



LUNDS  
UNIVERSITET

# En ombyggd väg

- Vad har hänt med Ystadvägen?

*A rebuilt road - What happened to Ystadvägen?*

Fredrik Sundqvist

# Abstract

Ystadvägen in the south-east of Malmö has for a long time been a road with great problems. Between 2002 and 2008 there were 33 car accidents, of those 28 involved cyclist or pedestrians. Due to this problematic situation the road has been rebuilt.

The purpose of this essay is to investigate what happened to Ystadvägen. Two studies have been made in order to fulfill this purpose. One is a quantitative study among people using the road and the other is a qualitative interview with Matilda Brogård, head of the rebuilding project on Ystadvägen.

What these two studies show is that the rebuilding of Ystadvägen in many ways is successful with regards to the purpose of the project. The most significant success is that the road is perceived as more secure with regards to the traffic situation than before. Though the project in many ways has achieved its goals it has failed to reach its full potential due to the fact that no studies has been made that analysis what people using Ystadvägen regularly think about the situation on the road.

*Nyckelord:* Social trygghet, trafiksäkerhet, attraktivitet, stadslikhet, oskyddade trafikanter, trafiksäkrad överfart, enkätundersökning, kvalitativ intervju, ombyggnation, Ystadvägen

*Antal ord:* 17 754

# Sammanfattning

Ystadvägen i sydöstra Malmö har under lång tid varit en väg med stora problem. Mellan 2002 och 2008 skedde det 33 bilolyckor, i 28 utav olyckorna var cyklister eller fotgängare inblandade. Vidare har vägen även problematiserats av den sociala problematik som länge funnits i det angränsande området Seved. Med detta som bakgrund byggdes vägen om under hösten 2012 och vinter 2013.

Denna uppsats syfte har haft för avsikt att studera vad som hänt med Ystadvägen efter ombyggnationen och vilket resultat ombyggnationen har fått med hänsyn på de mål och syften som formulerades i och med dess genomförande. I anslutning till uppsatsen har två stora studier genomförts. Den ena är en kvantitativ studie bland individer på gatan och den andra är en kvalitativ intervju med Matilda Brogård, chef för ombyggnaden av Ystadvägen.

Vad dessa två studier har visat är att byggprojektet på många sätt och vis har varit en framgång. Framförallt med hänsyn till den upplevda trafiksäkerheten på vägen. Trots att byggprojektet ur flertalet synvinklar uppfyllt ett stort antal av dess mål har den misslyckats med att nå sin fulla potential. Detta misslyckande bottnar i det faktum att inga studier har genomförts som analyserar vad gatans användare anser om situationen på Ystadvägen. Om sådana studier hade genomförts skulle projektet med största sannolikhet klarat av att förbättra situationen på vägen med hänsyn till upplevd social trygghet och attraktivitet

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Problemformulering och struktur .....	2
1.2	Syfte .....	2
1.2.1	Frågeställningar .....	2
1.3	Disposition .....	3
1.4	Avgränsning för uppsats.....	4
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b> .....	<b>6</b>
2.1	Praktisk information om Ystadvägen .....	6
2.2	Förstudien och beslutsprocessen .....	7
2.2.1	Höga hastigheter och tät trafik .....	7
2.2.2	Säkerhet, trygghet och beteendestudie .....	8
2.3	Syfte och mål med byggprojektet på Ystadvägen .....	9
2.4	Tekniska dokument för ombyggnationen.....	10
2.4.1	Vägar och Gators Utformning.....	10
2.4.2	Teknisk handbok .....	11
2.5	Situationen efter ombyggnationen .....	11
<b>3</b>	<b>Teori &amp; Tidigare forskning</b> .....	<b>14</b>
3.1	Social trygghet i begreppets breda och komplexa kontext.....	14
3.1.1	Generella drag för social trygghet .....	15
3.2	Trafiksäkerhet.....	16
3.2.1	Förtydligande av begrepp.....	16
3.3	Tidigare forskning .....	17
<b>4</b>	<b>Metod &amp; Material</b> .....	<b>19</b>
4.1	Forskningsplan .....	19
4.2	Enkätundersökning.....	20
4.2.1	Tillvägagångssätt och utformning.....	20
4.2.2	Metoddiskussion.....	23
4.3	Den kvalitativa intervjun och dess grundantaganden.....	25
4.3.1	Intervjuguide .....	25
4.4	Material och kritiskdiskussion av de samma.....	26
<b>5</b>	<b>Empiri</b> .....	<b>28</b>
5.1	Statistik från människor på gatan .....	28

5.2	Vad som framkom i intervjun med projektledaren .....	34
<b>6</b>	<b>Analys.....</b>	<b>38</b>
6.1	Analytisk diskussion .....	38
6.2	Slutsats .....	42
<b>7</b>	<b>Referenser.....</b>	<b>45</b>
<b>8</b>	<b>Bilagor.....</b>	<b>48</b>

# 1 Inledning

*”Infarternas funktion är att snabbt leda och fördela trafik in mot stadens olika delar. De skall ge en utformning och hastighetsreglering som syftar till att successivt ändra bilisternas beteende från höga hastigheter till lugnare trafikrytm och ökad uppmärksamhet.” (Malmö stad, 2013a, S. 212)*

Ovanstående rader är hämtade ur Malmö stads dokument för trafikutveckling i den centrala staden. Citatet poängterar att flertalet vägar i Malmö har som huvuduppgift att föra människor in i stadens centrum. Vidare framhålls det att man har intentionen att ändra dessa gators karaktär för att på den vägen få till en förändring i hur bilister kör på dessa gator. Tanken är att en sådan förändring skall få trafikanterna att sänka hastigheterna och på det viset förbättra trafiksäkerheten i Malmö stad.

Ystadvägen i sydöstra Malmö är en gata som nyligen genomgått en förändring i samklang med citatet. Denna förändring skedde genom en ombyggnation som inträffade under hösten 2012 och vintern 2013. Innan ombyggnationen uppfattades gatan som en renodlad infartsväg där höga hastigheter och olyckor var vanligt förekommande händelser (Gatukontoret, 2013a, S. 1). Mellan åren 2002 och 2008 skedde det på en sträcka av meter 33 stycken trafikolyckor. En av dessa olyckor resulterade i att en person fick sätta livet till (Gatukontoret, 2010a, S. 19).

*”Utgångspunkten vid planering och projektering av den offentliga utemiljön måste vara att den i mesta möjliga mån ska vara en tillgång för alla – det handlar både om att alla fysiskt sett ska ha möjlighet att ta sig fram oavsett funktionshinder, men också om folks vilja att besöka platser. En plats måste kännas trygg och säker för att de tänkta brukarna, stadens invånare, ska använda sig av den.” (Gatukontoret, 2010b, S. 13)*

Trygghet i den urbana staden är en viktig aspekt som Malmö stad belyser att man måste behandla var det gäller stadens utveckling. I ovanstående citat hämtat framhålls att trygghet är en central aspekt för alla Malmöbor och att alla måste uppleva trygghet i staden. Detta är viktigt då staden har för avsikt att vara till för alla, vilket är något som hämmas av otrygghet (Gatukontoret, 2010b, S. 13).

Ystadvägen har under lång tid haft problem med social otrygghet, något som även låg till grund för ombyggnationen. I grund och botten kan trygghetsproblematiken på vägen förklaras med dess geografiska närhet till området Seved, där stor social problematik finns och har funnits under en längre tid (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

Denna uppsats genomförs för att undersöka hur väl genomfört projektet är i förhållande till de mål som sattes upp för genomförandet av ombyggnationen. Uppsatsen kommer att försöka utreda hur byggprojektet behandlat de olika aspekterna av ombyggnationen. I syftet och målen med ombyggnationen går det att identifiera fyra huvudsakliga aspekter; trygghet, attraktivitet, stadslighet och trafiksäkerhet. Det som uppsatsen ämnar göra är utreda hur dessa aspekter har behandlats i arbetet och hur framgångsrikt projektet varit med hänsyn till de fyra aspekterna.

## 1.1 Problemformulering och struktur

Ystadvägen i sydöstra Malmö är en gata som under lång tid har uppfattats som en infartsväg mot den centrala staden. Denna uppfattning av vägen har satt sina spår och har skapat stor problematik på gatan ur trafiksäkerhets synpunkt. Mellan åren 2002 och 2008 skedde det på en sträcka av 600 meter 33 stycken trafikolyckor. En av dessa olyckor var såpass allvarlig att den resulterade i att en person fick sätta livet till (Gatukontoret, 2010a, S. 19). Ytterligare en dimension att beakta är trafikmängden som är ansenlig på gatan, detta gäller såväl gångtrafikanter och cyklister som motordriven trafik (Gatukontoret, 2010a, S. 16-17).

