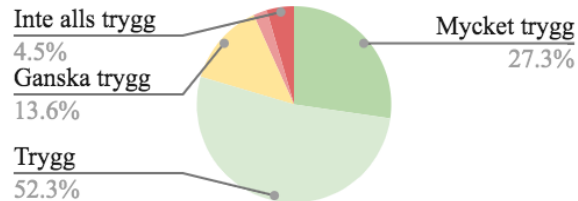
Område 2

Boende ca 1-3 km från stadskärnan



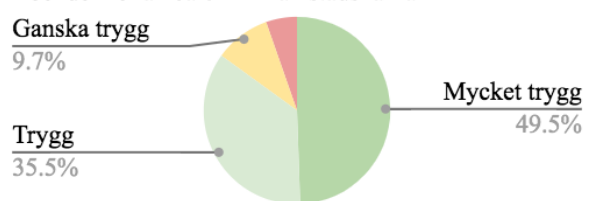
Område 3

Boende ca 3-6 km från stadskärnan



Område 4

Boende mer än ca 6 km från stadskärnan



Figur 4.10: Hur trygg upplever du dig generellt i området där du bor? (Perlborn 2021)

Figur 4.10 ovan indikerar på att respondenterna generellt upplever en hög trygghet då kategorierna mycket trygg och trygg är övervägande. Samtidigt har område fyra drygt 50% som svarat att de upplever sig mycket trygga, till skillnad från drygt 30% i område ett och område tre. Område tre är det enda området där respondenter har svarat att de inte alls känner sig trygga.

Vidare är det område ett och fyra som har högst procentandel på kategorierna mycket trygg och trygg, där område två och tre framförallt har högre andel på kategorin ganska trygg. Samtidigt är en del av dessa skillnader marginella och det är komplext att fastställa något speciellt mönster som skulle kunna kopplas till områdets densitet från respektive område.

5. Diskussion

Studiens syfte är att öka kunskapen kring hur den upplevda tätheten förhåller sig till den fysiska urbana tätheten och hur det speglar den sociala rättvisan i Malmö. I syfte att kunna uppnå det utformades följande två frågeställningar:

- *Hur förhåller sig den upplevda tätheten till den fysiska urbana tätningen i Malmö?*
- *Hur förhåller sig den upplevda tätheten till social rättvisa?*

I detta avsnittet kommer frågeställningarna besvaras genom att diskutera det empiriska materialets resultat och analys som beskrevs i kapitel fyra, i förhållande till det teoretiska ramverket. Den första frågeställningen kommer besvaras genom att analysera respondenternas svar om upplevd täthet utifrån de fyra utgångspunkterna livsmedelsbutik, grönytor, transport och bostadsområde. Den andra frågeställningen kommer besvaras genom att analysera hur den sociala rättvisan förhåller sig till den upplevda tätheten hos respondenterna. Samtidigt har de två frågeställningar en stor samhörighet med varandra och kommer således besvaras i en gemensam diskussion, genom att analysera de fyra olika områdenas karaktär vad gäller den byggda miljön och dess avstånd från stadskärnan.

5.1 Tillgång till livsmedelsbutik

Den upplevda tillgången till livsmedelsbutiker var som högst i område ett och blev sedan gradvis sämre desto längre avstånd från stadskärnan. Precis som resultatet från Burtons (2000) studie indikerar, går det således att se tendenser att områden med högre densitet gynnar tillgången av livsmedelsbutiker. Respondenterna från område fyra var de som upplevde lägst tillgång till livsmedelsbutiker, samtidigt som de också värderade att bo nära en livsmedelsbutik som minst viktigt jämfört med de andra områdena. Campbell (2016) menar att en mer jämn distribution av tjänster och möjligheter är förutsättningar för social rättvisa i staden. Eftersom respondenterna från område fyra upplever en mycket sämre tillgång till livsmedelsbutiker jämfört med de andra områdena kan det således inte fastställas att en jämn distribution av tjänster har fördelats. Samtidigt blir det väldigt komplext då en stor majoritet av respondenterna inte heller värderar det som lika viktigt att bo nära som respondenter från de andra områdena gör. Således finns det

kanske inte heller, om man ska tänka i praktiken, underlag, stöd eller en efterfrågan för att etablera en butik i de områdena. Precis som Dempsey, Brown och Bramley (2012) menar anses det ofta mer ekonomiskt lönsamt för företag att etablera sig i områden med hög densitet.

