



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Malmö by the Sea

– En studie om platsanknytning och upplevelsen av tillgång på vatten

Birgitta Rühling



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2019

Malmö by the Sea – en studie om platsanknytning och upplevelsen av tillgång på vatten

Malmö by the Sea – a study on place attachment and the perceived proximity to water

Birgitta Rühling

Handledare: Mats Gyllin, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

Examinator: Jitka Svensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Omslagsbild: Thorbjörn Andersson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: platsanknytning, vatten, blå miljöer, stadsidentitet, varvsstäder, stadsomvandling, stadsutveckling, Malmö

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Tack

Jag vill rikta ett särskilt tack till min handledare Mats Gyllin, som uppmuntrat mig under arbetets gång och hjälpt mig att hålla skeppet flytande, och på rätt kurs.

Ett stort tack till Karin Pohl, som tålmodigt gett feedback på mina texter. Tack till Joakim Jensen, som under arbetets gång gjort varje dag lite soligare.

Abstract

Malmö is a textbook example of a former leading port city which, as several other western port cities, were hit hard under the 1970's deindustrialization. The city council implemented new urban policies in order deal with the city's economic decline and decreasing population figures, a strategy that has been common for other western port cities also suffering from deindustrialization. Renewing old harbour sites through urban waterfront rejuvenations projects has become a common tool to turn old, derelict sites into modern waterfront neighbourhoods. This is done to rebrand the city and attracts new residents (Anderson, 2014; Landén Helmbold, 2017; Mah, 2014; Möllerström, 2011; Timur, 2012).

The aim of this paper has been to study what role the presence of urban water plays for a city's identity and if the citizens of Malmö perceive themselves as living in a coastal town. The research has been done primarily by literature studies, surveying and some GIS-analysis. The literature study has answered the two questions "what role does water play in city identity?" and "what has the presence of water meant for Malmö?". The survey results were joined to GIS data, and were used to answer the third and final question "Do the citizens of Malmö perceive their proximity to urban water?"

The results of the studies made show that place attachment plays a significant role in citizen satisfaction, and an understanding of how citizens attach to their living environment is crucial for spatial planners and policy makers. Water environments, or even environments with water features, are ranked higher than those without, as shown in Whites (2010) studies. Malmö is situated by the sea and has canals running through the city center and should therefore be able to develop these into better everyday environments. The survey results showed that the respondents not only requested an improvement to the canal environment but would also use the spaces more often if they were improved.

The literature study also showed how and why Malmö pushed new urban policies after the decline of the shipbuilding industry. The city council rebranded the city as the sustainable knowledge city, instead of the derelict port city. This could have been a driving factor for losing the port city identity.

Sammandrag

Malmö är ett exempel på en före detta ledande varvsstad, som likt andra västerländska varvsstäder drabbades hårt under 1970-talets avindustrialisering. För att komma till bukt med stadens dalande ekonomi och befolkningskurva implementerades nya stadspolitiska strategier, även detta i linje med andra västerländska varvsstäder. Ett vanligt stadsplaneringsverktyg har blivit att omvandla industriella hamnområden till nya, moderna, havsnära boenden att locka inflyttning och ändra identitet med (Anderson, 2014; Landén Helmbold, 2017; Mah, 2014; Möllerström, 2011; Timur, 2012). Fokus för den här uppsatsen har varit att undersöka vad närheten till vatten betyder för stadsmiljön, och huruvida malmöborna själva identifierar sig som boende i en kuststad eftersom författaren själv inte upplever närheten till vatten så påtaglig som den torde vara.

Syftet har varit att undersöka hur malmöbornas relation till vatten ser ut, och i vilken utsträckning de upplever Malmö som kuststad. Målet med arbetet har varit att bidra till ett kunskapsunderlag för vikten av vattenmiljöer i städer.

Arbetet är uppdelat i två delar. Den första, större delen utgörs av en litteraturstudie som ämnar att svara på de två första frågeställningarna: *vad spelar vatten för roll i en stads identitet?* och *Vad har tillgången till vatten betytt för just Malmö?* Den andra delen utgörs av en enkätstudie med syftet att nå ut till boende i Malmö för att ta reda på hur de upplever vattenmiljöerna som redan finns att tillgå i staden. Detta är menat att besvara den tredje och sista frågeställningen *Upplever malmöborna att de har nära till vatten?*

Resultatet av studierna visar att platsanknytning spelar stor roll för invånares välbefinnande, och för att planera för bra livsmiljöer behöver stadsplanerare och andra beslutsfattare förstå vikten av att de boende i en stad knyter an till den, och hur de gör det på bästa sätt. Vattenmiljöer och miljöer med inslag av vatten är enligt White (2010) högre rankade än andra. Malmö, som redan har vattennärvaro i form av både havsläge och kanaler som löper genom stadskärnan, borde därför kunna utveckla dessa för att skapa bättre vardagsmiljöer för sina invånare. Resultatet av enkätstudien visar också att malmöborna efterfrågar en upprustning av kanalrummen, och att de skulle börja använda sig av kanalrummen mer om detta skulle ske.

Litteraturstudien visar även hur och varför Malmö stad började förändra sin stads identitet efter den nedgång staden upplevt när varvsindustrin avvecklades. En stark stadspolitik bedrevs från kommunstyrelsen, som arbetade för att omprofilera staden till en miljövänlig kunskapsstad istället för förfallen varvsstad. Detta kan vara en bidragande faktor till att varvsstadsidentiteten mattades av, då den inte längre belystes i stadspolitiken som bedrevs.

Innehållsförteckning

TACK	3
ABSTRACT	4
SAMMANDRAG	5
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	6
1. INLEDNING	7
1.1 BAKGRUND.....	7
1.2 MÅL OCH SYFTE.....	8
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR.....	8
1.4 BEGREPPSFÖRKLARINGAR.....	8
<i>Kluster (i sammanhanget)</i>	8
<i>Spatial fix</i>	9
<i>Green fix</i>	9
<i>Greenwashing</i>	9
2. METOD	10
2.1 LITTERATURSÖKNING.....	10
2.2 ENKÄT.....	10
2.3 GIS-ANALYS I ARCMAP.....	10
3. LITTERATURSTUDIE	11
3.1 PLACE ATTACHMENT.....	11
<i>Den personliga dimensionen av platsanknytning</i>	11
<i>Process-dimensionen av platsanknytning</i>	11
<i>Plats-dimensionen av platsanknytning</i>	12
<i>Vikten av platsanknytning</i>	12
3.2 VARFÖR VATTEN SPELAR ROLL FÖR ANKNYTNINGEN.....	13
3.3 VATTNET SOM FORMAT NORRA MALMÖ.....	14
<i>Kockums och landutfyllningarna i Öresund</i>	14
<i>Avindustrialiseringens svallvågor</i>	15
<i>Stadspolitiken i Malmö</i>	16
<i>Kunskapsstaden vid kusten</i>	17
<i>Från nedgången varv till ekologisk, kustnära stadsdel</i>	18
<i>Från och med idag</i>	19
4. RESULTAT AV ENKÄTSTUDIEN	20
5. DISKUSSION	25
5.1 RESULTATDISKUSSION.....	25
5.2 METODDISKUSSION.....	26
5.2 SLUTSATS.....	26
5.3 VIDARE FORSKNING.....	26
6. LITTERATURLISTA	27
7. BILAGOR	30
7.1 GIS-kartor.....	30
7.2 ENKÄTRESULTAT.....	37

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Varvsstäder utmärker sig för att vara annorlunda. De har sina egna identiteter. De har sina egna uppfattningar om självständighet, om frihet, om mening och om kosmopolitism (Mah, 2014). De har sina egna syner på arbete, på rättvisa, på politik och på kultur. Hamburg är inte Tyskland, Liverpool är inte England, Neapel är inte Italien och Malmö är inte Sverige. Varvsstäder verkar inte alltid vara förstådda eller särskilt älskade av sina landsmän, de delar istället identitet med andra varvsstäder. Varvsstäder är upproriska, de hyllar nöjen och fritiden. *"The night-time is the right-time"* (ibid.). Deras passion för inkorrekthet föder kreativitet, och deras rebelliskhet gör dem djärva.

Enligt min uppfattning finns det flera städer som fortfarande har en stark identitet som hamn- eller varvsstäder, trots att det gått femtio år sedan avindustrialiseringen slog till mot många västerländska varvsstäder. Många gick samma öde till mötes med stora nedläggningar under sjuttioalet, och många har sedan dess behövt hitta andra vägar att hålla sig flytande (Timur, 2012). Typiskt för västerländska varvsstäder är att bygga sig ur sina kriser genom att omvandla de gamla varvsområdena från nedlagda industrier till moderna havsnära boenden (Husson, 2000). Att skapa dessa havsnära urbana rum har blivit ett effektivt stadsplanerings- och politiskt verktyg sedan 1980-talet (Timur, 2012). Dessa stadsdelsomvandlingar kretsar i och för sig kring en havsnära livsstil, men enligt min mening saknas ändå den starka varvsstadsidentiteten en förväntar sig stöta på i arbetarstaden Malmö.

Under 1800-talet etablerades Malmö som industristad. Bland annat grundades Kockums Mekaniska Werkstad, vilket fick stadens befolkning att växa explosionsartat och 1870 bli landets tredje största stad (Anderson, 2016). Ett sekel senare kom industrikrisen i Sverige som uttraderade varvsindustrin (Schön, 2007) och slutligen stängde Kockumsvarvet, som blivit "symbolen för arbetar-Malmö" (Landén Helmbold, 2017). Krisen ledde till arbetslöshet och länge kämpade staden med ett enormt budgetunderskott. Under 90-talet påbörjar Malmö istället en resa mot att omprofilera sig från arbetarstad till en hållbar kunskapsstad (Despotovic & Törn, 2015). Det här decenniet väntar sig staden en tillväxt med 44 000 nya invånare jämfört med skrivande stund – totalt kommer 378 000 människor att bo i Malmö år 2028 (Malmö Stad, 2019).

Det här innebär ett ännu högre tryck på Malmös grönytor och platser för rekreation, som redan är få. Faktum är att Malmö, som stoltserar med det gamla smeknamnet "parkernas stad", ligger på botten av listan över landets grönaste städer (Statistiska Centralbyrån, 2015). Parker och naturområden bidrar inte bara med ekosystemtjänster som renare luft eller temperaturreglering, utan främjar också rekreation och fysisk aktivitet vilket bidrar till bättre mental och fysisk hälsa hos stadens invånare (Wolch, et al., 2014).