Vidare är det centralt att belysa att vägen under lång tid även haft problem med social otrygghet och dåligt rykte som i hög grad kan förklaras av vägens närhet till det socialt svåra området Seved (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

För att minska olycksrisken, sänka de höga hastigheterna och öka den sociala tryggheten byggdes vägen om under hösten år 2012 och vintern år 2013. Det skall påpekas att det finns visst restarbete kvar att genomföra i skrivande stund. Ett av de grundläggande syftena var att förändra synen på vägen från att enbart uppfattas som en infartsled in mot den centrala staden till att uppfattas som en stadsgata med lägre hastigheter. Åtgärderna har genomförts för att i huvudsak förbättra situationen för cyklister och gångtrafikanter (Gatukontoret, 2013a, S. 1).

Det denna uppsats ämnar utreda vad projektet inneburit för vägen och hur lyckat projektet har varit med hänsyn till projektets syften och mål.

## 1.2 Syfte

Uppsatsen har två syften som parallellt löper genom hela uppsatsen. Syftena är nära kopplade till varandra och har delats i två för att på ett tydligt och strukturerat vis förklara vad uppsatsen försöker utreda.

Uppsatsen första syfte avser utreda på vilka grunder gatan utformats som den gjort och vilka roller olika aspekter har spelat i utformningen av Ystadvägen. Detta syfte ämnar även utreda vad som skulle kunnat göras annorlunda för att få ett mer framgångsrikt resultat med hänsyn till ombyggnationens syften och mål.

Det andra syftet avser granska hur lyckat eller misslyckat projektet i detta nu är i förhållande till de mål och syften som sattes upp med dess genomförande. Detta syfte ämnar alltså till att fastslå hur projektet klarar av att nå upp till den mål- och syftesbild som sattes upp för dess verkställande.

### 1.2.1 Frågeställningar

De två enskilda syftena med uppsatsen har tilldelats enskilda frågeställningar som är direkt kopplade till sitt specifika syfte. Det första syftet har tilldelats ett större antal frågeställningar då detta syfte har en bredare grund än det andra syftet och behöver följaktligen fler

frågeställningar för att få med hela syftets djup. Frågeställningarna förhåller sig till projektets fyra aspekter; trafiksäkerhet, attraktivitet, stadslighet och social trygghet.

Det första syftet med uppsatsen har tilldelats tre olika frågeställningar som behandlar olika delar av syftet. Frågeställningarna till det första syftet lyder:

- *Vilka roller har de fyra olika aspekterna spelat i utformningen av ombyggnationen av Ystadvägen?*
- *Vad har konkret gjorts för att behandla projektets målbild?*
- *Vad hade kunnat göras annorlunda till förmån för ett mer framgångsrikt projekt?*

Det andra syftet har tilldelats en frågeställning:

- *Kan projektets syften och mål redan nu anses vara uppfyllda eller vara på väg att bli uppfyllda?*

## 1.3 Disposition

Arbetet kommer vara uppdelat i fem delar som alla fyller var sin grundläggande funktion. Delarna är i tur och ordning; *Bakgrund, Teori & Tidigare forskning, Metod & Material, Empiri* och *Analys*.

Kapitel 2 – Bakgrund, finns med för att klargöra grundläggande och väsentlig information om Ystadvägen och byggprojektet av den samma. Denna avdelning skall ge läsaren den nödvändiga kunskapen om vägen och projektet som behövs för att förstå uppsatsen i stort.

Kapitel 3 - Teori & Tidigare forskning, fyller funktionen av att ge en teoretisk och vetenskaplig grund. Kapitel 3:s första avdelning, Teori, kommer vara uppdelad i två huvuddelar; social trygghet och trafiksäkerhet. Texten som handlar om social trygghet behandlar begreppet i dess breda och flerdelade innebörd. Den andra avdelningen handlar om trafiksäkerhet och den tydliggör i huvudsak vanligt förekommande begrepp som berör ämnet trafiksäkerhet. Kapitel 3:s andra avdelning tar upp tidigare forskning och belyser tidigare forskning som på ett eller annat vis är intressant för denna uppsats.

Kapitel 4 - Metod & Material, är den sektion i uppsatsen som redogör de metoder och det material som används i uppsatsen. Det är här som tillvägagångssättet för de undersökningar som genomförs förklaras och problematiseras. Det är även här som de dokument som ligger till grund för materialet problematiseras i en källkritisk diskussion.

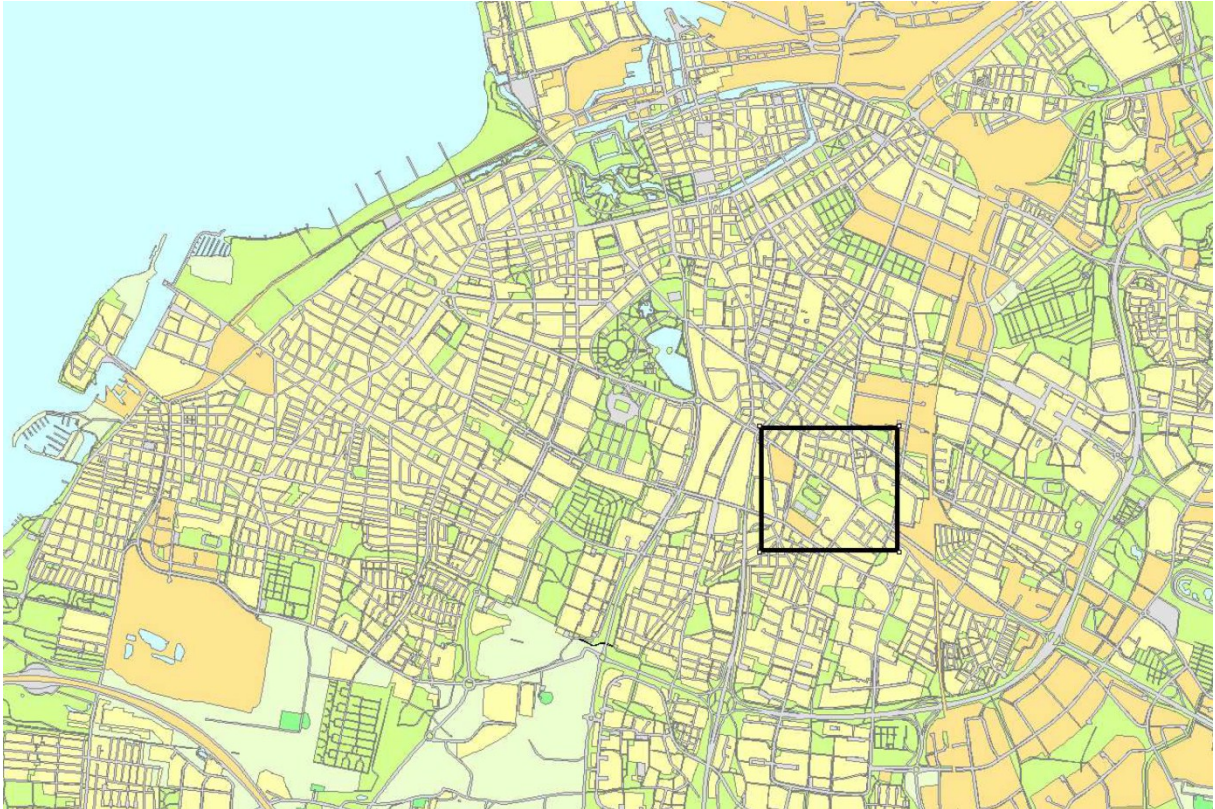
Kapitel 5 – Empiri, här kommer informationen från de genomförda undersökningarna att redogöras. Resultaten kommer här att läggas fram, förklaras och granskas.

Kapitel 6 - Analys, är den del där allt från de tidigare delarna av arbetet knyts samman. I detta kapitel kommer resultaten att djupare analyseras och sättas i perspektiv till teorin och på det viset diskuteras och utredas. I analysen kommer frågeställningarna och syftena med uppsatsen att besvaras.



## 1.4 Avgränsning för uppsats

Uppsatsen handlar om en ombyggnation av Ystadvägen. Byggprojektets omfattning är en tydlig avgränsning i geografisk mening var det gäller denna uppsats. Ystadvägen ligger i sydöstra Malmö och själva projektet berörde en vägsträcka av 600 meter av vägen (se karta 1) (Gatukontoret, 2010a, S. 16).



Karta 1: Områdets placering i Malmö (Gatukontoret, 2010, S. 5)

Projektet avgränsas av Heleneholmsstigen i den västra delen och korsningen mot Lantmannagatan i den östra delen av studieobjektet (se karta 2). Det är viktigt att poängtera att varken den cykeleden Heleneholmsstigen eller korsningen Ystadvägen-Lantmannagatan är inräknat i byggområdet och har följaktligen inte byggts om i anslutning till detta projekt. Dock spelar båda dessa platser stor roll för projektets utformning på grund av dess geografiska närhet och den stora mängd trafik som dagligen nyttjar dem. Som en följd av det kommer såväl Heleneholmsstigen som korsningen mot Lantmannagata ha en central roll i uppsatsen.