Vidare menar Dempsey, Brown och Bramley (2012) att tillgången inte bara innebär var resurserna finns utan även i vilken utsträckning som det är möjligt att ta sig till de. Resultatet från enkätundersökningen visade att respondenter från område fyra var de som upplevde sämst tillgång till kollektivtrafiken och främst transporterade sig med bil. Således är det också sannolikt att de respondenterna från område fyra som inte värderade att bo nära en livsmedelsbutik så högt också i större utsträckning har tillgång till bil. Och det är antagligen inte dessa människor som påverkas av en ojämn distribution, eftersom de fortfarande har tillgång till att transportera sig till resurserna på ett lätthanterligt sätt. Vidare menar Burton (2000) att det för låginkomsttagare kan vara väsentligt med närhet till en livsmedelsbutik då deras möjligheter till att transportera sig med bil eller kollektivtrafiken kan vara begränsad på grund av dess kostnad. Vidare menar Fainstein (2016) att det ofta är låginkomsttagare som den sociala rättvisan i staden inte inkluderar. Således är det sannolikt att människorna som exempelvis då bor i område fyra där tillgången till livsmedelsbutiker och kollektivtrafiken är sämre, samt inte har tillgång till bil blir exkluderade av den sociala rättvisan. Enligt Mukhtar-Landgren (2006) är Malmö idag också en stad med stora socioekonomiska skillnader som mer eller mindre är delad i en stad för de rika och en för de fattiga. Och frågan är hur och i vilken utsträckning som detta kan komma att påverkas i takt med att staden byggs allt tätare.

Samtidigt visade resultaten att respondenternas upplevda tillgång till livsmedelsbutiker följde samma mönster som hur de svarade angående hur viktigt de uppskattade det var att bo nära (se figur 4.1 och 4.2). Exempelvis visar resultatet att tillgången till livsmedelsbutiker var högst i område ett, samtidigt som respondenterna från det området också var de som procentuellt värderade att bo nära en livsmedelsbutik som högst. Vidare följde detta mönster resterande områden där tillgången samt hur viktigt respondenterna värderade att bo nära gradvis minskade desto längre avstånd från stadskärnan. Således indikerar resultatet också på att människor delvis tenderar att bosätta sig på platser baserat på vad de värderar och upplever som väsentligt att bo nära.

5.2 Tillgång till grönytor

Vidare visar resultatet att respondenternas upplevda tillgång till grönytor i alla områden var relativt hög, även om det råder skillnader mellan områdena. Burton (2000) menar att tillgången till grönytor generellt tenderar att vara högre i områden med lägre densitet, vilket också det empiriska materialet indikerar på då den upplevda tillgången i område fyra var väldigt hög. Samtidigt visar resultatet att den upplevda tillgången var som allra högst i område ett, det vill säga, i det område med högst densitet. Således är resultatet som speglar område ett komplext och inga samband med den tidigare forskningen går att identifiera.

Resultatet angående hur viktigt respondenterna värderade det att bo nära grönytor utifrån om de var bosatta i lägenhet eller radhus/villa visade liknande statistik. Således värderade de boende i villa/radhus som sannolikt då har tillgång till egen trädgård att bo nära grönytor ungefär lika högt som de boende i lägenhet gjorde. Resultatet var intressant då man skulle kunna anta att boende i lägenhet kanske skulle ha ett större behov av att bo nära grönytor då de i en lägre utsträckning har tillgång till trädgård. Samtidigt kan resultatet speglas av många faktorer och boende i lägenhet kan ju också ha tillgång till någon form av gård tillhörande deras hus. Vidare kan också människor precis som Boverket (2007b) skriver ha olika tankar kring en plats baserat på sociala sammanhang, tidigare upplevelser och erfarenheter. Människor kan således ha olika upplevelser kring exempelvis hur stor en grönyta ska vara för att det enligt de ska definieras som en grönyta. Vidare kan människor också ha olika vanor, har de exempelvis tidigare bott på ett ställe med mer och större grönytor kanske man uppmärksammar en större skillnad om man flyttar till ett område med sämre tillgång till grönytor. Men en person som bott på en plats med sämre tillgång till grönytor under lång tid och är van vid det kanske inte heller i så hög utsträckning reflekterar över det då de inte har något att jämföra med.

Generellt var den upplevda tillgången till grönytor hög bland respondenterna. Samtidigt var det förtätningens påverkan på grönytor som respondenterna främst nämnde i den öppna frågan om negativa konsekvenser av ett tätare bebyggt Malmö. Vidare skrev också en del respondenter att grönytor på olika sätt är viktiga för staden, bland annat eftersom det är en plats för reaktion och avkoppling. Grahn och Stigsdotter (2013) menar också att grönytor är viktigt för människans stressnivå, mentala hälsa och fysiska mående. Således tyder både forskningen samt

människors upplevelser att beståndet av grönytor är en väsentlig del av staden. Resultatet indikerar sammanfattningsvis att respondenterna i dagsläget upplever att tillgången till grönytor i Malmö är bra, men också att de är oroliga över hur det kan komma att se ut i framtiden.