Där Malmö brister i sina gröna tillgångar finns däremot de blå. 43 kilometer kust ramar in kommunen och genom staden flyter ytterligare fem kilometer kanal. Stadsdelarna Augustenborg och Västra Hamnen stoltserar med sina öppna dagvattensystem och vid Ribersborgsstranden ligger Naturum Öresund, en verksamhet som jobbar för att främja kunskapen om havet hos unga (Naturum Öresund, 2018). Efter studier där testpersoner fått rangordna olika landskapsbilder, visar ett antal på att de landskap med någon form av vatten närvarande anses mest tilltalande (Cooper-Marcus & Barnes, 1999; Ulrich, 2002; Alden & Svensson, 2015; White, 2010). I en av dessa studier, *Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes* av White, et al. (2010, 487), fann de till och med att bebyggda miljöer med någon typ av vatten närvarande rankades minst lika högt som gröna naturmiljöer.

Vattnet i sina olika former finns alltså närvarande på olika sätt, och Malmö verkar ha alla förutsättningar att profilera sig som en stad vid havet där invånarna gärna identifierar sig med det. Men hur starka är egentligen banden mellan vatten och malmöit? Känner de som dagligen rör sig genom kanalrummen hur de omges av vattnet? Känner de av de 800 miljoner liter vatten som flyter genom stan varje dag, eller går de ut på rasten för att se ut över vattenytan? Spelar vattnet ens någon roll för deras hemstads identitet? Kanske krävs en närkontakt med vattnet, att en är bosatt just vid småbåtshamnen i Limhamn för att påminnas om dess närvaro. Eller att känna de salta vindarna slå mot en när en missat bussen hem från jobbet bland Västra Hamnens kontorshus. Och hur närvarande är vattnet för de som inte rör sig längs kusten varje dag?

1.2 Mål och syfte

Ovan nämnda frågor har legat bakom syftet med den här uppsatsen; att undersöka malmöbornas relation till vatten och i vilken utsträckning de identifierar Malmö som en kuststad. Målet är att bidra till ett underlag för beslutsfattare i den fortsatta utvecklingen och stadsplaneringen i Malmö.

1.3 Frågeställningar

1. Vad spelar vatten för roll i en stads identitet?
2. Vad har tillgången till vatten betytt för just Malmö?
3. Upplever malmöborna att de har nära till vatten?

1.4 Begreppsförklaringar

Kluster (i sammanhanget)

I stadspolitiska sammanhang är etableringen av kluster ett sätt för en stad att öka sin konkurrenskraft och sätta sig själv på kartan. Offentlig sektor, akademi och näringsliv går samman för att generera tillväxt. Enligt Harveys (1989) teori om globalisering positioneras staden i ett regionalt eller internationellt

sammanhang istället för nationellt, och konkurrerar därmed om resurser som turism, skattebetalande invånare och arbetsgivande företag. I Malmö finns flera exempel på kluster skapade av den offentliga sektorn, näringslivet och akademien för att kliva ut ur skuggan från intilliggande huvudstaden Köpenhamn och utbildnings- och innovationsstaden Lund. Medeon Science park är ett sådant exempel, en forskningspark för akademi och företag inom livsvetenskap (läkemedel, medicinteknik, bioteknik och hälsovård). Ett annat exempel är startup-inkubatorn Minc som ligger på Universitetsholmen. Minc etablerades tidigt för sitt slag, som ett medel för att skynda på stadens återhämtning efter sjuttiotalskrisen. Till följd av detta är det bara huvudstäderna Köpenhamn och Stockholm som attraherar mer venturekapital än Malmö, i hela Norden. Media Evolution City är kanske det mest kända exemplet på kluster i Malmö: ett kontorsnav för att främja samarbete och utveckling inom de digitala och kreativa industrierna.

Spatial fix

Begreppet myntades av David Harvey (1981) för att beskriva kapitalismens försök att lösa kriser orsakade av kapitalismen själv, genom geografiska strukturer. Alltså handlar spatial fix om att ackumulera kapital genom stadsplanering. Exempel på en sådan kris kan vara sjuttiotalskrisen, och ett exempel på en geografisk struktur kan vara att planera för en ny, attraktiv stadsdel.

Globalization is the contemporary version of capitalism's long-standing and never-ending search for a **spatial fix** to its crisis tendencies.

(Harvey, 2001, pp. 24–25)

Green fix

Green fix bygger vidare på idén om spatial fix och myntades av Ståle Holgersen och Anders Malm. En green fix är ett försök att ta sig igenom en ekonomisk kris på en specifik plats, genom att skapa en hållbarhetsprofil för platsen. Om en stad skulle börja satsa på hållbar planering av andra anledningar skulle det inte räknas som en green fix. På ett sätt är en green fix en invertering av spatial fix, då green fix är menat att marknadsföra hållbarhet som en tillväxtmotor (Holgersen & Malm, 2015).

Greenwashing

Begreppet greenwashing myntades på 80-talet av biologen Jay Westerveld (Bruce Watson, 2016). I en essä ifrågasatte han hotellbranschens praxis att uppmana hotellgästerna att använda samma handduk under hela sin vistelse för att spara på vatten, men Westerveld menade att hotellens egentliga intention var att spara pengar. Greenwashing innebär att marknadsföra något som miljövänligt, när det i själva verket har en överhängande negativ miljöpåverkan. Ett annat exempel på greenwashing är Volkswagenskandalen 2015 där deras bilar

utrustats med en mjukvara för att manipulera utsläppstester. Bilarna visade sig släppa ut 40 gånger mer kväveoxid och kvävedioxid än det tillåtna gränsvärdet.

2. Metod

Den huvudsakliga metoden för uppsatsen är en kvalitativ litteraturstudie. Viss statistik har dock behövts redogöras för, för trovärdigheten och förståelsens skull. För att skaffa mig en förståelse för hur Malmö utvecklats kring vattnet har jag behövt göra en historisk analys av hur Västra Hamnen vuxit fram. För att urskilja vilka drivkrafter som legat bakom den processen har jag sökt i litteratur som tangerar ämnet. Litteraturstudien bygger framför allt på forskning inom miljöpsykologin, med ett fokus på begreppet platsanknytning och varför människan verkar föredra vattenmiljöer.

2.1 Litteratursökning

Litteratursökningen har huvudsakligen skett i SLU-bibliotekets söktjänst Primo, via sökmotorn Google Scholar och genom att gå tillbaka till förstahandskällor i relevanta studier.

2.2 Enkät

Med hjälp av Enkätboken av Jan Trost (2016) har jag utformat en webbaserad enkät. Frågorna är av semi-sluten karaktär och varje fråga går att besvara i fritext utöver de valbara svarsalternativen. Enkäten gjordes med tjänsten Google Formulär och har distribuerats via två Malmöbaserade facebookgrupper och riktade sig till bosatta i tätorten. Valet av metod grundades i att försöka få en så stor geografisk spridning som möjligt. För att se om det fanns geografiska skillnader mellan de som svarade inleddes enkäten med att svararen fick uppge sitt postnummer. Detta var också den enda obligatoriska frågan.

Frågorna har utformats med hänsyn till att använda ett språkbruk som är tydligt för gemene man, så att olika grupper ska förstå vad som menas med frågorna utan att vara vana vid en viss vokabulär. Jag har också försökt att utforma svarsalternativen så att de inte skulle vara för ledande, men ändå tydliga. Vid varje fråga har det funnits möjlighet att svara i fritext för att ge alla svarare möjlighet att uttrycka sig helt fritt.

2.3 GIS-analys i ArcMap

Enkätsvaren sammanställdes i ett kalkylark som sedan fördes in i programmet ArcMap för att visualisera resultatet på kartor. Enkätsvaren visualiserades också i cirkeldiagram. Utifrån detta har enkätens resultat analyserats och diskuterats.

3. Litteraturstudie

3.1 Place attachment

Begreppet place attachment och dess mening har snabbt vuxit till att användas flitigt inom miljöpsykologin, men med varierande definitioner. En svensk direktöversättning är "platsanknytning" och i stort sett avser begreppet relationen mellan en person och en plats. Hur folk upplever och uppfattar sin egen omgivning kan påverka deras beteende och ha positiva eller negativa effekter på både deras fysiska och psykiska hälsa enligt Altman och Low i boken *Place Attachment* (1992) och Stedman i artikeln *Toward a Social Psychology of Place – Predicting Behavior from Place-Based Cognitions, Attitude, and Identity* (2002). För att försöka syntetisera begreppet har Leila Scannell och Robert Gifford vid University of Victoria skapat en tredelad konceptmodell genom att sammanställa de olika betydelserna av platsanknytning. (Scannell & Gifford, 2010a). Denna modell bygger på "de tre P:na", *Person*, *Process* och *Place* (plats).

Den personliga dimensionen av platsanknytning

Den *personliga* dimensionen av platsanknytning kan ske både för individer och hela grupper. Det handlar helt enkelt om *vem* som anknyter till platsen i fråga. På individnivå tillskriver människan ofta platser mening utifrån egna upplevelser på just den platsen. Det kan till exempel vara livsförändrande händelser, som var en träffade sin partner för första gången, som gör att platsen i sig väcker minnen hos personen och därmed stärker anknytningen till den. På gruppnivå baseras platsanknytningen på den symboliska meningen en plats kan ha för gruppens medlemmar, enligt antropologen och miljöpsykologen Setha Low i boken *Place Attachment* (Low & Altman, 1992). Platser där en grupp på olika sätt kan utöva sin kultur, möjliggör för gruppen att bevara sin kultur och blir därmed livsviktig för den. Utöver individ- och grupperspektivet kan platsanknytning även ske baserat på religiös åskådning, då religionen kan utse specifika platser till att vara heliga, som till exempel Jerusalem, ett tempel eller en gravplats. En helig plats delas av den religiösa gruppens medlemmar, vilka då tillskriver platsen mening. Grupp- och individperspektiven är härmed inte helt skilda, utan går in i varandra. En individs känslor för en plats baseras på hens kulturtillhörighet, och i en grupp kan en enda gruppmedlems anknytning till platsen stärka hela gruppens anknytning till platsen.

Process-dimensionen av platsanknytning

Den andra dimensionen i Scannell och Giffords modell är den psykologiska *processen* som ligger till grund för anknytningen, alltså *hur* personen anknyter till platsen. Det, i sin tur, kan ske på tre olika sätt: *kognitivt*, *beteendemässigt* och i *affekt*, alltså känslostyrt.

Det kognitiva sättet att anknyta till en plats har att göra med personens minnen av platsen, vad den associerar med den eller vilken tro, mening och kännedom hen har om den. Detta gör platsen viktig för personen och får den att koppla platsen till sitt "jag". Att vara bekant med en plats är också en kognitiv del av

platsanknytning – i Mindy Fulliloves artikel *Psychiatric Implications of Displacement: Contributions from the Psychology of Place* (1996) menar hon att platsanknytning är att "känna till och kunna sortera platsens detaljer".