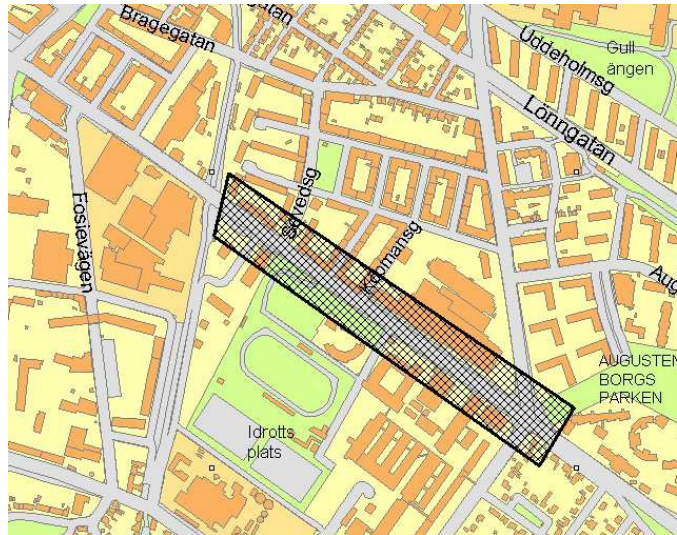
Uppsatsens empiri kommer att begränsas utav de studier som kommer genomföras i anslutning till uppsatsen. Det handlar om en kvalitativ enkätundersökning som genomfördes muntligt på plats och en intervju som genomfördes med ombyggnationens projektledare Matilda Brogård.

Bakgrunden begränsas av de officiella dokument som finns var det gäller byggprojektet på Ystadvägen. Detta innebär att det i uppsatsen inte kommer användas tidningsartiklar och dylikt. Dessa val görs för att fokus i uppsatsen ligger på de förändringar som är kopplade till byggprojektet. Om andra dokument och skrifter inkluderas finns risken att aspekter och perspektiv som inte är kopplade till byggprojektet studeras vilket gör att uppsatsen lämnar sina syften och mål.

För att förklara vägens utformning efter ombyggnationen finns det flertalet kartor. Dessa kartor förklarar vägens geografiska utformning efter ombyggnationen. Dokumenten är skapade av gatukontoret i Malmö och är med största sannolikhet det mest exakta och aktuella dokument som finns i dag var det gäller området som har byggts om på Ystadvägen.

Litteraturen som berör såväl det teoretiska som det metodologiska kommer att avgränsas av såväl akademisk litteratur som rapporter och dokument framtagna av svenska myndigheter. Valet att använda rapporter och dokument genomförda av svenska myndigheter bygger på att de innehåller information och kunskap som kan anses vara mycket trovärdiga.

De kartor som används i anslutning till uppsatsen är alla hämtade ur de officiella dokumenten som berör projektet på Ystadvägen. Vissa utav kartorna har jag i rollen som uppsatsskrivare gjort mindre modifieringar av för att på det viset tydliggöra informationen i uppsatsen. Anledningen till att jag valt att använda mig utav kartor gjorda utav Malmö stad är att dessa är väldigt tillförlitliga var det gäller dess information om projektet då det har gjorts i anslutning ombyggnationen. Det var min uppfattning att jag inte skulle kunnat klara av att göra mer användbara kartor på egenhand.



**Karta 2: Projektets område (Gatukontoret, 2010, S. 5)**

## 2 Bakgrund

För att förstå projektet ombyggnadsprojektet Ystadvägen är det centralt att förstå gatans utformning och historik. I detta kapitel kommer nödvändig bakomliggande information och kunskap att redogöras. Det kommer även att finnas med en förklaring av vägens nuvarande utformning. Vidare kommer det i detta kapitel även att tas upp officiella dokument om teknisk utformning för trafiksäkerhet.

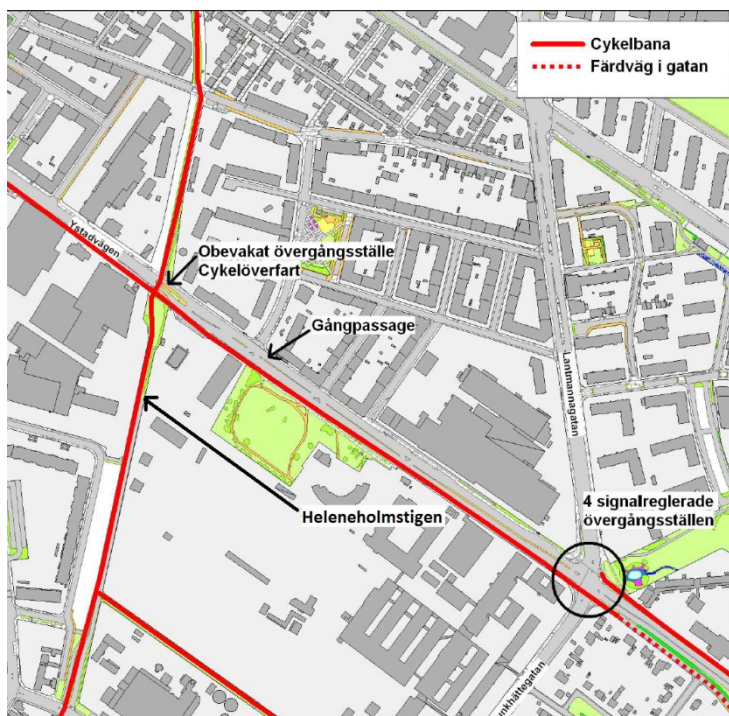
### 2.1 Praktisk information om Ystadvägen

Ystadvägen är en gata i sydöstra Malmö som nyligen byggts om. Projektet för ombyggnation av vägen berörde vägsträckan mellan Heleneholmstigen och korsningen mot Lantmannagatan (Gatukontoret, 2010a, S. 5). Det hela handlar om ett 600 meter lång stycke väg (Gatukontoret, 2010a, S. 16).

Innan ombyggnationen varierade avståndet mellan fastighetsgränserna på vardera sida av Ystadvägen mellan 25 till 31 meter, medans gatubredden varierade mellan 18-22 meter. De enskilda körbanornas bredd varierade även de stort utmed vägsträckningen. I sina bredaste sekvenser kunde bredden vara 10 meter och i sina smalaste sekvenser vara 7 meter (Gatukontoret, 2010a, S. 14).

Innan ombyggnationen fanns det mittrefuger mellan körbanorna utmed större delen av vägen, även dessa refuger varierade i storlek. I riktning mot Lantmannagatan uppgick mittrefugens bredd till cirka 2 meter, något som dock minskade desto närmare Heleneholmstigen man kom (Gatukontoret, 2010a, S. 14).

Cykelbana fanns enbart lokaliserad på södra sidan med körfält i båda riktningarna. På denna cykelbana beräknades trafikerades av ungefär 2000 cyklister varje dag. Utmed ombyggnationens område fanns det ingen cykelbana på den norra sidan. Det är centralt att



Karta 3: Cykelbanor på Ystadvägen innan ombyggnationen  
(Gatukontoret, 2010a, S. 16)

påpeka att det innan ombyggnationen fanns cykelbana på den norra sidan av Ystadvägen, dock fanns det ingen cykelbana som var lokaliserad inom byggprojektets område, cykelbanan slutade precis innan korsningen Ystadvägen-Lantmannagatan (se karta 3). Det finns ytterligare en cykelled som är intressant att belysa för att förstå bakgrunden bakom projektet och det är projektets avgränsning i väster, Heleneholmsstigen. Det är en stor cykelled som korsar Ystadvägen i norr-sydgående riktning (se karta 3). Detta innebär att cykelleden korsar biltrafiken vilket länge varit ett stort orosmoln. På denna cykelled beräknas cirka 2500 trafikanter dagligen cykla (Gatukontoret, 2010a, S. 16).

Fotgängare kunde innan ombyggnationen gå på både den norra och den södra sidan av Ystadvägen. På norra sidan varierade gångbanans bredd mellan 2,3 till 3 meter. På vissa korta sekvenser var gångytorna ännu bredare. På södra sidan varierade gångbanan mellan 2 till 2,5 meter (Gatukontoret, 2010a, S. 15).

Innan ombyggnationen fanns det enbart en gångöverfart utmed hela projektområdet och den låg vid Sevedsgatan. Ytterligare två överfarter fanns precis utanför projektområdet. Den ena var lokaliserad vid Heleneholmstigen och den andra vid korsningen mot Lantmannagatan (Gatukontoret, 2010a, S. 16). Det är centralt att påpeka att det tidigare fanns ytterligare en överfart men den togs bort efter det att en dödsolycka skedde i anslutning till den (Gatukontoret, 2010a, S. 19).