Burtens (2000) studie som baserades på städer i Storbritannien drog slutsatsen att förtätning påverkar tillgången till grönytor negativt och således blir den sociala rättvisan också berörd. Denna uppsatsens empiriska material visar inte några större indikationer på att tillgången av grönytor skulle var ojämnt fördelade i staden, även om område två upplevde lite sämre tillgång. Men något att även var medveten om när resultatet tolkas är att Malmö i förhållande till andra svenska städer är relativt tätbebyggt, men i jämförelse med andra internationella städer i exempelvis Storbritannien är Malmö inte speciellt tätt byggt. Det kan således betyda att konsekvenserna och effekterna av förtätning kan visa sig längre fram i processen, när det är ännu mer tätt byggt. Samtidigt menar också Strähle (2015) att det inte verkar finnas några samband mellan hur mycket grönytor som finns och hur tätt det är byggt. Vidare menar Jenks och Dempsey (2005) att den upplevda densiteten också kan se olika ut beroende på kulturell bakgrund, vilket också gör det komplext att jämföra resultat från studier utförda i olika länder.

5.3 Tillgång och användning av transportmedel

I likhet med resultatet från studien av Ancell och Thompson-Fawcett (2008) tyder uppsatsens empiriska material på att gång, cykel och kollektivtrafiken används i större utsträckning desto närmare avstånd till stadskärnan. Samtidigt upplevde också respondenterna tillgången till kollektivtrafiken sämre desto längre avstånd från stadskärnan. Vidare visar resultatet att bilen användes som transportmedel i allt större utsträckning desto längre avstånd från stadskärnan. Dessa resultaten hänger sannolikt också ihop med varandra. Är tillgången till kollektivtrafiken bristfällig samt att avståndet för att transportera sig med cykel och gång kanske är för långt, så lär ju sannolikt också fler välja bil som transportmedel. Sen är det inte heller en självklarhet att människor skulle välja kollektivtrafiken framför bilen även om dess tillgång skulle varit bättre. Några respondenter skrev exempelvis att kollektivtrafiken tar för lång tid och är krånglig att använda. Användningen av kollektivtrafiken beror troligen då på fler faktorer än bara dess tillgång.

Enligt Burton (2000) tenderar tillgången till kollektivtrafiken vara bättre i områden med högre densitet, vilket också resultatet från enkätundersökningen indikerar på. Detta blir således en indikation på att tillgången till kollektivtrafiken gynnas av förtätning och följaktligen också bidragande till en mer social rättvisa. Samtidigt går det att ifrågasätta hur pass socialt rättvist det egentligen blir. De som redan bor nära stadskärnan och har möjlighet att i större utsträckning kunna gå eller cykla för att transportera sig då de generellt har saker närmare, har bäst tillgång till kollektivtrafiken. Och de människor som bor längre ifrån stadskärnan, antagligen med sämre möjligheter att kunna gå eller cykla för att transportera sig då avstånden blir längre, har sämre tillgång till kollektivtrafiken. Detta lär troligen leda till att människor längre från stadskärnan använder bil i en högre utsträckning, vilket uppsatsens empiriska material också indikerar på. Detta fenomen innebär således också en högre trafikmängd. Vidare kan detta innebära att de människorna som bor längre från stadskärnan och inte har möjlighet att skaffa bil, som kanske redan är en utsatt grupp i samhället, blir ännu mer missgynnade.

Vidare var det en del respondenter som i den öppna frivillig frågan angående om de upplevde något hinder med deras transport som skrev att avståndet var för långt för att exempelvis kunna cykla eller gå. Även om en del av dessa var respondenter som hade sin sysselsättning utanför Malmö var det boende från alla de fyra områdena, vilket också gör det komplext att dra några större slutsatser som kan kopplas till deras geografiska plats.

Ett vanligt argument som behandlar det fördelaktiga med förtätning är att avstånden skulle blir kortare mellan saker i staden, exempelvis mellan arbete och boende. Ändå var det 25% av respondenterna som svarade att de hade sin sysselsättning utanför Malmö. Detta kan således ha en inverkan på den sociala rättvisan då det innebär en ojämn distribution av tjänster och möjligheter. Precis som Burton (2000) menar drabbar långa också avstånd främst den redan utsatta socioekonomiska gruppen i samhället, då avståndet bland annat kan påverka kostnaden för transporten. Samtidigt är det inte säkert att de respondenterna som har sin sysselsättning utanför Malmö har det för att det inte finns några möjligheter i närheten av där de bor, det kan också vara ett aktivt val. Således är den sociala rättvisan svår att bedöma då den om man endast värderar statistiken indikerar på att den brister i några avseende när det kommer till transporten, men samtidigt redogör inte heller statistiken för de bakomliggande faktorerna till varför.

I enkätens öppna frågor var det en del respondenter som skrev att tätare stad skulle kunna leda till bättre kommunikationer, men även en ökad trafik och således också sämre luftkvalitet. Även om resultaten från enkätundersökningen tyder på att bilanvändandet i områdena med högre densitet är lägre, så var det fortfarande totalt drygt 46% av respondenterna som använde bilen för att ta sig till arbetet eller skolan. Ifall inte fler människor aktivt börjar välja bort bilen, samtidigt som befolkningen ökar och ny bebyggelse planeras att byggas inåt mot stadskärnan så kommer troligen trafiken också öka vilket lär resultera i sämre luftkvalitet och högre bullernivå (Boverket 2012).