Den beteendemässiga delen av psykologisk platsanknytning uttrycks genom handlingar, alltså beteendet, på platsen. Precis som anknytning personer emellan, får platsanknytning personen eller personerna som anknyter att vilja hålla sig nära platsen i fråga. Detta kallas "proximity-maintaining behaviours" och kan översättas till kontaktupprätthållande beteende, alltså att försöka upprätthålla närheten (eller i detta fall relationen) till platsen. Hur stark anknytningen är till platsen påverkar hur länge en stannar där eller hur benägen en är att återvända till den. Studier på hemlängtan visar att individer som varit hemifrån en längre tid uttrycker en stark längtan att återvända hem, även om det innebär en stor kostnad eller ansträngning (Riemer, 2007). Att pilgrimsresa är ett annat exempel på detta (Low & Altman, 1992).

Slutligen spelar affekt in, alltså den känslostyrda delen av platsanknytning. När en person anknyter till en plats är personens känslor inför platsen onekligen involverade. Relph (1976) definierar platsanknytning som ett autentiskt och känslomässigt band till en plats som tillfredsställer ett grundläggande mänskligt behov. När en person skiljs från en plats den har en stark positiv anknytning till, blir den ledsen och upplever att den saknar platsen (Fullilove, 1996), vilket kan tyda på att den känslomässiga platsanknytningen är den starkaste.

Plats-dimensionen av platsanknytning

Slutligen spelar givetvis *platsen* roll för platsanknytningen. Vad är det med platsen som får en att anknyta till den? Enligt Hidalgo och Hernandez (2001) spelar skalan roll för anknytningen: vi knyter starkare an till våra hem och våra städer, än till stadsdelar, och den sociala dimensionen ger starkare platsanknytning än den fysiska. De understryker dock att den fysiska platsen ändå har ett starkt inflytande över den generella platsanknytningen, och därför är själva platsens utformning en viktig faktor.

Vikten av platsanknytning

Hur stark anknytning en person har till en plats kan vara avgörande för hur trygg hen känner sig där, vilket vidare påverkar dennes självbild och självkänsla (Low & Altman, 1992; Scannell & Gifford, 2010b; Stedman, 2002). Hur nöjd en person är med sin boendemiljö speglar också hur starka band hen knyter till den. Starka band till en plats ökar sannolikheten för personen att bo kvar där och även viljan att engagera sig för platsens utveckling eller bevarande (Insch & Florek, 2009). I en empirisk studie av Moser, Ratiu och Fleury-Bahi (2002) fann de att känslan av att känna sig hemma på en plats är starkt kopplad till känslan av välbefinnande. Kanske kan den här kopplingen förklaras genom att människor tenderar att anknyta till platser de känner att de får ut någonting av, alltså platser som förbättrar deras livskvalitet (Joaquim Araújo de Azevedo, João Ferreira Custódio,

& Pereira Antunes Perna, 2013; Moser, 2009; Ramkissoon, Mavondo, & Uysal, 2018; Scannell & Gifford, 2017). Scannell och Gifford (2017), liksom Brehm et al (2013), menar att platser vi identifierar som favoritplatser till och med främjar vår mentala återhämtning. Vidare visar studier också på att en persons hemmiljö är starkt kopplad till dess egna identitet, och att uppleva en förvittring eller förfall av detta kan jämföras med att förlora en bit av sig själv eller sitt välmående. Att skapa sig en förståelse för vilka faktorer som ligger till grund för en god platsanknytning, är viktigt för oss samhällsbyggare för att förstå hur vi kan planera för sunda städer som dess invånare mår bra av att leva i. Framgångsrika platser är de som tillgodoser eller tillmötesgår sina besökares behov, som att tillhandahålla goda utemiljöer. Stadsplaneringen behöver gå i ton med befolkningens platsanknytning för att undvika missnöje hos sina invånare.

För att planera för goda städer behöver därför invånarnas platsanknytning tas i åtanke av beslutsfattare (Florek, 2011). Landskapsarkitekter och andra beslutsfattare behöver skapa sig en förståelse för de psykologiska faktorerna bakom platsanknytningen, eftersom den i sin tur skapar platslojaliteten som får städer att blomstra i och med att invånarna blir mer benägna att stanna kvar i dem. För att kunna konkurrera om framgångsfaktorer så som arbetskraft, turister och engagerade invånare måste lokalpolitiker och -beslutsfattare inse hur värdefulla de invånare som älskar sin hemvist är (ibid.). Nöjda invånare är till och med beredda att stanna kvar på en plats, även om det innebär en ekonomisk förlust för dem. I Berlin, till exempel, är den högutbildade, kreativa klassen villig att bo kvar i staden, fastän det innebär en 9% lägre inkomst för individen jämfört med om de skulle bo och jobba någon annanstans, eftersom de har en så stark anknytning till den (Zenker & Rütter, 2014). Även invånarnas inställning till platsens varumärke påverkar detta. En stad kan genom stadspolitiska strategier marknadsföra sig själv på ett visst sätt för att locka investeringar, arbetskraft eller inflyttande invånare. Jag kommer att utveckla begreppet stadspolitik och ge exempel på hur Malmö fört sådan i nästa kapitel.

3.2 Varför vatten spelar roll för anknytningen

I studier på vilken typ av miljöer som vi människor föredrar rankas de som innehåller vatten i någon form högt (Bell, Phoenix, Lovell, & Wheeler, 2015; Finlay, Franke, McKay, & Sims-Gould, 2015; White et al., 2010). Enligt Balling och Falk (1982; 2010) kan detta ha att göra med den evolutionära instinkten att vilja bosätta sig i miljöer som tillhandahåller det som behövs för att överleva, där tillgång till vatten och bra överblick omkring sig utmärker sig som särskilt viktiga överlevnadsstrategier. Det verkar också gynna vår mentala återhämtning enligt White et al (2010). I studien skulle olika typer av miljöer rankas efter vilka testpersonerna helst föredrog att vistas i. Miljöerna var: bebyggelse, bebyggelse med grönska, grönska med bebyggelse, grönska, bebyggelse med vatten, vatten med bebyggelse, grönska med vatten, vatten, och slutligen vatten med grönska. Med vatten avses vattenkroppar eller vattendrag som hav, sjöar eller åar, och inte "temporärt" vatten som vattenpölar efter regn eller snö som lagt sig på

marken. När en miljö fick ett namn som "miljö x med miljö y" menas att miljön x är den övervägande i bilden, och miljö y finns det inslag av. Miljön bebyggelse med vatten är då till exempel en bebyggd, hårdgjord yta vid en kanal. Resultatet av studien visade på att de fem högst rankade platserna var de med något inslag av vatten. Till och med en övervägande hårdgjord miljö rankades högre än en helt grön miljö, så länge det fanns inslag av vatten i den. Testpersonerna var också villiga att betala mer för att ha utsikt mot vattenmiljöer, ifall de skulle boka ett hotellrum där. Baserat på resultatet av deras studie diskuterar White et al. om bebyggda (onaturliga) miljöer verkligen är mindre återhämtande för människan än naturliga miljöer, vilket är den konsensus som råder i den miljöpsykologiska forskningen. Det råder också en debatt kring vad återhämtning (från engelskans *restoration*) innebär, men i stora drag avses teorin att vardagliga upplevelser kan reducera vår fysiologiska, emotionella och kognitiva förmåga. Effekterna av detta kan visa sig på olika sätt, exempelvis genom olika stressrelaterade biomarkörer, sämre resultat på kognitiva uppgifter eller försämrat humör. En "återhämtande miljö" skulle i det här avseendet då kunna reducera eller omvända dessa effekter (ibid.).

3.3 Vattnet som format norra Malmö

Från artonhundratalets varvsstad, till samtidens gröna kunskapsstad. Under 1800-talet befäste Malmö sin position som Sveriges tredje största stad och en av världens främsta hamnstäder, i och med Kockumsvarvets etablering 1840 och Södra Stambanans etablering 1864 (Landén Helmbold, 2017). Befolkningen ökade snabbt under den här tiden, och Malmö kom att bli ett industriellt centrum med betydande textil- och maskinteknisk industri (Anderson, 2014).

Kockums och landutfyllningarna i Öresund

Kockums industrier flyttade från sina lokaler vid Davidshallstorg till Västra Hamnen under 1870-talet. Femtio år senare, efter långa förhandlingar med hamnen expanderar Kockums västerut genom att fylla ut hamnområdet med 200 000 kvadratmeter ny landmassa, vilket lade grunden för vad som idag kallas Bo01 (Malmö Stad, 2016). Att bygga ut hamnen och göra den större var nödvändigt för att Kockums skulle kunna öka sin kapacitet. Med 50% större kapacitet blev varvet världsledande under efterkrigstiden, då miljontals fartygstonnage behövde ersättas. Under 1950- och 1960-talet hade Kockums sin glansperiod med över 6000 anställda (ibid.) och befolkningen i Malmö gick från 199 000 till 265 000 invånare (Statistiska Centralbyrån, 2019). När Egypten blockerade Suezkanalen 1967 drevs ordenstocken upp till den högsta nivån någonsin och ytterligare expansion av varvet var nödvändig (Malmö Stad, 2016).

Under 1960-talet seglade den japanska varvsindustrin upp som utmanare till den svenska. För att konkurrera med den svarade Kockums med att bygga världens största docka, och fram till mitten på 1970-talet fortsatte markexpansionen och utfyllnaden av Öresund. Varvet investerade också i världens största bockkran, som senare kom att bli ett landmärke för staden. Befolkningen i Malmö steg till

265 000 invånare (Statistiska Centralbyrån, 2019). Världsrekorden fortsatte för varvet som i början på 1970-talet uppvisade den största orderstocken i världen, men 1973 slog oljekrisen till med full kraft. Året efter kom inga fler order alls, och här börjar slutet för Kockumsepoken. Bara mindre landutfyllningar i den västra delen av Västra Hamnen och i en angränsande invallning gjordes. Totalt uppgick nu varvets markyta till 1 200 000 kvadrater, som alla var utvunna ur Öresund (Nilsson, n.d.).

När Kockums började avveckla sin verksamhet i Västra Hamnen började SAAB-Scania etablera sig på varvsområdet. Som ett led i deras etablering fylldes den stora hamnbassängen ut med sand från Kögebukten och Scaniaparken anlades 1987. Detta var den sista landutfyllningen som gjordes i Västra Hamnen. Malmös befolkning låg nu på 231 000 invånare, nästan 34 000 färre än i början på 1970-talet (Statistiska Centralbyrån, 2018).