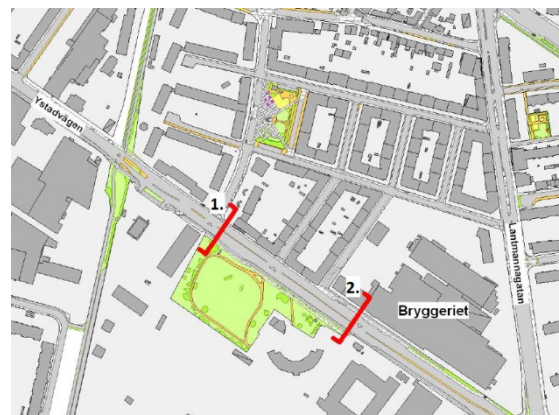
## 2.2 Förstudien och beslutsprocessen

Arbetet för att påbörja en ombyggnation påbörjades år 2009 då beslutet om att genomföra en förstudie togs, en studie som kom att vara klar i september månad år 2010. Detta gjorde det möjligt att ett beslut kunde tas under våren år 2011 om att genomföra projektet. Under vintern år 2012 avklarades arbetet med alla upphandlingsbeslut och projektering. Själva projektet var planerat att genomföras under hösten år 2012 för att stå klar vid årsskiftet (Gatukontoret, 2013a, S. 1). Vissa problem uppstod vilket försenade arbetet och har fått som följd att visst restarbete finns kvar att genomföra i majmånad 2013 (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

Förstudien, som var klar hösten år 2010, förklarar problematiken med vägen och ger förståelse till varför projektet behövde genomföras. Den tar upp information och statistik om hur situationen på vägen såg ut innan ombyggnationen och den klargör vilka mål som man ville att projektet skulle uppfylla när ombyggnationen var genomförd.

### 2.2.1 Höga hastigheter och tät trafik

I arbetet med förstudien uppmättes den genomsnittliga hastigheten på vägen. Detta gjordes vid två separata platser och på båda platserna mättes hastigheten på bilar i båda



Karta 4: Platser för genomförda hastighetsmätningar (Gatukontoret, 2010a, S. 18)

riktningarna. Totalt mättes hastigheten på 120 stycken fordon jämt fördelade på de två mätplatserna och jämt fördelade på fordon körades i båda riktningarna (Gatukontoret, 2010a, S. 17). Den första mätplatsen var lokaliserad vid övergångsstället vid Sevedsgatan och den andra mätplatsen var lokaliserad vid utfarten från Helenholms idrottsplats (se karta 4).

Vid mätningarna framkom det att medelhastigheten inte var märkbart högre än den begränsade hastigheten på 50 km/h. Dock visade mätningarna att de 10% (90 percentilen) av bilarna som färdades allra fortast körde i en hastighet av cirka 60 km/h eller högre (Gatukontoret, 2010a, S. 18).

**Tabell 1: Uppmätta hastigheter vid hastighetsundersökning genomförd innan ombyggnationen (Gatukontoret, 2010a, Sid 18)**

	<b>Medelhastighet km/h</b>	<b>90-percentil km/h</b>
<b>Plats 1 västerut</b>	49	57
<b>Plats 1 österut</b>	50	58
<b>Plats 2 västerut</b>	53	60
<b>Plats 2 österut</b>	52	59

Vidare påvisar studien att trafikmängden på vägen var stor. Innan ombyggnationen genomfördes fanns det en trafikmängd på 22 000 passerade fordon på Ystadvägen vid Heleneholmsstigen varje dygn. I korsningen mot Lantmannagatan var det 24 000 passerande fordon per dygn (Gatukontoret, 2010a, S. 17).

Förstudiens slutsats av de höga hastigheterna i kombination med trafikmängden och det stora antalet barnfamiljer i området var att hastigheten behövde sänkas (Gatukontoret, 2010a, S. 18).

## 2.2.2 Säkerhet, trygghet och beteendestudie

Utmed hela området som räknas in i ombyggnationen av vägen hade det mellan åren 2002 och 2008 inträffat totalt 33 trafikolyckor varav en med dödsfall som resultat. Dödsolyckan skedde vid ett övergångsställe när en gångtrafikanter blev påkörd av en bil (Gatukontoret, 2010a, S. 19). Efter olyckan togs övergångsstället bort vilket fick som följd att inget övergångsställe fanns på en sträcka av 600 meter (Gatukontoret, 2010a, S. 24). I korsningen Ystadvägen-Lantmannagatan har 16 av de 33 olyckorna inträffat. Den vanligaste olycksformen i korsningen har varit oskyddad trafik som blivit påkörd vid övergångsställe av ett fordon som svängt i korsningen. Vidare framgår det att endast tre av olyckorna i korsningen har skett efter mörkrets fall (Gatukontoret, 2010a, S. 19).

På resterande sträckning av projektets område har 17 av 33 olyckor inträffat. Även här har den största andelen olyckor inträffat mellan oskyddad trafik och bilister. Nio olyckor har skett när en bil korsar en cykelbana eller gångbana och då kört på trafikanter på den korsade banan. Utav alla 33 olyckor var det enbart tre stycken som var upphinnandeolyckor och två stycken som var annan form av olycka mellan motorfordon. I alla andra olyckor var icke motordriven trafik inblandad (Gatukontoret, 2010a, S. 19).

Olyckor som skett vid Heleholmsstigen, som är områdets avgränsning i väster, finns inte med i denna olycksfallsstatistik då själva Heleholmsstigen inte räknades in i projektområdet.

Ytterligare något som gjorde vägen trafikosäker var den barriäreffekt som Ystadvägen upplevdes ha för oskyddade trafikanter (Gatukontoret, 2010a, S. 19). Oskyddade trafikanter är ett samlingsnamn för cyklister, gångtrafikanter och mopedister (Körkort.se, 2013). En beteendestudie genomfördes på vägen. Det man gjorde då var att filma det, vid tillfället, enda övergångsstället utmed projektområdet. Övergångsstället låg vid busshållplatsen vid Sevedsgatan (se karta 3). Studierna visade att det under eftermiddagarna när det var som mest människor i rörelse korsades vägen av ungefär 50 gångtrafikanter per timme (Gatukontoret, 2010a, S. 16). Filmerna visade enligt projektledare Brogård (Intervju: 2013-04-23) människor som sprang över gatan i hög utsträckning vilket ökade på bilden av att gatan var en trafikosäker plats att vistas på. Extra tydligt i videorna var att många barn sprang över vägen och att många genade rakt över refugerna och således struntade i gångöverfarten (Malmö stad, 2010a, S. 17). Allt detta bidrog till känslan av att vägen innebar en barriäreffekt för de som vill korsa den. Den täta trafiken på gatan i samklang med att det fanns få säkra överfarter var alltså det som ansågs bidra till gatans barriäreffekt.

En annan viktig faktor som legat till grund för ombyggnationen av Ystadvägen är enligt förstudien att gatan är placerad i ett område med viss social problematik. Det belyses i förstudien att vägen kan upplevas som otrygg ur en social synvinkel framförallt kvällstid (Gatukontoret, 2010a, S. 9). Denna problematik bottnar sig i det intilliggande området Seved där socialutanförskap och social problematik har format områdets karaktär (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

## 2.3 Syfte och mål med byggprojektet på Ystadvägen

Syftet med byggprojektet på Ystadvägen grundade sig i tre övergripande mål som satts upp av Malmö stad för hela stadens utveckling; trafiksäker stad, trafikmiljövänlig stad och tillgängligt transportsystem.

*Trafiksäker stad* syftar till att skapa ett Malmö där det är enkelt att förflytta sig säkert med extra hänsyn till oskyddad trafik. Tre underdelar av detta övergripande mål går att identifiera: minskat antal upphinnandeolyckor, minskat antal påkörningar av cyklande och gående trafikanter, en ökad andel trafiksäkrade huvudgator och att den upplevda trygghet Malmöborna känner skall öka (Gatukontoret, 2010a, S. 6).

*Trafikmiljövänlig stad* syftar på att de resor och transporter som sker inom staden skall vara såväl tysta och snåla som sunda och rena. Detta syfte får som praktiskt mål att andelen resor som sker via cykel- gång- och kollektivtrafik skall öka (Gatukontoret, 2010a, S. 6).

*Tillgängligt transportsystem* syftar till att bra trafiksäkerhet och bra trafik- och stadsmiljö är det som ligger till grund för utvecklingen av rese- och transportbehovet i staden. I praktisk mening innebär detta att möjligheten för medborgarna i staden att nå viktiga målpunkter i staden ökar och att biltrafiken prioriteras i andra hand efter gång- och cykeltrafiken (Gatukontoret, 2010a, S. 6).

De övergripande målen som formulerats för hela Malmö stad låg som grund till syftet bakom det byggprojekt som i uppsatsen studeras. Ett syfte som i projektsammanfattningen formulerats på följande vis:

*”Att skapa en stadsgata som är säkrare och attraktivare för oskyddade trafikanter samt som ger bilisterna signaler om att det är en stadsgata och inte en infartsled.” (Gatukontoret, 2013a, S. 1)*

I mål- och syftesbilden går det att identifiera fyra övergripande aspekter som ombyggnationen ämnar fokusera på att förbättra. Aspekterna är trafiksäkerhet, social trygghet, attraktivitet och stadslikhet.