För att fler människor aktivt ska välja bort bilen krävs fysiska åtgärder som exempelvis bättre utvecklade gång- och cykelbanor samt prioriteringar av kollektivtrafiken. En annan strategi för att minska biltrafiken i städer är också att reglera bilens framkomst samt begränsa parkeringar. Samtidigt kan detta också få andra effekter, exempelvis som en respondent skrev i enkäten; att parkeringssvårigheter och trafikregleringar har gjort att butiker i centrala Malmö har utarmats. Det blir således komplext om bilens framkomst begränsas om invånarnas bilvanor inte har följt samma utveckling. Således handlar det dels om ett ändrat beteende och resmönster hos invånarna, men där det också kan bli på bekostnad av överlevnaden för butiker runt stadskärnan då handelsvaruhus i utkanten som mer är anpassade för bilägare gynnas.

Precis som Boverket (2016) menar så minskar inte heller bilanvändandet automatiskt bara för att staden byggs tätare och precis som Andersson (2015) menar sker mycket bilresor till platser utanför staden, till sådant som inte längre ryms i den täta staden. Enligt Boverket (2012) har mängden biltrafik i Malmös centrala delar minskat de senaste åren, men samtidigt har biltrafiken över kommungränsen ökat. Således innebär det att förtätningen kan ha bidragit till minskad biltrafik i stadens central delarna vilket kan anses positivt ur många aspekter. Men om den utvecklingen har skett på bekostnad av att biltrafiken för längre sträckor istället har ökat, blir processen mer komplex att utvärdera.

5.4 Tillgång och nöjdhet med bostadsområde

Av alla respondenter var det totalt drygt 10% som svarade att det lockade att bo närmare stadskärnan än vad de gjorde i nuläget. Baserat på den låga andelen, samtidigt som en hög andel av respondenterna också var nöjda med sin bostad och sitt bostadsområde går det inte att dra några större samband med att förhöjda mark- och bostadspriser i stadens centrala delarna har bidragit till en mindre social rättvis bostadsmarknad. Förtätning tenderar annars i många fall innebära att de högre bostadspriserna leder till att människor trängs undan och till att områden gentrifieras (Boverket 2016; IVA 2017; Zukin 2011). Samtidigt är det ofta de redan mindre privilegierade människorna som påverkas av gentrifisering på grund av dess ekonomiska begränsningar (Zukin 2011), vilket sannolikt också är den grupp av människor som inte är representativ i enkätundersökningen. I Ancell och Thompson-Fawcett (2008) studie om social hållbarhet i Christchurch kommer de fram till att det måste prioriteras mer prisvärda bostäder i centrala lägen då det annars riskerar att bli gentrifierat. Så även om man idag inte skulle se några tecken på att människor bli undanträngda så måste det planeras långsiktigt utefter att det inte heller ska ske. Samtidigt är det som beskrivits tidigare, mycket privata aktörer som äger mark i Malmö, vilket gör det svårare att kontrollera mark- och bostadspriserna. Enligt Burtons (2000) studie om social rättvisa i den kompakta staden, hävdar resultaten att täthet bidrar till högre bostadspriser men samtidigt en minskad segregering. Således är det komplext att dra slutsatser kring huruvida förtätningen i denna kontext bidrar till en mer social rättvis stad eller inte, samt i vilken utsträckning.

I enkätens öppna frågor var det en del respondenter som på olika sätt tog upp begrepp som berörde nära, trångt, trygghet och otrygghet. Det komplexa är att de använde begreppen i väldigt olika kontexter med olika innebörd. Exempelvis menade någon respondent att de upplever det som levande när saker är nära och en annan menade att nära också kan innebära trångt. Samt att trygghet kunde kopplas till att ha människor nära, men samtidigt kunde tätheten också upplevas som mindre säkert eftersom det innebär fler människor på mindre yta. Således indikerar respondenternas svar med vad Dempsey, Brown och Bramley (2012) menar kring att människors känsla av trygghet kan bero både på fysiska och icke-fysiska faktorer. Respondenterna är inte heller de enda som kopplar begreppen till olika kontexter då Boverket (2016) skriver att förtätning kan leda till ökad trygghet samtidigt som Burtons studie (2000) indikerar på att

brottsligheten i områden med hög densitet har en tendens att öka. Således indikerar forskningen att förtätningens effekter på trygghet kan te sig olika, vilket också kan handla om att faktorerna har studerats i olika avseende. Samtidigt blir det komplext att förstå och kunna planera utifrån de bästa förutsättningarna när människor upplever samma fenomen väldigt olika. För vad är egentligen en “för” kompakt stad? Och var går gränsen mellan nära till att det blir trångt? Ja det ser antagligen ganska olika ut beroende på vem som tillfrågas. Precis som Boverket (2007b) menar har människor också olika attityder och upplevelser kring platser och områden beroende på bland annat dess tidigare upplevelser och vilket knytning de har till platsen.