Avindustrialiseringens svallvågor

Som om 1970-talskrisen inte vore nog fortsatte invånarantalet att minska under de kommande decennierna. Nära 2700 jobb försvann i och med avindustrialiseringen som skedde under 1980-talet, där både de stora industrierna som Kockums, och de mindre som Fazer, Pripps och Malmö Strumpfabrik drabbades. Den nya nationella devalveringspolitiken under 1980-talet var ytterligare en faktor som fick stadens ekonomi att dala eftersom Malmö hade stora utlandsskulder vid den tiden (Dannestam, 2009). Skattekraften började också minska när företagsbeskattningen slutade vara kommunal i mitten på 1980-talet, och då befolkningssammansättningen började förändras. Som tidigare nämnt flyttade 34 000 invånare ut från Malmö till de kringliggande kranskommunerna. Detta hade att göra med att bostadspolitiken hade koncentrerats till att bygga flerfamiljshus i staden, och villabygget var planerat att ske i kranskommunerna. Planen var sedan att kranskommunerna Svedala, Burlöv och Staffanstorps skulle införlivas i Malmö kommun under kommunreformen 1971. Det gick dock inte riktigt som det var tänkt eftersom kommunpolitikerna i kranskommunerna motsatte sig förslaget att slå samman med Malmö. Sammanslagningen uteblev, och Malmö hade "byggt sig fast i miljonprogrammet" (ibid.).

Under tiden som den socioekonomiskt starkare gruppen flyttade ut ur Malmö ökade flyktingmottagandet, vilket ytterligare förändrade befolkningssammansättningen. Detta ansågs problematiskt då en cocktail av hög arbetslöshet till följd av avindustrialiseringen, ökat flyktingmottagande och minskad skattekraft slog hårt mot kommunens ekonomi. Denna ekonomiska kris kulminerade under 1990-talet, som också inleddes av en nationell finanskris. Malmö försattes nästan i en depression och uppvisade 1994 ett miljardunderskott i kommunkassan (Billing, 2000; Dannestam, 2009; Landén Helmbold, 2017).

Samma år valdes socialdemokraten Ilmar Reepalu till kommunstyrelsens nya ordförande. Tillsammans med hans moderata oppositionsledare Percy Liedholm författade han ett gemensamt brev till regeringen. I brevet krävde de snabba åtgärder från staten för att inte kommunen skulle hamna i en "ekonomisk härdsälta" (Dannestam, 2009, p. 116). Kommunstyrelsen påbörjade sedan visionsarbetet Vision 2000, även kallat Vision 2015 eller Malmö 2015, och med detta började Malmö Stad bedriva vad som kallas *stadspolitik* (Möllerström, 2011).

Stadspolitiken i Malmö

Tove Dannestam (2009, p. 109) förklarar stadspolitik som de diskurser som används för att representera de idéströmningar som får styra en stads utveckling. Tanken bakom stadspolitiska strategier är att stärka stadens konkurrenskraft genom att locka företag till den, och därmed öka investeringarna med främjande eller regulativa åtgärder. Dessa ekonomiska vinster ska sedan av sig självt sprida sig i staden genom nedsippringsprincipen, enligt den stadspolitiska logiken (ibid.). Det offentliga ska alltså skapa gynnsamma förhållanden för näringslivet i staden för att sedan ta del av vinsterna det genererar.

Städer som bedriver stadspolitik gör det oftast sprunget ur ett urbant kristillstånd (Harvey, 1989), vilket ju mycket riktigt går att applicera på Malmö som nu under nästan tre decennier befunnit sig i en ekonomisk kris. Kristillstånd kan tillåta förändringar i diskursen som inte annars hade accepterats – när strategin som tidigare rått uppenbarligen slutat fungera, måste en ny implementeras. Detta skapar ett möjligheternas fönster att genomdriva nya diskurser eller politiska åtgärder. I denna politiska miljö får nya idéströmningar lätt fotfäste och det gäller för politiker och beslutsfattare att snabbt etablera sin nya politik. Därför måste de själva först varsamt definiera krisen, och sedan hur den ska hanteras (Dannestam, 2009).

I Malmö blev tolkningen primärt att det var industristadens kris som rådde, och därför var industristaden tvungen att ersättas med något annat som skulle fungera bättre. Det var också lite utav välfärds kommunens kris, eftersom välfärden inte klarade av kommunens nya utmaningar. Till en började försökte man lösa industristadens kris med industristadens logik, genom att SAAB skulle ta över efter Kockums avveckling i Västra Hamnen. En ny industri skulle ersätta den gamla. Detta är ett exempel på hur den tidigare stadspolitiska strategin tenderade att seglivat hänga kvar i diskursen även när den börjat ge vika. I en intervju med Ilmar Reepalu, gjord av Tove Dannestam (2009) går det att utläsa hur det till slut gick att ändra diskursen från den om industristaden:

"Alltså när 'Industri-Malmö' kraschlandar då söker man de nya industriföretagen som ska gå in och vara vitala i den här situationen. Problemet är att de gamla företagen har blivit omoderna. Och så tar man in näringslivsfolk [...] och letar efter nya stora industrier. Det största de får

tag i för Malmö, det är Saab-fabriken. 'Här ska vi bygga den moderna industrin, med det moderna innehållet, med det moderna sättet att producera som ska locka unga människor till sådana här 'blue collar' arbeten'. [...] I det läget kom jag. Då tog jag ett antal strategiska beslut som jag inte släppte ut. Det mest strategiska beslutet var egentligen att avbryta diskussionen med Esso, som då ville köpa Saabfabriken för att lägga en dieselmotorfabrik där. [...] Det strategiska beslutet som gjordes då var att detta är inte framkomligt. Det finns inte en chans. Vår utgångspunkt var att i och med att Berlinmuren har fallit så kommer vi aldrig att klara att konkurrera med arbetskraftskostnaderna. Det är inte bara Kockums varv som står här och stampar utan vi har Gedina, Gdansk, vi har varv på hela Östkusten, i forna Östeuropa som vi då skulle konkurrera med. Det finns inte en chans. Då valde vi bort det. [...] Det här var det strategiska beslutet. Det beslutet hade inte gått att köra offentligt, för det är fortfarande så att gigantisk arbetslöshet inom Metallfack och annat, att då säga att vi tackar nej till att gå vidare på det spåret, det skulle inte vara populärt. Det var ju det här som ledde till... för att jag skulle känna mig komfortabel med det här så ville jag ha ett visionsarbete där jag skulle kunna involvera massor av parter i Malmö så att vi skulle orka leta efter en annan framtid. Så att det var det strategiska då."

Ilmar Reepalu, i intervju med Tove Dannestam 2009

Denna andra framtid för Malmö skulle nås via nya strategier. Den tydligaste var diskursen om ett nytt förvandlat Malmö. Industristaden hade kommit att förknippas med den ekonomiska krisen och arbetslösheten som rått under 1990-talet och det stod högt på agendan att Malmö skulle bli något annat än detta. Programmet Vision 2000 utformades och skulle reda ut hur Malmö skulle förnyas, för att vända den pessimism som fanns inom den kommunala organisationen. Det huvudsakliga resonemanget blev nu att förvandla Malmö "från en industristad på dekis till en kunskapsstad med framtidstro" (Dannestam, 2009, p. 128). Detta var den primära strategin och diskursen fortsatte att råda även efter visionsarbetet avslutas.

Kunskapsstaden vid kusten

Ett första steg mot kunskapsstaden var att etablera en högskola i Malmö. Reepalu och Liedholm skrev åter ett brev till regeringen, som tillsatte en kommitté för att reda ut saken, och hösten 1998 öppnar Malmö Högskola. Det är viktigt att poängtera här att skapandet av högre utbildningsmöjligheter för stadens invånare inte bara handlar om stadspolitiska agendor. Stora projekt som detta används dock ofta i stadspolitiska diskurser, men det betyder inte att de inte har andra syften också. Malmö Högskola blev i alla fall en stadspolitisk katalysator som skulle tillgodose marknaden med utbildad personal och därmed bidra till att förnya näringslivet. Högskolan planerades på Hjälmarekajen, på det som nu började kallas Universitetsholmen, i direkt anslutning till utvecklingsområdet Västra Hamnen. I den av industrierna uppbyggda och sedan övergivna stadsdelen var man i färd att skapa ett kunskapsekonomiskt så kallat *kluster*. Som i andra delar av västvärlden följde Malmös ekonomi nu trenden där

tillverkningsindustrin ersattes av tjänster och konsumtion. För att generera tillväxt skapades då kluster där den offentliga sektorn, näringslivet och akademien samverkade med varandra. Produkter av sådana kluster är exempelvis medicinforskningsparken Medeon Science Park, startup-inkubatorn Minc och Moving Media City som idag kallas Media Evolution City, som alla skapades i Malmö. Veselinka Möllerström (2011) menar i sin avhandling *Malmö omvandling – från arbetarstad till kunskapsstad* att ställa sig bakom dessa kluster var centralt för att skapa konkurrenskraft för många städer och regioner. Möjligtvis är det så att högskoleetableringen på Universitetsholmen bidrog till att stärka den nya bilden av Malmö.

Från nedgånget varv till ekologisk, kustnära stadsdel

Det gamla hamnområdet i Västra Hamnen var efter avindustrialiseringen starkt förknippat med industristadens symbolik och att exploatera området skulle kunna påverka hela Malmös identitet. Utvecklingen av Västra Hamnen blev därför ett flaggskeppsprojekt för stadens förvandling. I ett försök att locka tillbaka de höginkomsttagande grupper som flyttat ut ur staden under 1970-talet anammades en ny boendestrategi med högkvalitativa och arkitektoniskt moderna bostäder vid kusten. Detta skulle uppnås genom bomässan Bo01, som skulle ha ett europeiskt perspektiv och präglas av klimatsmart innovation. Bomässan hölls 2001 och stadsplaneringsprofessorn Jan Gehl beskrev resultatet av bomässan som en god urban boendemiljö, där den mänskliga skalan råder och utvecklingsplaneringen och stadsplaneringen fick samspela på ett holistiskt sätt (Gehl, 2010).

Nu i början på 2000-talet kom också diskursen om den hållbara staden in i bilden. Malmö var en av de första kommunerna i landet som använde sig av målformuleringar om social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet i sin översiktsplan. I litteraturen om Malmös förvandling till en grön stad påpekar flera att det här är frågan om en *green fix* (Dannestam, 2009; Holgersen & Malm, 2015; Landén Helmbold, 2017). Begreppet *green fix*, anspelar på Davids Harvey teori om *spatial fix*, där krisdrabbade ekonomier löser problem genom geografisk ut- och ombyggnad. Under en *green fix* är det dock omvänt, den krisdrabbade staden nylanserar sig som den hållbara staden för att locka investeringar till sig. Enligt *green fix*-logiken ska alltså en hållbar bild av staden attrahera kapital till den (Holgersen & Malm, 2015).