Trafiksäkerheten är den aspekt som allra tydligast lyfts fram bland de mål och syften som finns formulerade för projektet. Att sänka hastigheterna på gatan och minska antalet trafikolyckor är två specifika mål som formulerats var det gäller förbättringen av trafiksäkerheten på Ystadvägen. Målet som syftar till att minska hastigheterna lägger extra vikt vid korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motordriventrafik. Även gällande antalet olyckor framhålls vikten av att minska olyckor där oskyddade trafikanter är involverade och drabbade (Gatukontoret, 2013a, S. 1).

I målbilden för byggprojektet framhålls vikten av att de oskyddade trafikanterna på vägen upplever Ystadvägen som såväl mer trafiksäker som mer socialt trygg och mer attraktiv (Gatukontoret, 2013a, S. 1). Vidare framhålls det att målet med att skapa en mer attraktiv gata i hög grad skall nås genom att skapa mer grönska (Gatukontoret, 2010a, S. 6).

Den fjärde aspekten handlar om att skapa en stadsgata. Som vi kan läsa i citatet på föregående sida finner vi att den aspekten handlar om att skapa en säkrare och attraktivare väg, med extra hänsyn till oskyddade trafikanters upplevelse. Vidare belyses att bilisternas syn på vägen skall förändras med hänsyn till att uppfattas som en stadsgata i stället för en infart mot den centrala staden (Gatukontoret, 2013a, S. 1).

## 2.4 Tekniska dokument för ombyggnationen

Ystavägens ombyggnadsprojekt har i huvudsak utformats som det gjort baserat på två officiella dokument (E-mail: Brogård, 2013-05-13). Det ena heter *Vägar och Gators Utformning* (VGU) och är ett dokument som handlar om hur gator och vägar skall formars. Dokumentet är skapat av Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (Wirsenius, 2013). Det andra dokumentet, *Teknisk handbok*, är ett dokument framtaget av Malmö stad och handlar om hur man tekniskt utformar gator och liknande inom Malmö stad (Kanschat, 2011). Anledningen till att dokumenten finns med är för att framhålla den tekniska kunskap och de regleringar som legat till grund för att vägen fått den utformning som den har fått.

### 2.4.1 Vägar och Gators Utformning

VGU är ett dokument framtaget av trafikverket i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). Dokumentet syftar att klargöra regler för hur vägar och gator skall utformas. För SKL är det enbart ett rådgivande dokument som de enskilda aktörerna själva får förhålla sig till. För trafikverket är dokumentet dock bindande och något som de måste följa (Wirsenius, 2013).

VGU är ett dokument som råder på fyra olika nivåer. Dels handlar det om författningar som är rådande för alla myndigheter och instanser som har ansvar över vägar. En annan nivå är att vägarna skall råda under övergripande krav. Det innebär att det skall finnas krav att vägen har en samhällsnytta och att kostnader för vägen är kopplade till dess livscykel. Den näst sista nivån är att det skall finnas krav för planering, byggande, underhåll etc. inskrivna i kontraktsumformningen av byggprojektet. Den sista nivån handlar om att det finns dokument som ger råd för hur olika krav tolkas och appliceras i verkligheten (Trafikverket, 2012a).

VGU innefattar även tekniska förklaringar, regleringar och utformningar över hur man gör vägar mer trafiksäkra. Dessa regleringar är baserade på forskning om hur detta genomförs och har följaktligen djup teoretisk grund. Dessa regleringar belyser såväl olika funktionella problem som trafiksäkrare lösningar så som körbanors bredd och trafiksäkring av överfarter (Trafikverket, 2012a).

Dokumentet fokuserar på att vägar och gator utformas i anslutning till politiska mål med hänsyn till arkitektur, transport och miljö. VGU spelar en viktig roll för att utvecklingen av gator och vägar sker i riktning mot ett mer uthålligt samhälle i såväl urbanmiljö som i mer glesbefolkad miljö (Exempelbanken, 2013).

## 2.4.2 Teknisk handbok

Teknisk handbok är utformat för att användas intern av alla som jobbar med dessa frågor på gatukontoret i Malmö och externt för dem som jobbar åt gatukontoret med denna sorts arbeten. I hög grad påminner dokumentets information och regleringar om VGU då det tar upp hur vägar utformas på teknisk nivå. Teknisk handbok en samling dokument som behandlar olika tekniska aspekter av byggnation i urban miljö. Dessa dokument förklarar vilka tekniska regleringar och utformningar som gäller och förespråkas i Malmö stad. Dokumentet är grundat på forskning inom ämnet som de berör (Kanschat, 2011).

Teknisk handbok är utarbetat på det viset att allt är indelat i två kategorier; krav och riktlinjer. Riktlinjer innebär att det finns tekniska regleringar som man borde följa var det gäller ombyggnationer i Malmö stad, medan krav innebär att det är tekniska regler som måste följas vid ombyggnationer i Malmö stad (Kanschat, 2011).

Dokumentet är uppdelat i sju olika kategorier som behandlar var sin del av byggnation i urban miljö. Kategorierna är; projektering, gatubyggnad, park- & grönytor, konstbyggnader, utrustning, trafikreglering och miljö. Varje kategori fyller var sin central roll i hur man utformar vägar den urbana miljön i Malmö stad (Kanschat, 2011).

## 2.5 Situationen efter ombyggnationen

Flera olika parter ansåg det viktigt att behålla två körbanor i vardera riktningen och det har även gjorts. Dock har man försökt sänka hastigheterna genom att smalna av körbanorna utmed hela vägsträckan (Intervju: Brogård, 2013-04-23). Den största delen av vägen har efter ombyggnationen fått en samlad bredd på de två körbanorna i vardera riktningen på ungefär 6,5 meter. Nära korsningen Ystadvägen-Lantmannagatan är bredden på körfälten något

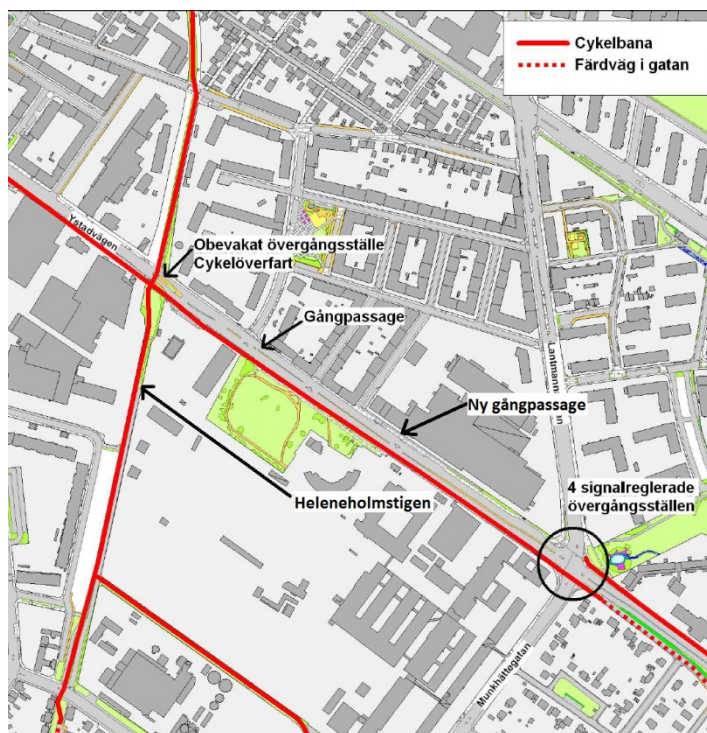


bredare och uppgår till ungefär 7 meter i bredd (Gatukontoret, 2012a)(Gatukontoret, 2012b). Detta innebär att körfälten har smalnats av med ungefär 2-2,5 meter utmed hela vägsträckan.