Vidare indikerar resultatet från enkätundersökningen på att den sociala rättvisan i form av fördelning av resurser, tjänster och möjligheter framförallt är som mest fördelaktig i område ett. Område ett är också det område med högst densitet samt närmast avstånd till stadskärnan. I endast det avseendet kan således slutsatsen dras att förtätning är fördelaktig för att gynna social rättvisa i staden. Samtidigt som område fyra var minst fördelaktigt i fördelningen av resurser i form av livsmedelsbutiker och kollektivtrafiken var ändå den upplevda nöjdheten med området hög. Till skillnad från område tre där fördelningen av resurser upplevdes bättre än i område fyra men där nöjdheten med området generellt var sämre.

Generellt indikerade resultatet på att respondenterna från område tre var de som var minst nöjda med att bo där de gör. Området hade högst andel som var minst nöjda med både sitt närområde och sin bostad, högst andel som svarade att det lockade att bo närmare stadskärnan och det område där tryggheten upplevdes som lägst. Samtidigt som område tre då har en högre densitet än vad område fyra har. Detta indikerar således på att det finns fler dimensioner än den byggda miljön och tillgång till resurser som påverkar människans upplevda täthet i förhållande till social rättvisa. Resultatet indikerar också på att det är komplext att dra slutsatser kring hur den sociala rättvisan speglar de olika områdena endast genom att fastställa i vilken utsträckning som resurser finns där eller inte.

Vidare menar Dempsey, Brown och Bramley (2012) att social rättvisa innebär att individens möjligheter och levnadsmiljö inte ska begränsas på grund av vilket geografiskt område de bor i. Studeras bara den upplevda tillgången och fördelningen av resurser från uppsatsen empiriska

resultat så är det inte jämt fördelat. Samtidigt fanns det inte heller några större samband och kopplingar mellan att en sämre tillgång av resurser innebar att nöjdheten med bostadsområdet var sämre. Och detta kan sannolikt kopplas till att respondenterna i vissa avseende inte heller värderade vissa resurser som väsentliga att bo nära.

5.5 Sammanfattning av diskussion

Sammanfattningsvis är den upplevda tätheten och hur det speglar den sociala rättvisan i staden väldigt komplext och precis som Burton (2000) menar så indikerar resultatet på att det finns vissa aspekter av förtätning som tenderar att gynna den sociala rättvisan och vissa som snarare missgynnar den. Vidare beror också den upplevda tätheten på olika föreställningar, erfarenheter och kopplingar som invånaren har till en viss plats (Boverket 2016), vilket gör det komplext att dra generella slutsatser kring. Samtidigt indikerar resultatet på att det fanns vissa skillnader mellan de fyra olika områdena som undersöktes, där både dess densitet och avstånd från centrum kan ha varit avgörande faktorer.

Enligt Malmö stad (2020b) behövs det färdigställas cirka 23 000 nya bostäder tills år 2030 för att möta bostadsbehovet och eftersom kommunens strategi är att främst bygga innanför Yttre ringvägen så kommer Malmö således bli mer tätbebyggt i framtiden. Eftersom bostadsbehovet är en så drivande faktor till att kommunen måste expandera och bygga samtidigt som natur- och åkermark ska bevaras så blir förtätning en oundviklig process. Det komplexa är och kommer vara, hur det ska utföras på ett sätt som är mest fördelaktigt för alla. Således är undersökningens resultat relevanta i ett planeringssyfte då de belyser diskursen mellan fördelningen av resurser och vad människor faktiskt värderar som viktigt att bo nära. Vidare är också resultatet som belyser förtätningen i förhållande till social rättvisa viktig för en stad som Malmö som redan har stora socioekonomiska skillnader (Mukhtar-Landgren 2006), så att ny bebyggelse kan planeras utifrån att stadens klyftor inte ska bli större. Genom att resultatet också indikerar på vad människor värderar att ha i sitt närområde, kanske det kan bidra till att minska luckorna som Boverket (2016) menar finns mellan vad som byggs och vad människor faktiskt värderar och önskar. Vidare är resultaten väsentliga i kunskapen kring att människor från områden med olika hög densitet generellt värderar stadens resurser, tjänster och möjligheter olika högt, vilket också kräver olika typer av utvecklingsprocesser.

6. Slutsats

Studiens syfte och frågeställningar verkade för att öka förståelsen och kunskapen kring hur den upplevda tätheten förhåller sig till den fysiska urbana tätheten och social rättvisa i staden. Resultatet indikerar på att människor kan uppleva samma stadsmiljö väldigt olika vilket också gör det komplext att dra några större slutsatser baserat på 221 respondenter. Samtidigt indikerade resultatet på att det i olika avseende fanns samband mellan hur människor upplevde tätheten i förhållande till vilket område de var bosatta i.