Både svenska staten och EU gav bidrag till Malmö för att satsa på hållbarhetsprojekt, och kommunen satsade på att bli världens mest hållbara stad. I Öresundsregionen inleddes samarbeten för att understödja hållbar stadsutveckling och arbetet skulle löna sig, i stadspolitiska mått mätta. Med sin ringa storlek jämfört med andra internationella städer kända för sin miljömedvetenhet har Malmö år efter år vunnit priser för sitt hållbarhetsarbete (Dannestam, 2009; Landén Helmbold, 2017).

Andra menar att Malmö ägnat sig åt *greenwashing* i och med Västra Hamnen-projektet. Holgersen & Malm (2015) menar att exploatörerna i Västra Hamnen kommit undan med slappa argument för varför deras byggen skulle vara hållbarare än andra, som till exempel att bostadshuset skulle vara så attraktivt att bo i att de boende inte skulle ha anledning att åka utomlands på semester, och därmed undvika flygresor. I samma artikel pekar författarna på att energiförbrukningen som lovades vara minimal, i själva verket låg på samma nivåer som vanliga svenska bostadshus. Privatbilismen skulle också reduceras i Västra Hamnen, med hjälp av bilpooler och cykelpooler, samtidigt som ett parkeringshus på sju våningar byggdes utan mycket väsen om sig (ibid.). Annan kritik mot projektet är att det varit exkluderande för grupper med lägre inkomst, och att kommunen borde ha lagt resurserna på att minska de stora klyftorna i staden istället (Landén Helmbold, 2017; Möllerström, 2011).

Det här tillvägagångssättet att resa sig ur den postindustriella askan är inte unikt för Malmö, utan ganska typiskt för flera västerländska industristäder i slutet av 1900-talet och början på 2000-talet. Utmärkande för Malmö är däremot tre saker: vidden av Västra Hamnens omvandling, hur central hållbarhetsaspekten var i planeringen, och stadens lilla storlek i relation till andra världsledande eko-städer.

Från och med idag

I skrivande stund pågår nybyggnationen i Västra Hamnen fortfarande, men stadsdelen börjar bli mer och mer komplett. Alldeles intill är dock Malmö Stad i full färd att planera för den nya stadsdelen Nyhamnen, som en förlängning av Västra Hamnen, fast österut förbi järnvägsstationen (Malmö Stad, 2019). Med nya landutfyllnader och konstgjorda öar ska Malmö fortsätta födas ur vattnet.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen beskrivs hur stadsdelen ska upplevas och hur den ska byggas för att uppnå det. Precis som i visionen för Västra Hamnen betonas hållbarhetsaspekten även här. En intressant sak är att det ges eftertryck åt att skapa vattenrum i den nya stadsdelen. Förutom att buffra för förhöjda vattenstånd verkar det planeras flitigt för att möjliggöra rekreation och vistelse i närkontakt med vattnet. Att bygga kringbyggda vattenrum och fler kajer ska tillsammans skapa "*ett intimare samspel mellan hav och bebyggelse*" (Malmö Stad, 2019, p. 12) i den nya stadsdelen. Broar ska koppla ihop den nya stadsdelen med Västra Hamnen och resten av staden, och att möjliggöra för båtturen kollektivtrafik ska "*förstärka platsens marina karaktär*" (ibid.).

4. Resultat av enkätstudien

I det här avsnittet redogör jag för den enkät jag utformade för att skaffa en uppfattning om hur malmöborna själva upplever vattnets närvaro i staden. Efter att ha gjort litteraturstudien som kan förklara varför hamnstadsidentiteten kan ha frångåtts i och med stadspolitiken som bedrevs under nittioalet, kändes det relevant att försöka ta reda på hur gemene mans syn på närheten till vatten i staden. Jag ville också ta reda på hur ofta vattenrummen nyttjades, och ifall det fanns en vilja att vistas mer kring vattnet som redan finns.

Totalt besvarades enkäten av 43 personer utspridda på 37 postnummer i Malmö, och ett postnummer i grannkommunen Svedala. För att analysera enkätsvaren har de sammanställts i ett kalkylark, som cirkeldiagram och visualiserats på kartor i programmet ArcMap. Kartorna visar på geografiska skillnader mellan svaren, eftersom varje svar är kopplat till det postnummer den svarande bodde på vid tillfället. Eftersom ett antal svaranden bodde på samma postnummer bör kartorna inte analyseras ensamma, utan tillsammans med kalkylarken för att avläsas korrekt. De postnummer som avses är 212 26 som hade tre svaranden och 214 23, 214 38 och 217 41 som hade två svarande vardera. De postnumren med fler än ett svar kopplade till dem är markerade med stjärnor på kartorna. Eftersom antalet som svarade på enkäten är mycket litet i förhållande till stadens totala invånarantal är det svårt att veta huruvida enkätresultaten är representativa för staden. För att arbeta vidare med underlaget skulle ytterligare intervjuer eller en vidare enkät behövas för att bekräfta resultaten.

Sammanfattningsvis visar enkätsvaren på att 60,5% spontant ser Malmö som en kuststad medan 39,5% inte gör det, trots att malmöborna verkar vistas vid kusten ofta, 56% dagligen vid "fint väder" och 51% varje vecka oavsett väderlek. Detta tyder på att det finns en vilja och benägenhet att vistas vid kusten. Hela 84% passerar dagligen Malmös kanaler, men bara 16% tog sig regelbundet (minst en gång i veckan) till kanalerna för att vistas vid dem. De två sista frågorna tyder på en önskan att kunna vistas vid kanalerna, men att kanalrummet i dagsläget behöver utvecklas. Totalt 84% (34 ja-svar samt två fritextsvar) svarade att de skulle vilja se en utveckling av kanalrummet för att det skulle kunna användas mer. En av de sju som svarade "Nej, det finns inget behov av det och jag skulle inte använda kanalrummet mer om det utvecklades." på frågan var hemmahörande i Svedala kommun. Alla som besvarade enkäten svarade på samtliga frågor. Nedan presenteras resultaten för varje enskild fråga.

Fråga 1: Tänker du på Malmö som en kuststad eller en stad med mycket vatten?

Tänker du på Malmö som en kuststad eller en stad med mycket vatten?

43 responses

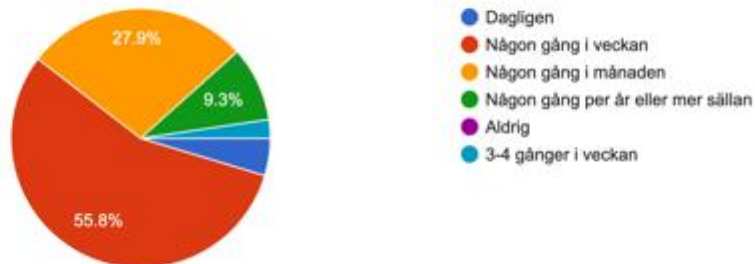


På enkätens första fråga svarade 26 personer *Ja*. Fjorton personer svarade *Nej* och tre valde att använda sig av fritextrutan. Svaren som uppgavs i fritextrutan var "Lite", "Inte i allmänhet men blir påmind när jag går ner till havet" och "Ja när jag berättar om Malmö för en som inte känner Malmö, men nej i mitt vardagsliv" och kan alla tolkas som mer av ett nej-svar än ett ja-svar, vilket i sådana fall skulle ställa sjutton nej-svar mot 26 ja-svar. Oavsett ger frågan resultatet att bara 60% ser Malmö som en kuststad, trots stadens kustläge, markexpansion på landutfyllnader och kanalrummen i de centrala delarna av staden.

Fråga 2: Hur ofta vistas du vid havet när det är fint väder eller rätt årstid?

Hur ofta vistas du vid havet när det är fint väder eller rätt årstid?

43 responses

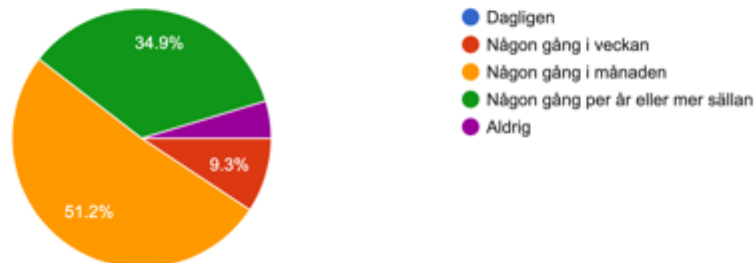


Det överhängande svaret "Någon gång i veckan" uppgavs av 24 svarare, och ingen uppgav att de aldrig besökte havet vid fint väder. Det finns ingen definition av "fint väder" eller "rätt årstid", men att alla som svarade på enkäten skulle ha samma väderpreferenser för havsnära vistelse är inte relevant för studien. Det viktiga för enkäten var att veta om det fanns skillnad i viljan att vistas vid havet på grund av väderlek eller årstid, då det går att anta att de flesta vistas vid havet mer frekvent på sommarhalvåret än vinterhalvåret. Två svarare uppgav att de dagligen vistades vid havet vid fint väder. Dessa bodde på postnumrena 211 75 i Västra Hamnen och 217 49 i Rönneholm, som båda är belägna inom en kilometer från havet.

Fråga 3: Hur ofta vistas du vid havet oavsett väder eller årstid?

Hur ofta vistas du vid havet oavsett väder eller årstid?

43 responses

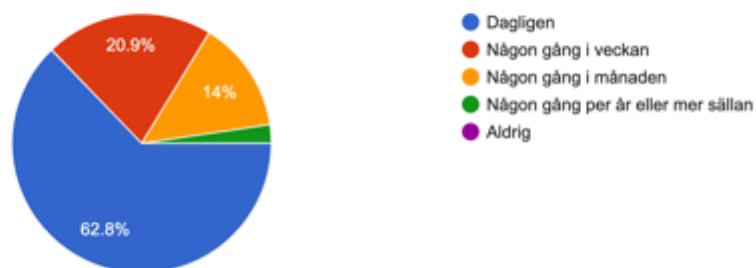


Ingen uppgav att de dagligen vistades vid havet oavsett väderlek, men fler än hälften uppgav att de vistades där "någon gång i månaden" (22 st). De fyra som uppgav att de vistades vid havet någon gång i veckan oavsett väder bodde i Västra Hamnen, Rönneholm, Limhamn och Lindängen. Av de fyra ligger tre postnummer inom en kilometer från havet.

Fråga 4: Genom de centrala delarna av stan flyter Malmös kanaler. Hur ofta passerar du dem?

Genom de centrala delarna av stan flyter Malmös kanaler. Hur ofta passerar du dem?