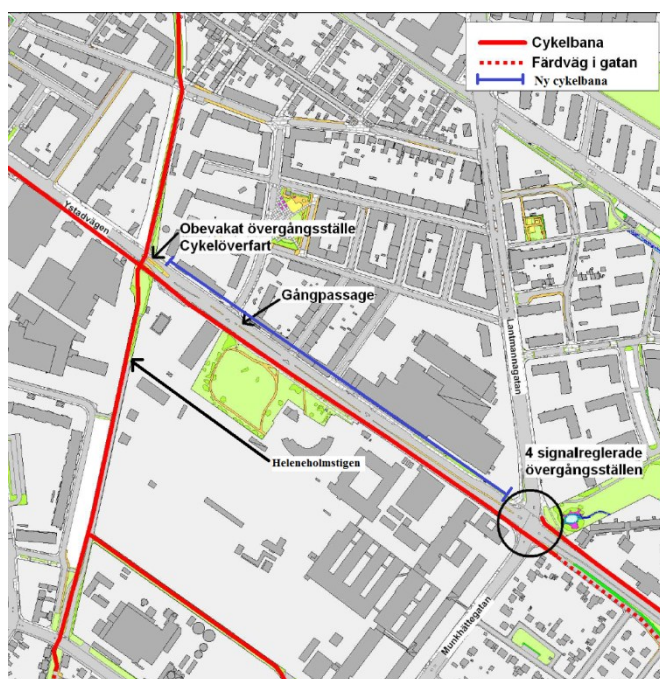
Mittrefugerna i riktning mot Lantmannagatan breddades en aning, det gjordes i huvudsak för att ge bättre livskraft till de nya träd som planterades. De gamla träden hade för smal refug för att ha ordentligt med livsduglighet och togs därför bort och ersattes med nya som gavs bättre förutsättningar. Avsikten var i tidigt skede att bredda mittrefugerna utmed hela sträckningen och plantera träd i mitten av hela vägen för att på det viset få en vackrare enhetlighet, men på grund utav att det i den västra delen fanns gott om ledningar i marken var inte detta en realistisk förändring (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

Det har tillkommit en ny överfart för oskyddad trafik. Den är lokaliserad utanför Bryggeriettomten. Detta gör att det nu finns fyra överfarter utmed vägsträckan. En vid Heleneholmsstigen, en vid Sevedsgatan, en vid Bryggeriettomten och en vid korsningen Ystadvägen-Lantmannagatan (se karta 5). Vad som är viktigt att poängtera är att alla övergångsställena är trafiksäkrade överfarter. Trafiksäkra överfarter innebär att vid en korsningspunkt mellan oskyddade trafikanter och bilister skall hastigheten på bilarna vara högst 30 km/h. Såväl den redan existerande vid Sevedsgatan som den nybyggda vid Bryggeriettomten har gjorts trafiksäkra som en del av ombyggnationen (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

En annan central förändring går att se på karta 5. Förändringen som har skett i och med ombyggnationen är att en cykelbana har byggts på den norra



Karta 5: Gångpassager efter ombyggnationen på (Gatukontoret, 2010a, S. 16, modifierad av författaren)



Karta 6: Cykelbanor efter ombyggnationen på (Gatukontoret, 2010a, S. 16, modifierad av författaren)

sidan av Ystadvägen. Det innebär att den gamla cykelbanan som tidigare fanns utanför ombyggnationens område har förlängts (Gatukontoret, 2012a)(Gatukontoret, 2012b). Den nya cykelleden knyts även samman med Heleneholmstigens cykelstråk (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

Cykel- och gångbanorna på den södra sidan har upprustats och givits extra utrymme och bredd. En del i detta arbete har varit att förändra växtligheten till förmån för trafikanterna, en annan har varit att bredda och tydliggöra cykel- och gångbanorna.

Belysning på gatan är ytterligare en faktor som har bearbetats och förändrats i och ombyggnationen. Förändringarna av belysningen har i huvudsak skett på den södra sidan av vägen i anslutning mot Heleneholmsparken (Gatukontoret, 2012c) och på den norra utmed den nya cykelbanan (Gatukontoret, 2012c)(Gatukontoret, 2012d). I huvudsak har förändringarna gjorts som en trygghetsåtgärd. Att belysningen nära cykelbanan har behandlats har i huvudsak berott på att det finns stor växtlighet i denna del av vägen (Intervju: Brogård, 2013-04-23). Det har tillkommit nya lyktstolpar såväl som att vissa gamla har förflyttats till strategiskt fördelaktigare platser. En handfull lyktstolpar har monterats i området runt parken (Gatukontoret, 2012c) och ytterligare åtta till tio stycken har anlagts utmed den nybyggda cykelleden på den norra sidan av gatan (Gatukontoret, 2012c)(Gatukontoret, 2012d).

Utöver de tidigare nämnda träden som bytts ut i vägens mittrefuger har även buskagen på den norra sidan rensats upp för att förbättra sikten (Intervju: Brogård, 2013-04-23). Ytterligare ett antal plantage har anlagts på andra platser såväl som att några andra har röjts bort (Gatukontoret, 2012c). Utmed gatan och i parken fanns det sedan innan flertalet papperskorgar, cykelställ och bänkar dessa har kompletterats med några nya (E-mail: Brogård, 2013-05-27).

Efter projektets genomförande togs ett beslut påverkar alla gator i Malmö som ligger innanför den inringvägen. Beslutet var att alla vägar skulle begränsas till 40 km/h med undantag för vissa platser där det kan komma att vara aningen högre alternativt lägre. Ystadvägen kommer under maj månad att få hastighetsbegränsningen 40 km/h vilket är en sänkning med på 10 km/h (Malmö stad, 2013b). Denna förändring är inte en direkt följd av ombyggnationen men den kan komma vara en bidragande orsak till den effekt som projektet kommer att få på vägen.

## 3 Teori & Tidigare forskning

Detta kapitel tar upp teori och tidigare forskning. Teorin kommer att belysa de teoretiska aspekterna av begreppen social trygghet och trafiksäkerhet som båda är grundläggande för byggprojektets genomförande. De två begreppens betydelse kommer att förklaras och det kommer även att lyftas fram relevant information och kunskap om de samma. Denna del kommer även att klargöra vissa problematiska begrepp.

Den andra delen av detta kapitel lyfter fram tidigare forskning som på flera sätt och vis påminner om projektet på Ystadvägen.

### 3.1 Social trygghet i begreppets breda och komplexa kontext

Social trygghet är ett begrepp med flera bottnar som i hög utsträckning styrs av olika individers personliga uppfattning och inställning till dess omgivning. Stadens rum upplevs olika av olika människor vare sig det gäller individer i hemmiljö eller individer på nya platser. Det finns även en distinktion mellan experters syn på begreppet och gemene mans syn. Det är centralt att här poängtera att vi alla lägger olika innebörd i ordet social trygghet och dess motsats, social otrygghet. Vi har olika uppfattningar om samspel och orsaker inom trygghetsspektret. Dessutom har vi olika åsikter om hur de skall behandlas (Sandstig, 2010, S. 11).

Något som problematiserar begreppet social trygghet är det faktum att det har två olika perspektiv. Dels handlar det om upplevd social trygghet och dels handlar det om faktisk mätbar trygghet med avsikt på faktiska händelser. Den faktiska sociala tryggheten är enkel att bevisa och förhålla sig till, då den grundar sig i uppmätbar data, information och statistik. Den upplevda sociala tryggheten är det som komplicerar hela begreppet. Det är den upplevda sociala tryggheten som gör att olika människor *ser och upplever* olika platser som olika trygga (Sandstig, 2010, S. 49). Den upplevda sociala otryggheten gör att man blir mer vaksam och ens beteende förändras på platsen (Gatukontoret, 2010b S. 6). Båda två är vitala var det gäller att behandla problematiken kring social trygghet i praktisk mening då båda spelar in i den sociala trygghetsnivån.

Upplevd social trygghet och faktisk social trygghet är inte alltid i samklang utan de beror ofta olika situationer. Ett exempel på det är att även om unga män generellt upplever att de är socialt trygga i den offentliga miljön visar statistiken på att det är dem som i själva verket är allra minst socialt trygga, räknat på antalet incidenter. Å andra sidan är kvinnor i högre ålder bland de grupper som är minst utsatta för faktisk social otrygghet men i självverket är det dessa kvinnor som är bland de som känner sig allra minst trygga i den offentliga miljön (Gatukontoret, 2010b S. 7).

Stadsmiljön i stort påverkas av såväl geografisk utformning som hur människor behandlar och rör sig i den samma. Som en följd av detta är den upplevda tryggheten och den faktiska tryggheten länkade till olika platsers karaktär. Vad detta innebär är i praktisk mening att olika platser borde behandlas olika var det gäller trygghetsaspekter (Boverket, 2010, S. 19). Två olika platser med två olika trygghetsproblem behöver få varsin trygghetsbehandling då tryggheten är kopplad till hur de specifika platserna upplevs.

### 3.1.1 Generella drag för social trygghet

Även om det ter sig på det viset att begreppen social trygghet och social otrygghet förhåller sig till människors personliga uppfattning och subjektiva synsätt finns det fortfarande vissa generella antaganden var det gäller dess praktiska påverkan. Boverkets trygghetsutredning (2010, S. 9) statuerade att det finns några generella attribut som är gemensamma för platser som uppfattas som trygga. Attributen som höjer den upplevda sociala tryggheten på en plats i stadsmiljö är enligt rapporten platser som är; *överblickbara, enkelt orienteringsbara, kontaktbara med omgivningen, välskötta, befolkade och väl blandade mellan bebyggelse & vägar.*

Platser där det finns människor i rörelse upplevs ofta som socialt tryggare. Detta kan förklaras med att det på platser där det är glest med människor i rörelse är lättare att känna sig utsatt och ensam (Gatukontoret, 2011, S. 28). Platser som har en heterogen grupp människor i rörelse upplevs ofta som mer socialt trygga än platser med en enhetlig grupp människor speciellt om man inte kan identifiera sig med gruppen. Även detta går att förklara med känslan av att vara ensam och utsatt i en miljö (Boverket, 2010, S. 22).