Vidare var uppsatsens fokusområde att undersöka förtätningens effekter ur en del av dess sociala påverkan. Eftersom täthet är otroligt komplext hade det sannolikt fördelaktigt behövts brytas ner i ännu fler dimensioner för att kunna identifiera en helhet. Vidare krävs det också mer forskning kring vad de faktiska effekterna i praktiken är, exempelvis som Boverket (2016) menar angående att bilanvändandet inte automatiskt minskar bara för att staden byggs tätare. Således borde mer fokus i debatter kring förtätning ligga i hur människorna påverkas mer än antagande angående vad effekterna kan bli. Vidare är det också komplext att dra paralleller mellan den sociala rättvisan och densitet då det i vissa avseende verkar vara fördelaktigt att bo i områden med hög densitet och i andra inte.

Precis som Jenks och Dempsey (2005) menar är den upplevda densiteten inte absolut utan till stora delar formad utifrån människors olika kulturella bakgrunder. Människors bakgrund och tidigare erfarenheter tenderar också att spegla i vilken utsträckning som förtätning accepteras av invånarna. Samtidigt verkar det också, precis som Mouratidis (2018) menar, att städer ter sig olika, exempelvis genom dess sociokulturella aspekter där sociala ojämlikheter och likheter kan se olika ut vilket kan spegla studiers resultat. Således är det komplext att applicera fenomen och teorier för att jämföra olika städers utveckling med varandra, framförallt när det kommer till städer i olika länder där människor kan ha olika kopplingar och förhållningssätt till den urbana staden.

Vidare är det också komplext att fastställa i vilken utsträckning som fördelningen av resurser är socialt rättvisa eller inte när det enligt resultatet från undersökningen också var tydligt att människor kanske inte heller saknar eller söker resurser som inte finns i deras område. Således har kanske människor också till stor del bosatt sig på en viss plats av en anledning, för att det

passar deras livsstil. Sannolikt är också människan medveten om den platsens förutsättningar och resurser innan den flyttar dit. Sen finns det också de människor som inte har samma möjligheter att fritt välja var de vill bo och leva och det är sannolikt den gruppen som framförallt exkluderas från den sociala rättvisan.

Resultaten från uppsatsen kan vidare inte anses vara helt likgiltiga med om undersökningen hade utförts i en annan stad med andra förutsättningar. Resultatet kan bland annat ha påverkas av storleken på staden som undersöks. Exempelvis är Malmö en relativt liten stad i förhållande till ett internationellt perspektiv och således är avståndet från Malmös yttersta geografiska gräns in till stadskärnan på cirka 9 km inte så långt jämfört med andra städer. Vidare är det precis som Denscombe (2018) menar, att resultaten från uppsatsen inte ska betraktas som helt slutfärdiga utan mer som en del av en större pågående process i utvecklingen av ämnet. Undersökningens resultat kan således ses som en del av en större helhet, då det som beskrivits tidigare, behövs en mer omfattande undersökning kring förtätningen i förhållande till den upplevda tätheten och social rättvisa för att ge en mer heltäckande förståelse. För vidare studier finns det också fler faktorer än de fyra utgångspunkterna livsmedelsbutik, grönytor, transport och bostadsområde som hade kunnat undersökas.

Eftersom urbaniseringen över hela världen tenderar att öka och många städer växer genom förtätning är det väsentligt att vidareutveckla kunskaperna kring hur ny bebyggelse ska och kan placeras på lämpligaste sätt. Samtidigt är frågan hur tätt det kommer gå att bygga staden och samtidigt bevara, som Boverket (2016) menar, goda livsmiljöer. Vare sig tätheten i en stad kan nå en viss gräns eller inte beror förtätningens effekter mycket på hur processen utförs och vad den tar hänsyn till. Men oavsett kommer förtätning av något slag framöver vara en stor del av stadsutvecklingen och i takt med detta måste precis som Ancell och Thompson-Fawcett (2008) skriver, städerna utformas till "bra" platser att leva i. Enligt Ballas et. al (2013) är det delvis genom att upprätthålla en hög social rättvisa som en stad kan utformas som "bra" att leva i.

Samtidigt är det väsentligt att vidareutveckla invånarnas upplevelser i staden så att luckorna som Boverket (2016) menar finns mellan vad som faktiskt byggs och vad människor värderar och önskar minskar. Samtidigt är det alltid en värdering och prioritering kring vad det bästa tillvägagångssättet är eftersom människor enligt uppsatsens empiriska material kan uppleva

samma fenomen och stadsmiljö på olika sätt. Exempelvis indikerade resultatet på att vissa respondenter förknippade tätheten som något positivt då det bidrar till närhet och andra respondenter förknippade tätheten som något negativt då det bidrar till trängsel. Således handlar det kanske vid vidare forskning om att skapa djupare kunskaper kring varför människor upplever strukturer kring den fysiska bebyggelsen på olika sätt snarare än att bara ha kunskap om att de upplever det olika. Ökar kunskapen kring förtätningens effekter i förhållande till hur människor upplever tätheten och hur detta påverkar den sociala rättvisan, kan också bättre förutsättningar genereras för framväxten av hållbara och långsiktiga städer som erbjuder en bra livsmiljö.