43 responses

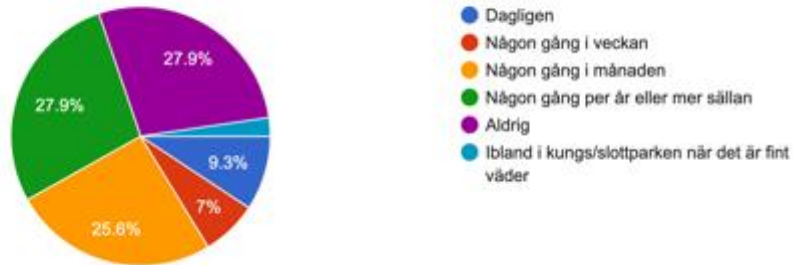


Ingen uppgav att de aldrig passerade Malmös kanaler. Bara en uppgav att hen passerade kanalerna "Någon gång per år eller mer sällan". Hela 63% av de som svarade passerade kanalerna dagligen och 21% minst en gång i veckan.

Fråga 5: Hur ofta tar du dig till kanalerna för att stanna upp och vara vid vattnet?

Hur ofta tar du dig till kanalerna för att stanna upp och vara vid vattnet?

43 responses

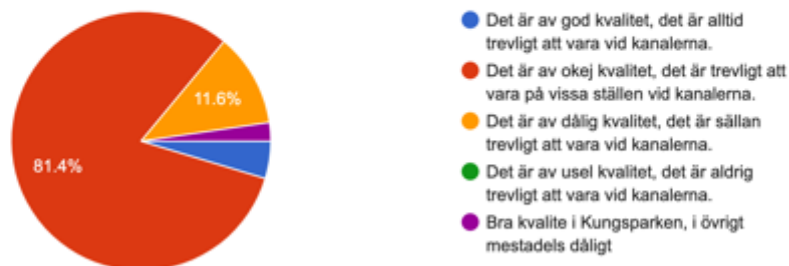


På fråga fem blev svaren mer spridda än på de tidigare frågorna. Hela 28% av alla som svarade på enkäten svarade att de bara stannade upp vid kanalerna någon gång per år, eller mer sällan. Lika många uppgav att de aldrig stannade upp vid kanalerna för att vara vid vattnet, trots att 84% uppgett att de passerade kanalerna minst en gång i veckan på den föregående frågan. Tillsammans utgör de två minst frekventa besöksgrupperna ("Aldrig" och "Någon gång per år eller mer sällan") mer än hälften av svaren på frågan.

Fråga 6: Hur upplever du kanalrummet (miljön i direkt anslutning till kanalerna, såsom sittplatser, promenadstråk etc)?

Hur upplever du kanalrummet (miljön i direkt anslutning till kanalerna, såsom sittplatser, promenadstråk etc)?

43 responses

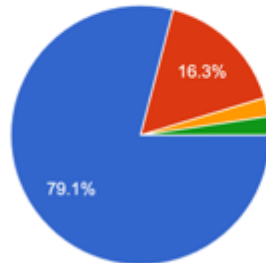


De flesta (35 st) tyckte att det fanns vissa trevliga platser att vistas på vid kanalerna, det näst vanligaste svaret (5 st) var att kanalrummet var av dålig kvalitet och att det sällan var trevligt att vara vid kanalerna.

Fråga 7: Skulle du vilja att kanalrummet utvecklades, till exempel för att bli mer tillgängligt, attraktivt eller kunna erbjuda fler aktiviteter?

Skulle du vilja att kanalrummet utvecklades, till exempel för att bli mer tillgängligt, attraktivt eller kunna erbjuda fler aktiviteter?

43 responses



- Ja, jag skulle vilja att kanalrummet utvecklades så att jag eller andra skulle kunna använda det mer.
- Nej, det finns inget behov av det och jag skulle inte använda kanalrummet mer om det utvecklades.
- Att det hade gått bada i kanalen
- Ja, jag vill att det ska utvecklas.

En klar majoritet (34 st ja-svar samt de två fritextsvaren) svarade att de skulle vilja se en utveckling för att kunna använda kanalrummet.

5. Diskussion

5.1 Resultatdiskussion

I det här avsnittet sammanfattas och diskuteras resultaten av litteraturstudien och enkäten. Frågeställningarna som uppsatsen bygggt på besvaras genom analysen av litteraturstudien och sammanställningen av enkätsvaren. I det här avsnittet knyts säcken ihop, och argument och reflektioner från uppsatsen presenteras.

Syftet med den här uppsatsen var att undersöka malmöbornas relation till vatten, och i vilken utsträckning de identifierade Malmö som kuststad. För att först bilda en uppfattning om vad vatten kan spela för roll för en stads identitet studerades litteratur inom ämnet miljöpsykologi, där begreppet platsanknytning presenterades. Studierna jag tog del av visade att platsanknytning vara nära kopplat till välbefinnandet (Moser, 2009), och kunde ha stor betydelse för att locka invånare till en plats. En stark platsanknytning verkar alltså inte bara gynna individen, utan också staden den väljer att bosätta sig i då en person som får en stark anknytning till sin bostadsort också är benägen att engagera sig för den (Insch & Florek, 2008).

Vidare verkar just närvaron av vattenelement kunna stärka platsanknytningen då miljöer med vatteninslag rankas högst av oss människor (White et al., 2010). Att vistas vid vatten gynnar även vår mentala återhämtning och vidare vår hälsa (ibid.).

För att sedan få en överblick över vad vattnet och det kustnära läget betytt för staden och dess utveckling gjordes en litteraturstudie på stadens samtidshistoria, samt kort om hur Kockumsvarvet fyllt ut mark så att staden kunnat växa ut över havet istället för på befintlig landmassa. När först varvsindustrin föll under 1970-talet, och sedan resten av västvärldens industrier dalade under decenniet därpå, lämnades staden med mer än 1,2 km² ny landmassa (Dannestam, 2009; Malmö Stad, 2016). En hel stadsdel, präglad av industristadens förfall. Krafttagen som Malmö stad kom att ta för att plocka upp staden ur denna kris yttrade sig bland annat genom att bedriva stadspolitik för att skifta fokus från den forna, fallna, industristaden till den nya, framgångsrika, hållbara kunskapsstaden (Dannestam, 2009; Möllerström, 2011). Här kom möjligheternas fönster för Malmö att börja etablera en ny stadsidentitet då den gamla, varvs- och industristaden, inte längre klarade av att bära staden och snarare förknippades med arbetslöshet och förfall (Dannestam, 2009). I och med detta identitetsskifte vore det möjligt att Malmös identitet som kustnära stad gick förlorad då den tidigare starka kopplingen till havet inte längre belystes.

I enkäten framkom att bara 60,5% av de som besvarade den såg Malmö som en kuststad. För mig var det en förvånande låg siffra, med tanke på hur viktigt vattnet varit för Malmös framväxt, och att hela stadskärnan omringas av kanaler. En överhängande majoritet (84%) uppgav att de önskade en upprustning av

kanalerna, så att de skulle kunna använda kanalrummet mer. Detta tyder på att det finns en vilja hos malmöiterna att vistas vid vattenmiljöer, vilket går i ton med Whites (2010) studie. Malmö stad verkar dock ta vara på detta i planprogrammet för den nya stadsdelen Nyhamnen, där det planeras att möjliggöra en närkontakt med vattnet för invånarna.

5.2 Metoddiskussion

Att göra djupintervjuer som komplement till enkäten skulle kunna ha gett en djupare förståelse för svaren eftersom jag hade kunnat ställa följdfrågor. Till exempel hade det varit möjligt att nysta i om det fanns specifika anledningar till att kuststadsidentiteten inte var starkare. Det hade också varit intressant att se ifall den socioekonomiska segregationen i staden spelade någon roll i hur malmöborna uppfattar staden och dess identitet.

5.2 Slutsats

Malmö har inte bara bokstavligen vuxit fram ur havet, utan fortsätter att utvecklas kring vattenmiljöer. Ändå är kuststadsidentiteten inte så stark som den borde kunna antas vara med tanke på kustläget och stadens historia. Kanske kan detta ha att göra med det för staden livsviktiga identitetsskiftet under 1990-talet.

5.3 Vidare forskning

Det vore också intressant att utforska möjligheterna att utveckla kanalrummet, eftersom enkätsvaren tyder på att det hade använts mer om det utvecklades. Eftersom litteraturen i uppsatsen föreslår att blå miljöer är mer föredragna och skänker mer återhämtning än gröna, vore det lämpligt att dra nytta av de kilometerlånga kanalerna som flyter genom stadskärnan, så att de kunde nyttjas av stadens invånare.

6. Litteraturlista

- Anderson, T. (2014). Malmö: A city in transition. *Cities*.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2014.01.005>
- Balling, J. D., & Falk, J. H. (1982). Development of visual preference for natural environments. *Environment and Behavior*.
<https://doi.org/10.1177/0013916582141001>
- Bell, S. L., Phoenix, C., Lovell, R., & Wheeler, B. W. (2015). Seeking everyday wellbeing: The coast as a therapeutic landscape. *Social Science and Medicine*, 142, 56–67. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2015.08.011>
- Billing, P. (2000). *Skilda världar? : Malmö 1990-tal i ett kort historiskt perspektiv*. Malmö: Malmö Stad.
- Brehm, J. M., Eisenhauer, B. W., & Stedman, R. C. (2013). Environmental Concern: Examining the Role of Place Meaning and Place Attachment. *Society and Natural Resources*.
<https://doi.org/10.1080/08941920.2012.715726>
- Bruce Watson. (2016). The troubling evolution of corporate greenwashing | Guardian Sustainable Business | The Guardian. *Guardian Sustainable Business*.
- Dannestam, T. (2009). Stadspolitik i Malmö. Politikens meningsskapande och materialitet. In *Politikens meningskapande och materialitet*.
- Falk, J. H., & Balling, J. D. (2010). Evolutionary influence on human landscape preference. *Environment and Behavior*.
<https://doi.org/10.1177/0013916509341244>
- Finlay, J., Franke, T., McKay, H., & Sims-Gould, J. (2015). Therapeutic landscapes and wellbeing in later life: Impacts of blue and green spaces for older adults. *Health and Place*, 34, 97–106.
<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2015.05.001>
- Florek, M. (2011). No place like home: Perspectives on place attachment and impacts on city management. *Journal of Town & City Management*.
- Fullilove, M. T. (1996). Psychiatric implications of displacement: Contributions from the psychology of place. *American Journal of Psychiatry*.
<https://doi.org/10.1176/ajp.153.12.1516>
- Gehl, J. (2010). *Cities For People*.
- Harvey, D. (1981). THE SPATIAL FIX – HEGEL, VON THUNEN, AND MARX. *Antipode*. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.1981.tb00312.x>
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*. <https://doi.org/10.2307/490503>
- Harvey, D. (2001). Globalization and the “Spatial Fix.” *Geographische Revue*, 2.
<https://doi.org/10.1115/1.2911900>
- Hidalgo, M. C., & Hernández, B. (2001). Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology*.