En plats där överblickbarheten är god upplevs oftare som tryggare än platser med dålig överblickbarhet. En gångtunnel är ett exempel på en plats med låg överblickbarhet och som följaktligen upplevs som socialt otrygg. Det paradoxala med en gångtunnel är att den kan öka trafiksäkerheten då oskyddade trafikanter och bilister skiljs åt. Men om man inte lyckas få den att upplevas som trygg, vilket är ytterst ovanligt, finns risken att den inte används vilket varken är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt eller trygghetssynpunkt (Boverket, 2010, S. 19). Andra faktorer som gör en plats mindre överblickbar och som är negativ ur trygghetsaspektet är dålig belysning och skymmande buskage (Gatukontoret, 2011, S. 28).

Att en plats har kontaktbarhet med dess omgivning funkar i hög grad på samma vis som en plats överblickbarhet ur trygghetssynpunkt. Kontaktbarheten bidrar till upplevd trygghet då individerna kan uppleva att de inte är ensamma och utsatta (Boverket, 2010, S. 18).

Välskötta och valstädade platser ger en känsla av social trygghet. Boverkets trygghetsutredning (2010, S. 63) belyser att det är viktigt att exempelvis cykelbanor, gångbanor är välskötta då det bidrar till en ökad trygghetsupplevelse. Detta kan bidra till en extra rörelse av människor vilket ytterligare bidrar till den upplevda tryggheten. Att en plats har en attraktiv gatumiljö är centralt för att öka på den upplevda sociala tryggheten.

Även trafiksituationen på en gata har en viktig roll att spela var det gäller upplevd trygghet i den urbana stadsmiljön. Enligt flertalet undersökningar är trafiksituationen i ett område en av de största bidragande orsakerna till att människor upplever en plats som trygg alternativt otrygg. Denna känsla är extra stark inom utsatta grupper så som barn, funktionshindrade eller åldrande människor (Gatukontoret, 2010b, S. 8).

Ytterligare ett genomgående drag för begreppet upplevd trygghet är att det finns stora skillnader mellan kvinnors och mäns förhållningssätt till trygghet. Skillnaden mellan män och kvinnors syn på upplevd trygghet är väldigt stor. Kvinnor upplever sig som otrygga i fyra gånger högre utsträckning än män. Denna skillnad förstärks av det faktum att kvinnor generellt tenderar att ändra sitt beteende i högre utsträckning än män baserad på upplevd social otrygghet (Boverket, 2010, S. 13). Att människor känner sig tvungna att ändra sitt beteende i den offentliga miljön som en följd av upplevd otrygghet är en central problematik var det gäller begreppet upplevd social trygghet.

## 3.2 Trafiksäkerhet

Enligt Nationalencyklopedin är trafiksäkerhet ett samlingsnamn för arbetet som ämnar förbättra säkerheten i trafiken. Dels handlar trafiksäkerhetsarbetet om att antalet olyckor skall minska oavsett hur allvarliga dem är och dessutom handlar det om att minska skadorna som inträffar utifall att olyckan är framme. Minskning av de skador som inträffar vid en eventuell olycka är åtgärder så som bilbälten, hjälmar och fordonsutveckling. Åtgärder som i huvudsak ämnar minska antalet olyckor som sker är exempelvis minskning av hastigheter och trafiksäkrare vägar. Det skall dock tilläggas att många utav åtgärderna syftar till att förbättra såväl olycksrisken som skaderisken (Nationalencyklopedin, 2013a)

Höga hastigheter ökar risken för allvarliga skador och död vid eventuella olyckor. Enligt en rapport framtagen av trafikverket är den enskilt viktigaste åtgärden för att minska antalet omkomna i trafiken att minska antalet olyckor och att sänka hastigheterna (Trafikverket, 2012b, S. 31). Vidare poängteras det att en hastighetssänkning på en vägsträcka får som bäst uppföljningsresultat om vägen i sig görs om och med hänsyn till trafiksäkerheten, exempelvis göra vägen smalare (Motormännen, 2013).

### 3.2.1 Förtydligande av begrepp

#### *Oskyddade trafikanter:*

Oskyddade trafikanter innebär trafikantgrupperna; cyklister, gångtrafikanter och mopedister. Begreppet syftar på ett dessa trafikanter saknar det skydd som bilen ger dess passagerare. En oskyddad trafikant är betydligt mycket mer utsatt för skada vid en olycka och har därför förtur generellt sett i trafiken gentemot bilar (Körkortsverige.se, 2013).

#### *Trafiksäkrad överfart:*

En trafiksäkrad överfart är ett nationellt mål. Begreppet handlar om att det vid korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon skall hastigheten hos bilarna vara högst 30 km/h. I praktisk mening innebär det att det vid korsningspunkterna skall göras tekniska konstruktioner som gör att bilarnas hastigheter sänks till 30 km/h. Bakgrunden till denna gränsdragning är att vid olyckor är chansen för att den påkörde, tillika oskyddade trafikanten, klarar sig betydligt mycket högre vid en hastighet av 30 km/h. Hela 9 av 10 oskyddade trafikanter överlever en kollision när en färdas i denna hastighet. Detta är något

som man har för avsikt att alla korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter och bilar skall vara inom Malmö stad (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

*Upphinnandeolyckor:*

*”Upphinnandeolycka, olycka i vägtrafiken där de delaktiga fordonen befunnit sig på samma väg och i samma färdriktning utan att något av fordonen planerat avsväng och det bakre fordonet hunnit upp det främre, ofta genom att det främre fordonet plötsligt bromsat in.”*  
(Nationalencyklopedin, 2013b)

Ovanstående citat är Nationalencyklopediens definition av en upphinnande olycka. Det citatet påpekar är att en sådan olycka handlar om fordon som färdas i samma riktning och att ingen av bilarana genomför en oförutsedd sväng. Det vanligaste är att avståndet mellan bilarna är för kort när olyckan är framme och den främre bilen bromsar in.

### 3.3 Tidigare forskning

*Perspektiv på Trygghet – en fallstudie om stationen Korsvägen*

*Perspektiv på Trygghet – en fallstudie om stationen Korsvägen* är en uppsats som behandlar social trygghet i planeringsarbetet i Göteborg stad. Huvudfokuset i uppsatsen låg på att utreda hur den upplevda tryggheten på hållplatsen Korsvägen kan påverkas utav infrastrukturprojektet Västlänken (Frygne & Österberg, 2012, S. 3). Västlänken är en tågtunnel som är planlagd att byggas under centrala Göteborg. Denna tågtunnel är tänkt att ha tre hållplatser; Centralstationen, Haga och Korsvägen (Frygne & Österberg, 2012, S. 4).

Uppsatsens baserades på fyra kvalitativa intervjuer som genomfördes med fyra individer som arbetade med olika delar av Göteborg, dess urbana utveckling och dess trygghetsproblematik (Frygne & Österberg, 2012, S. 21).

Uppsatsen framhåller att det är viktigt att behandla en plats upplevda trygghetssituation med hänsyn till kvinnor och mäns upplevelser. De betonar att detta är viktigt då kvinnor generellt upplever större otrygghet än män i den offentliga miljön. Ytterligare en aspekt som de framhåller är att invandrarkvinnor ofta är de som är allra mest otrygga (Frygne & Österberg, 2012, S. 37).

En slutsats som dras i uppsatsen är att trygghetsarbetet problematiseras utav brist på kommunikation mellan olika aktörer. De framhåller att flertalet parter upplever att de inte får möjligheten att vara delaktiga i processen att förbättra den upplevda sociala tryggheten (Frygne & Österberg, 2012, S. 38). Vidare poängterars det att detta medför att vissa perspektiv får stort utrymme medan andra får stå tillbaka (Frygne & Österberg, 2012, S. 39).

*Trafiksäkerhet och väjningsbeteende i Cykel-motorfordon interaktion*

*Trafiksäkerhet och väjningsbeteende i Cykel-motorfordon interaktion* är ett forskningsprojekt som studerade hur väjningsbeteende påverkas utav trafiksäkerheten på korsningspunkt mellan cyklister och motorfordon (Svensson & Pauna, 2010, S. 1). Syftet var att utreda hur trafiksäkerheten för cyklister påverkas utav motorfordonens hastigheter och utformningen av korsningspunkter mellan motorfordon och cyklar (Svensson & Pauna, 2010, S. 5).

Forskningsrapporten kom fram till fyra huvudsakliga slutsatser. Den första påvisade att högre cykelflöden medför att antalet motorfordon som väljer för cyklisterna ökar. Den andra bevisade att desto fler motorfordon som väjer desto lägre blir risken för olyckor räknat till per cyklist. Den tredje konstaterade att ett ökat cykelflöde minskade olycksrisken per cyklade individ. Den fjärde fastslog att lägre hastigheter på motorfordonen innebär att andelen väjningar från motorfordonens sida ökade (Svensson & Pauna, 2010, S. 55).