7. Referenser

Ancell, Sarah & Thompson-Fawcett, Michelle (2008) The Social Sustainability of Medium Density Housing: A Conceptual Model and Christchurch Case Study. I *Housing Studies* 23(3): 423-441. doi: 10.1080/02673030802029990

Andersson, Thorbjörn (2015) Fungerande täthet i framtidens städer. *Gröna Fakta* (2) <http://www.tidningenutemiljo.se/wp-content/uploads/2015/04/Gröna-Fakta-nr-2-2015-Förtätning.pdf> (Hämtad 2021-04-03)

Ballas, Dimitris (2013) What makes a 'happy city'? I *Cities* (32)1: 39-50. doi: 10.1016/j.cities.2013.04.009

Ballas, Dimitris; Clarke, Graham; Franklin, Rachel; Newing, Andy (2017) *GIS and the Social Sciences: Theory and Applications*. New York: Routledge

Boverket (2007a) *Bostadsnära natur - Inspiration och vägledning* https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf (Hämtad 2021-04-11)

Boverket (2007b) *Del 2 Teori och metod till projektet Landskapets upplevelsevärden* https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/del_2_teoribakgrund.pdf (Hämtad 2020-04-06)

Boverket (2012) *Vision för Sverige 2025* <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/vision-for-sverige-2025.pdf> (Hämtad 2021-04-23)

Boverket (2016) *Rätt tätt - En idéskrift om förtätning av städer och orter* <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> (Hämtad 2021-04-10)

Burton, Elizabeth (2000) The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis. I *Urban Studies* 37(11): 1969-2001. doi: 10.1080/00420980050162184

Buys, Laurie & Miller, Evonne (2012) Residential satisfaction in inner urban higher-density Brisbane, Australia: role of dwelling design, neighbourhood and neighbours. I *Journal of Environmental Planning and Management* (55)3: 319-338. doi: 10.1080/09640568.2011.597592

Campbell, Scott (2016) Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. I Fainstein, Susan & DeFilippis, James (red.). *Readings in Planning Theory*. Chichester: John Wiley & Sons, 214-241.

Churchman, Arza (1999) Disentangling the Concept of Density. I *Journal of Planning Literature* 13(4): 389-411. doi: 10.1177/08854129922092478

Dempsey, Nicola; Brown, Caroline; Bramley, Glen (2012) The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning* 77(3): 89-141. doi: 10.1016/j.progress.2012.01.001

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

Fainstein, Susan (2016) Spatial Justice and Planning. I Fainstein, Susan & DeFilippis, James (red.). *Readings in Planning Theory*. Chichester: John Wiley & Sons, 258-273.

FN (2018) *The World's Cities in 2018*

https://www.un.org/en/events/citiesday/assets/pdf/the_worlds_cities_in_2018_data_booklet.pdf

(Hämtad 2021-04-07)

Grahn, Patrik & Stigsdotter, Ulrika (2003) Landscape planning and stress. I *Urban Forestry & Urban Greening* 2(1):1-18. doi: 10.1078/1618-8667-00019

IVA Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (2017) *Den urbana utvecklingens drivkrafter och konsekvenser* <https://www.iva.se/globalassets/info-trycksaker/framtidens-goda-stad/framtidensgodastad-urbanisering-b.pdf> (Hämtad 2021-04-05)

Jenks, Mike & Dempsey, Nicola (2005) The language and meaning of density. I Jenks, Mike & Dempsey, Nicola (red.). *Future forms and design for sustainable cities*. Oxford: Architectural Press, 287-309.

Lantmäteriet (2020) *Fastighetskartan kommunikation, fastighetskartan markdata, fastighetskartan bebyggelse* SWEREF99™ © Lantmäteriet

Malmö Stad (2018a) *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi*

https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/ÖVERSIKTSPLAN%20FÖR%20MALMÖ_antagen_31maj2018.låg.webb.pdf (Hämtad 2020-04-05)

Malmö Stad (2018b) *MALMÖLÄGET*

https://www.malmobusiness.com/app/uploads/2018/09/180813_malmolaget2018_LR.pdf
(Hämtad 2021-04-15)

Malmö stad (2020a) *Befolkning*

<https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Befolkning.html> Hämtad (2021-04-21)

Malmö stad (2020b) *Malmö stads Befolkningsprognos 2020-2030*

<https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/grundskolenamnden/mote-2020-08-25/agenda/befolkningsprognos-ss-241-ks-malmo-stads-befolkningsprognos-2020-2030pdf?downloadMode=open> (Hämtad 2021-04-22)

Mouratidis, Kostas (2018) Built environment and social well-being: How does urban form affect social life and personal relationships? I *Cities*. 74:7-20. doi: 10.1016/j.cities.2017.10.020

Mukhtar-Landgren, Daila (2006) Den delade staden - Välfärd för alla i kunskapsstaden Malmö. I *Fronesis* 18: 120-131.