- <https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0221>
- Holgersen, S., & Malm, A. (2015). "Green fix" as crisis management. or, in which world is malmö the world's greenest city? *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 97(4), 275–290. <https://doi.org/10.1111/geob.12081>
- Husson, J.-P. (2000). Laurent Vermeersch, 1998, La ville américaine et ses paysages portuaires entre fonction et symbole. Paris, l'Harmattan, col. Géographie et cultures, 206 p. *Revue Géographique de l'Est*.
- Insch, A., & Florek, M. (2008). A great place to live, work and play: Conceptualising place satisfaction in the case of a city's residents. *Journal of Place Management and Development*. <https://doi.org/10.1108/17538330810889970>
- Joaquim Araújo de Azevedo, A., João Ferreira Custódio, M., & Pereira Antunes Perna, F. (2013). "Are you happy here?": the relationship between quality of life and place attachment. *Journal of Place Management and Development*. <https://doi.org/10.1108/jpmd-06-2012-0017>
- Landén Helmbold, E. (2017). *Malmö's tårar*. Sveriges Lantbruksuniversitet.
- Low, S. M., & Altman, I. (1992). Place attachment: A conceptual inquiry. In *Place attachment*. <https://doi.org/https://doi-org.ezp3.lib.umn.edu/10.1007/978-1-4684-8753-4>
- Mah, A. (2014). Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism. In *Port Cities and Global Legacies: Urban Identity, Waterfront Work, and Radicalism*. <https://doi.org/10.1057/9781137283146>
- Malmö Stad. (2016). *Historik 1870-2001*. Retrieved from <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Vastra-Hammen-/Om-Vastra-Hammen/Historia/Historik-1870-2001.html>
- Malmö Stad. (2019). *ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYH AMNEN Fördjupning av Översiktsplan för Malmö Innehåll Vad är en fördjupning av översiktsplanen ?*
- Möllerström, V. (2011). *Malmö's omvandling - Från arbetarstad till kunskapsstad*.
- Moser, G. (2009). Quality of life and sustainability: Toward person-environment congruity. *Journal of Environmental Psychology*. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.02.002>
- Moser, G., Ratiu, E., & Fleury-Bahi, G. (2002). Appropriation and interpersonal relationships: From dwelling to city through the neighborhood. *Environment and Behavior*. <https://doi.org/10.1177/0013916502034001009>
- Nilsson, P. (n.d.). Kort Kockumshistoria.
- Ramkissoon, H., Mavondo, F., & Uysal, M. (2018). Social involvement and park citizenship as moderators for quality-of-life in a national park. *Journal of Sustainable Tourism*. <https://doi.org/10.1080/09669582.2017.1354866>
- Relph, E. C. (1976). Place and placelessness. *Research in Planning and Design: 1*. <https://doi.org/10.2307/213523>
- Riemer, J. W. (2007). Job relocation, sources of stress, and sense of home. *Community, Work & Family*. <https://doi.org/10.1080/713658901>
- Scannell, L., & Gifford, R. (2010a). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1–10.

- <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.09.006>
- Scannell, L., & Gifford, R. (2010b). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.09.006>
- Scannell, L., & Gifford, R. (2017). Place Attachment Enhances Psychological Need Satisfaction. *Environment and Behavior*.
<https://doi.org/10.1177/0013916516637648>
- Statistiska Centralbyrån. (2018). *Folkmängd efter region och år*.
- Statistiska Centralbyrån. (2019). *Folkmängden i Sveriges kommuner 1950-2018*.
- Stedman, R. (2002). Toward a social psychology of place: Predicting behaviour from place-based cognitions, attitude, and identity. *Environment and Behaviour*, 34(5), 561–581.
- Timur, U. P. (2012). Urban Waterfront Regenerations. In *Advances in Landscape Architecture*. <https://doi.org/10.5772/55759>
- Trost, J. (2016). *Enkätboken*. Lund: Studentlitteratur.
- White, M., Smith, A., Humphries, K., Pahl, S., Snelling, D., & Depledge, M. (2010). Blue space: The importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *Journal of Environmental Psychology*. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.04.004>
- Zenker, S., & Rütter, N. (2014). Is satisfaction the key? The role of citizen satisfaction, place attachment and place brand attitude on positive citizenship behavior. *Cities*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.12.009>

7. Bilagor

7.1 GIS-kartor

Fråga 1: Tänker du på Malmö som en kuststad eller en stad med mycket vatten?



Legend

Postnummer

FRAGA1

Ja

Ja när jag berättar om Malmö för en som inte känner Malmö, men nej i mitt vardagligt liv

Lite

Inte i allmänhet men blir påmind när jag går ner till havet

Nej

Figur 1: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019

Fråga 2: Hur ofta vistas du vid havet när det är fint väder eller rätt årstid?



Legend

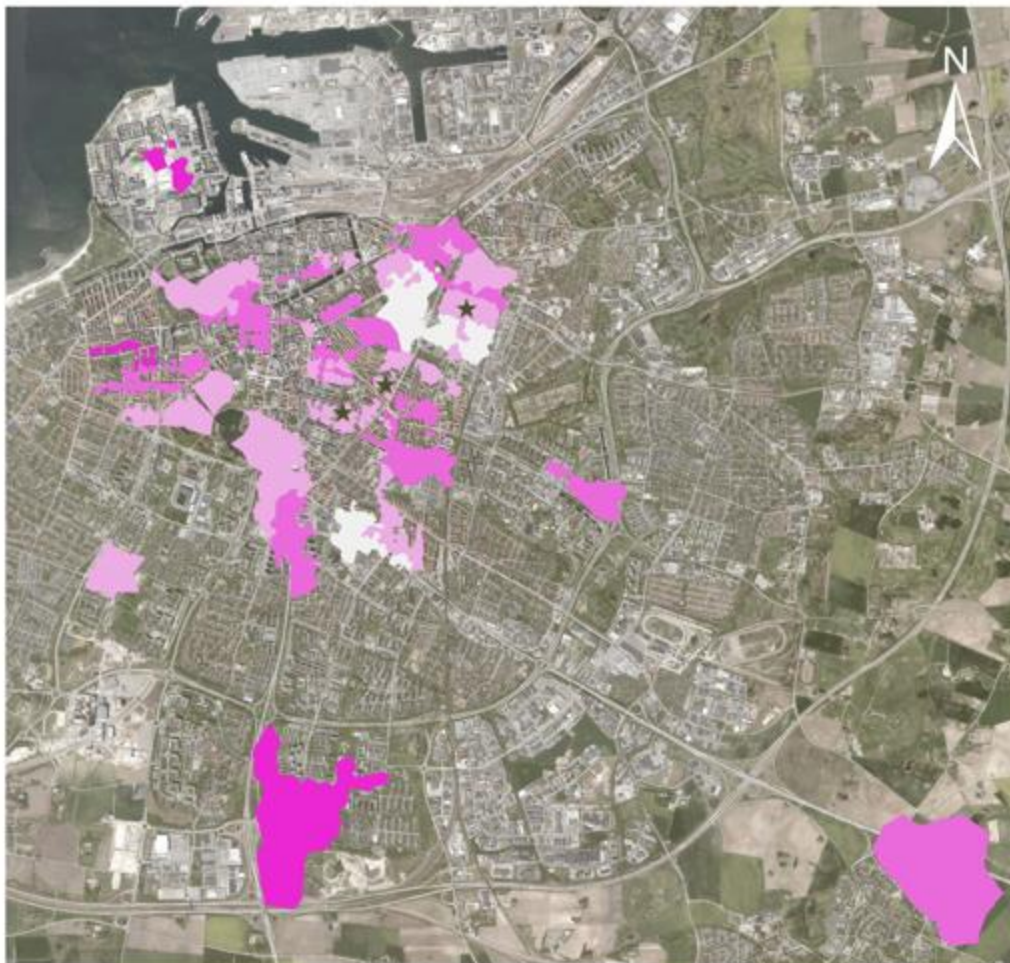
Postnummer

FRAGA2

-  Dagligen
-  3-4 gånger i veckan
-  Någon gång i veckan
-  Någon gång i månaden
-  Någon gång per år eller mer sällan

Figur 2: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019





Fråga 3: Hur ofta vistas du vid havet oavsett väder eller årstid?



Legend

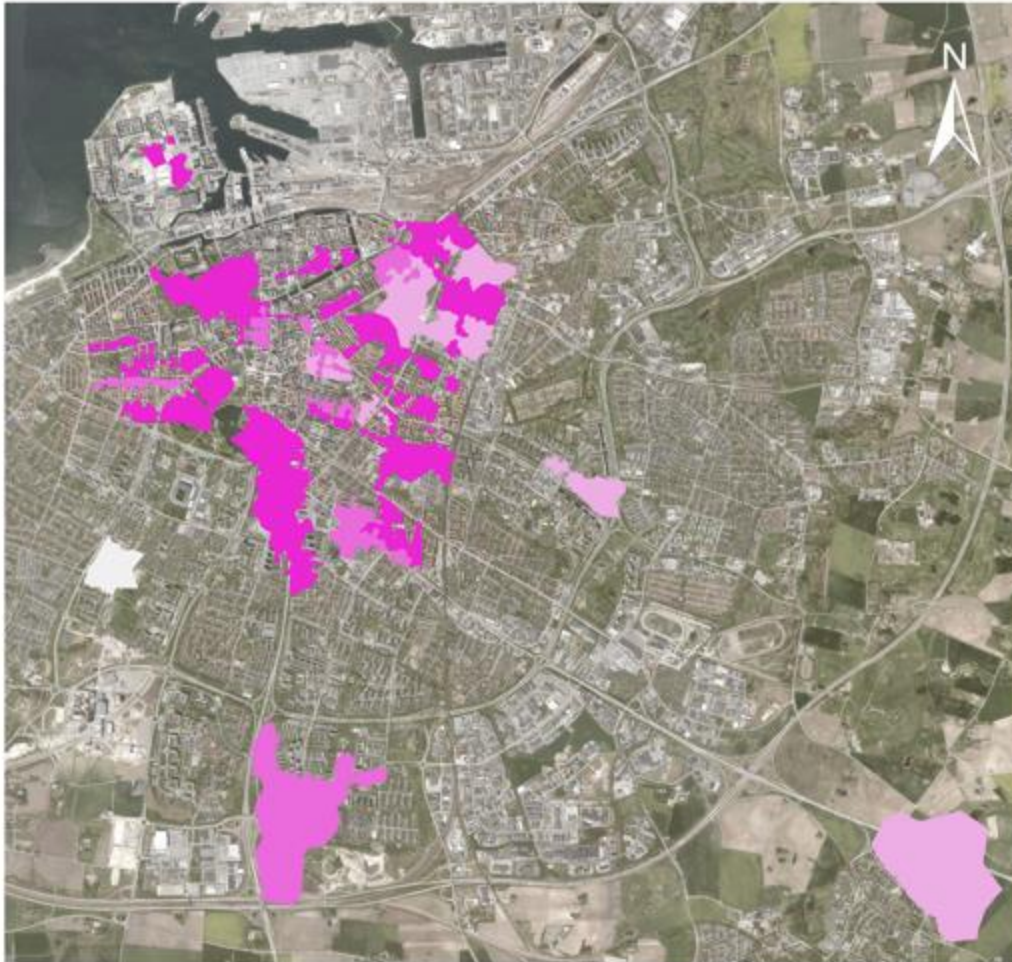
Postnummer

FRAGA3

-  Någon gång i veckan
-  Någon gång i månaden
-  Någon gång per år eller mer sällan
-  Aldrig

Figur 3: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019

Fråga 4: Genom de centrala delarna av stan flyter Malmös kanaler. Hur ofta passerar du dem?