Naturvårdsverket (2015) *Styrning av bebyggelseutveckling, förtätning och utglesning*

<https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6670-3.pdf?pid=16475> (Hämtad 2021-04-20)

SCB (2010) *Allt mindre grönytor i tätorter*

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/gronytor-i-och-omkring-tatorter/pong/statistiknyhet/gronytor-i-och-omkring-tatorter-2005/> (Hämtad 2021-04-22)

SCB (2015) *Grönytor och grönområden i tätorter 2015*

https://www.scb.se/contentassets/e2ef67822f8043549f1554b4f7759bb7/mi0805_2015a01_br_mi_ftbr1901.pdf (Hämtad 2021-04-23)

SCB (2018) *B13: Totalbefolkning på 100x100 m ruta*. SWEREF99™ © SCB

SCB (2019) *Antal pendlare per län och kommun, 2019*

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun-2019/> (Hämtad 2021-04-09)

Svensk mäklarstatistik (2021) *Malmö prisutveckling*

<https://www.maklarstatistik.se/omrade/riket/skane-lan/malmo/> (Hämtad 2021-04-23)

Trafikanalys (2012) *Närhet till livsmedelsbutik*

<https://www.trafa.se/vagtrafik/narhet-till-livsmedelsbutik-5046/> (Hämtad 2021-04-20)

Vetenskapsrådet (2002) *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*

https://www.vr.se/download/18.68c009f71769c7698a41df/1610103120390/Forskningsetiska_principer_VR_2002.pdf (Hämtad 2021-04-25)

Zukin, Sharon (2011) *Naken stad: Autentiska urbana platsers liv och förfall*. Göteborg:

Bokförlaget Daidalos

8. Bilagor

8.1 Bilaga A - Frågeformulär

Hur gammal är du?

18-35 år 36-65 år Över 65 år

Vilket kön definierar du dig med?

Man Kvinna Identifierar mig ej med ovanstående Vill inte uppge

Hur länge har du bott där du bor idag?

Mindre än 5 år 5-15 år Mer än 15 år

Hur bor du?

I lägenhet I villa/radhus

Hur nära bor du uppskattningsvis stadskärnan i Malmö? (I detta fallet Malmö Central eller Triangeln station?)

Mindre än ca 1 km Ca 1-3 km Ca 3-6 km Mer än 6 km

Hur upplever du tillgången till livsmedelsbutiker i närheten av där du bor?

Mycket bra Bra Helt ok Dålig Mycket dålig

Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära en livsmedelsbutik?

Mycket viktigt Viktigt Ganska viktigt Inte så viktigt Inte alls viktigt

Hur upplever du tillgången till grönytor (parker, gräsytor, grönområden) i närheten av där du bor?

Mycket bra Bra Helt ok Dålig Mycket dålig

Hur viktigt skulle du uppskatta att det är för dig att bo nära grönytor?

Mycket viktigt Viktigt Ganska viktigt Inte så viktigt Inte alls viktigt

Ligger din arbetsplats/skola i Malmö?

Ja Nej

Hur transporterar du dig främst till din arbetsplats/skola?

Bil Kollektivtrafik Cykel Gång Annat

Hur upplever du tillgången till kollektivtrafiken från där du bor?

Mycket bra Bra Helt ok Dålig Mycket dålig

Upplever du att du hade velat transportera dig till arbete/skola på ett annat sätt men att något hindrar dig? (Exempelvis att du inte har tillgång till bil, bristfällig kollektivtrafik, osäkra cykelbanor osv)

Hur nöjd är du generellt med din bostad?

Mycket nöjd Nöjd Ganska nöjd Inte så nöjd Inte alls nöjd

Hur nöjd är du generellt med området där du bor?

Mycket nöjd Nöjd Ganska nöjd Inte så nöjd Inte alls nöjd

Hur trygg upplever du dig generellt i området där du bor?

Mycket trygg Trygg Ganska trygg Inte så trygg Inte alls trygg

Hade du velat bo närmare stadskärnan(Malmö Central/Triangeln Station) om du hade fått välja?

Ja, det lockar Nej, det lockar inte Är nöjd med där jag bor Annat

Vad anser du generellt det finns för fördelar med ett tätare byggt Malmö?

Vad anser du generellt det finns för nackdelar med ett tätare byggt Malmö?

Övriga tankar kring förtätning i Malmö?

Godkänner du att dina svar används i forskningssyfte? Svaren är helt anonyma.

Ja Nej