Legend

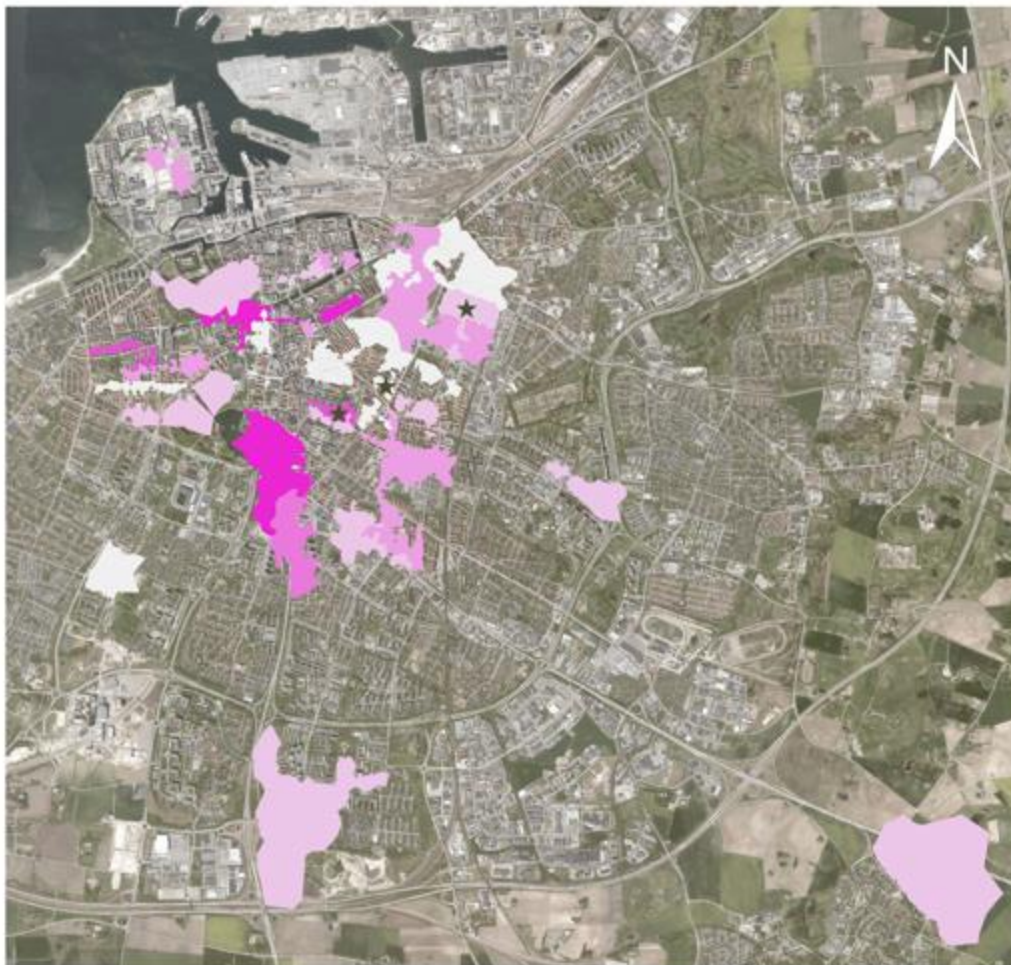
Postnummer

FRAGA4

-  Dagligen
-  Någon gång i veckan
-  Någon gång i månaden
-  Någon gång per år eller mer sällan

Figur 4: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019

Fråga 5: Hur ofta tar du dig till kanalerna för att stanna upp och vara vid vattnet?



Legend

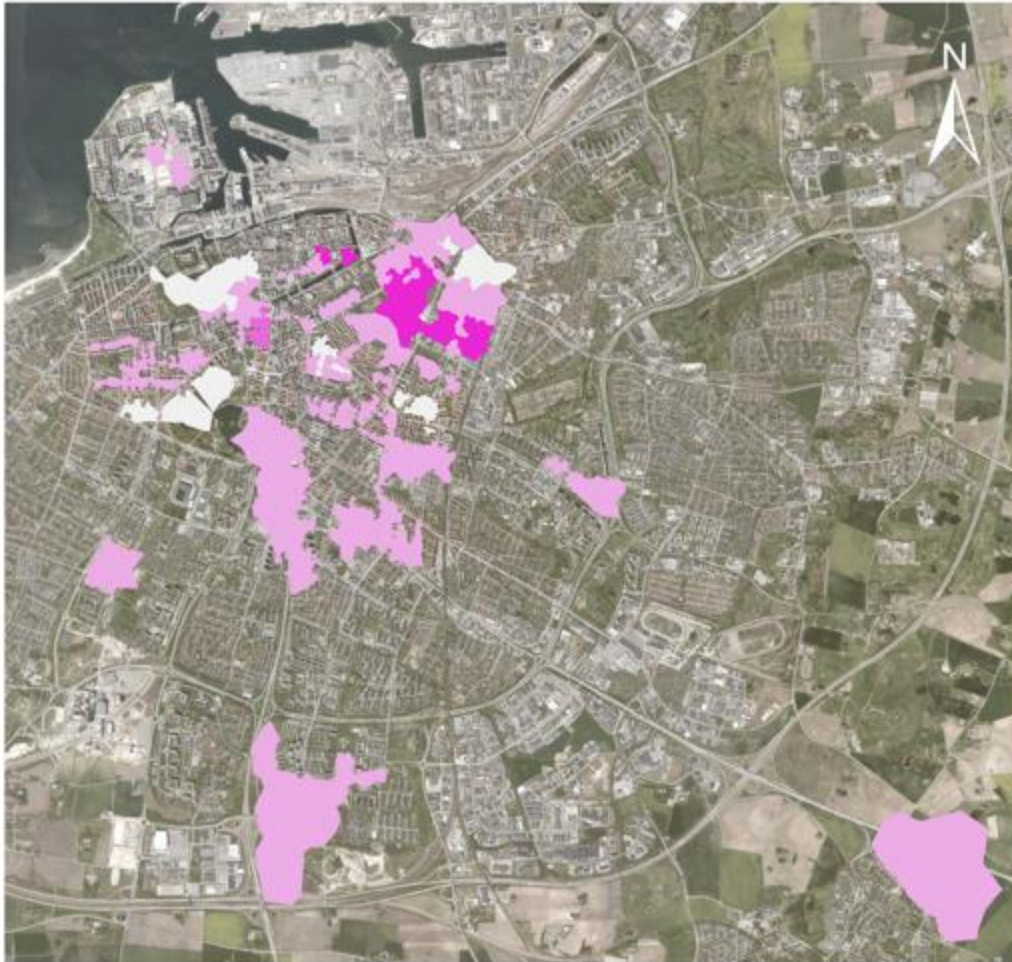
Postnummer

FRAGA5

- Dagligen
- Någon gång i veckan
- Ibland i kungs/slottparken när det är fint väder
- Någon gång i månaden
- Någon gång per år eller mer sällan
- Aldrig

Figur 5: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019





Fråga 6: Hur upplever du kanalrummet (miljön i direkt anslutning till kanalerna, såsom sittplatser, promenadstråk etc)?



Legend

Postnummer

FRAGA6

-  Det är av god kvalitet, det är alltid trevligt att vara vid kanalerna.
-  Bra kvalite i Kungsparken, i övrigt mestadels dåligt
-  Det är av okej kvalitet, det är trevligt att vara på vissa ställen vid kanalerna.
-  Det är av dålig kvalitet, det är sällan trevligt att vara vid kanalema.

Figur 6: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019


Fråga 7: Skulle du vilja att kanalrummet utvecklades, till exempel för att bli mer tillgängligt, attraktivt eller kunna erbjuda fler aktiviteter?



Legend

Postnummer

FRAGA7

-  Ja, jag skulle vilja att kanalrummet utvecklades så att jag eller andra skulle kunna använda det mer.
-  Ja, jag vill att det ska utvecklas.
-  Att det hade gått bada i kanalen
-  Nej, det finns inget behov av det och jag skulle inte använda kanalrummet mer om det utvecklades.

Figur 7: Ortofoto, 1m färg © Lantmäteriet 2019

7.2 Enkätresultat

Vilket postnummer bor du på? Tänker du på Malmö som en kuststad eller en stad med mycket vatten?	Hur ofta vistas du vid havet när det är fint väder eller rätt årsstid? Hur ofta vistas du vid havet oavsett väder eller årsstid?	
21129 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21133 Nej	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21137 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21142 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21145 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21150 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21151 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21153 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång per år eller mer sällan
21154 Inne i allmänhet men blir påmind när jag går ner till havet	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21157 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21175 Ja	Dagligen	Någon gång i veckan
21212 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21213 Ja	Någon gång per år eller mer sällan	Någon gång per år eller mer sällan
21214 Nej	Någon gång i veckan	Aldrig
21216 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21216 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21216 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21217 Nej	Någon gång per år eller mer sällan	Någon gång per år eller mer sällan
21218 Ja	3-4 gånger i veckan	Någon gång i månaden
21251 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21373 Nej	Någon gång i månaden	Någon gång i månaden
21423 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21423 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång per år eller mer sällan
21424 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21428 Nej	Någon gång per år eller mer sällan	Någon gång per år eller mer sällan
21432 Ja när jag berättar om Malmö för en som inte känner Malmö, men nej i mitt vardagligt liv	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21435 Nej	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21438 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21438 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21440 Lite	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21444 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21445 Nej	Någon gång per år eller mer sällan	Aldrig
21448 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång per år eller mer sällan
21574 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i veckan
21615 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång i veckan
21624 Nej	Någon gång i månaden	Någon gång per år eller mer sällan
21741 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång i månaden
21741 Nej	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
21743 Ja	Någon gång i månaden	Någon gång i månaden
21746 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång per år eller mer sällan
21749 Ja	Dagligen	Någon gång i veckan
23337 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden
23833 Ja	Någon gång i veckan	Någon gång i månaden