## 4 Metod & Material

I uppsatsen genomförs flertalet studier med olika metoder som angreppssätt. Det är i detta kapitel av uppsatsen som metodvalen kommer att problematiseras och diskuteras. Dessutom kommer dess tillvägagångssätt att förklaras och försvaras.

I detta kapitel kommer det även att föras en källkritisk diskussion om materialet och de dokument som använts som underlag för uppsatsens.

### 4.1 Forskningsplan

Alla former av empiriskt undersökande forskning behöver ha en forskningsplan. Forskningsplanen är till för att klargöra de metoder som används i arbetet med uppsatsen. Yin (2003, Sid 20) förklarar grunden för forskningsplanen med följande ord:

*"In the most elementary sense, the design is the logical sequence that connects the empirical data to a study's initial research questions and, ultimately to its conclusions."*

Enligt Yin är alltså en forskningsplan en förklaring av den metodik uppsatsskrivaren använder sig av för att nå det empiriska resultat uppsatsskrivaren söker. Det handlar i grunden om att skapa en arbetsplan som förklarar hur uppsatsskrivaren ämnar besvara sitt syfte och frågeställningar, hur personen ämnar ta fram sin empiri och slutligen nå fram till de slutsatser som knyter arbetet samman (Yin, 2003, S. 20).

Vidare är det viktigt att poängtera att ett av forskningsplanens viktigaste syften är att hjälpa uppsatsskrivaren att undvika att hamna i en situation där den framtagna empirin inte adresserar uppsatsens syfte och frågeställningar (Yin, 2003, S. 21). Forskningsplanen har med andra ord som uppgift att guida skribenten genom arbetes gång och se till att den empiri som tas fram är lämpad att besvara uppsatsens ursprungliga syfte och frågeställning.

Forskningsplanen till denna uppsats, och följaktligen dess metodologiska tillvägagångssätt, kommer utgå ifrån undersökningar som bedrivs i arbetet med uppsatsen. I anslutning till denna uppsats genomförs en enkätundersökning baserad på beskrivande statistik. Denna studie ämnar få fram statistiska underlag som kan tillämpas för att besvara uppsatsens frågeställningar.

Detta kommer att kompletteras med en kvantitativ intervju med projektledaren för ombyggnationen av Ystadvägen, Matilda Brogård. Målet med intervjun kommer vara att få fram kvalitativ information som går att använda för att besvara uppsatsens frågeställningar.

Materialinsamling av dokument som berör byggprojektet på Ystadvägen och som är relevanta för syftet med denna uppsats kommer att vara ytterligare ett komplement.



## 4.2 Enkätundersökning

Sedan arbetet med uppsatsen inleddes har avsikten varit att genomföra en statistisk undersökning av något slag, då det i uppsatsen har ansåtts som en viktig byggsten. En statistisk undersökning har i uppsatsen ansåtts som en nyttig och användbar ingrediens för att mäta projektets framgång på ett tydligt och strukturerat vis.

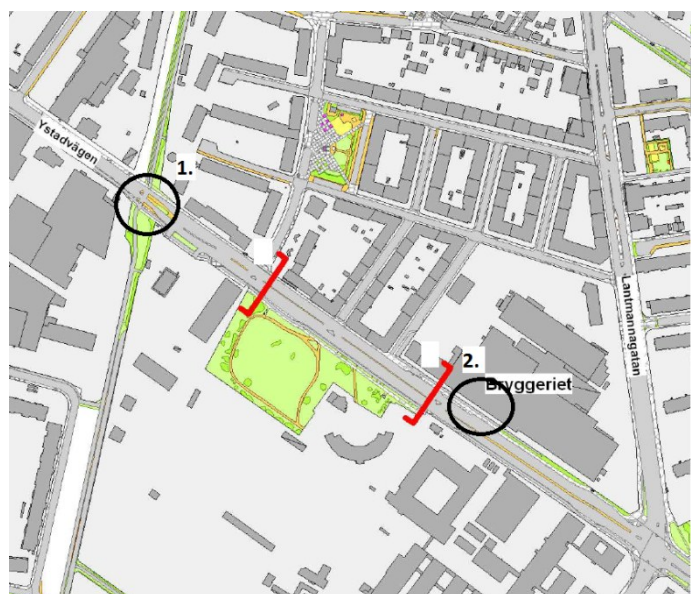
Valet föll på att utforma ett enkelt statistiskt enkätformulär med kvantitativa frågor. Tanken var att frågorna skulle kunna mäta folks uppfattning av byggprojekt med hänsyn till målen och syftet med projektets genomförde. Utformningen av enkätformuläret utgick ifrån principen att tydliga och enkla frågor som är lätta att besvara ger högre svarsfrekvens och därmed brett underlag (Kylén, 2004, S. 53). Anledningen till att detta gjordes var att det ansågs väldigt viktigt att få så mycket data som möjligt att arbeta med för att på det viset få mer underlag att analysera.

Efter det att enkäten hade utformats och jag i rollen som enkät utdelare var på plats för att dela ut den insåg jag problematiken med detta förfarande. Att mitt på en gata få folk att på egen hand fylla i ett formulär var problematisk och ytterst svårt. Därför valde jag att på plats göra en förändring. Förändringen innebar att enkäten inte delades ut utan att det i stället genomfördes korta kvalitativa intervjuer baserade på exakt samma frågor och svarsalternativ som fanns i formuläret. Det gick med andra ord från att vara en enkätundersökning baserad på formulär till att vara en enkäterundersökning baserad på strukturerade kvalitativa intervjuer (Bryman, 1997, S. 56).

### 4.2.1 Tillvägagångssätt och utformning

Genomförandet gick till på det viset att jag vid tre tillfällen stod utmed vägen och frågade människor i området om deras uppfattning av Ystadvägen. Varje tillfälle var tre timmar långt; halva tiden var på plats 1 och andra halvan på plats 2 (se karta 7). Plats 1 var korsningen mellan Ystadvägen och Heleneholmstigen en vältrafikerad cykelled och plats 2 var utanför föreningshuset Bryggeriet. Valet av platser var baserade på den stora mängd människor som vanligen var i rörelse på platserna.

För att möjliggöra en så stor spridning av svarande som möjligt valdes olika tillfällen att vara på vägen och genomföra undersökningen. Den första gången var vid lunchtid, mellan klockan halv 11 och halv 2 en vardag (måndagen 2013-04-15), den andra gången var



Karta 7: Mätplatser för enkätundersökning (Malmöstad, 2010a, S. 18, modifierad av författaren)

mitt på dagen mellan klockan halv 12 och halv 15 en helgdag (söndagen 2013-04-28) och den sista var när folk slutar arbeta, mellan klockan 15 och klockan 18 på eftermiddagen en vardag (måndagen 2013-05-13).

Totalt ställdes nio stycken frågor (se bilaga 1). Alla nio frågor och alla svarsalternativ var formulerades på exakt samma vis för att inte påverka individernas svar, något som skulle kunnat ha fått stor påverkan på undersökningens reliabilitet (Kylén, 2004, S. 71).

Den första var vilket år individerna var födda. Frågan formulerades på detta vis då födelseåret ofta ger mer exakta svar än att fråga om en individs ålder. Ålder kan ge olika svar då olika människor avrundar sin ålder på olika vis, vilket kan minska validiteten i resultatet. Att fråga om en persons födelseår ger ofta ett bättre värde ur statistik synvinkel då alla likställs vilket underlättar det statistiska arbetet (SCB, 2013). Det är viktigt att påpeka att i uppsatsen kommer personernas ålder att skrivas ut. Detta görs för att göra det enklare för läsaren att följa med i uppsatsen.

Fråga nummer två var personernas kön. Då undersökningen genomfördes genom kortare intervjuer ställdes inte denna fråga rakt ut, utan jag förlitade mig på min iakttagelseförmåga.

Sedan ställdes tre frågor som berörde hur ofta individerna var på gatan och vilka fordon de då använder. Frågorna var:

- Hur ofta går/promenerar du på Ystadvägen?
- Hur ofta kör du bil på Ystadvägen?
- Hur ofta cyklar du på Ystadvägen?

Alla tre frågorna hade samma fyra svar: *Dagligen, veckovis, månadsvis* eller *mer sällan än så*. Tanken med frågorna var att fånga hur människor med olika rörelsemönster upplever den förändring som skett på Ystadvägen.

Syftet med de fem första frågorna var att finna bakgrundsinformation om de svarande individerna. Dessa frågor skulle kunna erbjuda möjligheten att uppmäta skillnader mellan olika människors uppfattning med hänsyn på deras ålder och kön. Frågorna om rörelsemönster hade syftet att finna om olika människors sätt att röra sig på vägen påverkade deras syn på projektet.

De fyra sista frågorna avsåg analysera de tillfrågades uppfattning av byggprojektet. Frågorna har de formuleringar som de givits med avsikten att efterlikna de formuleringar som används i de officiella dokumenten för projektets genomförande. Vidare är det åter viktigt att poängtera att dessa frågor är helt baserade på de mål och syften som sattes upp i och med ombyggnationen av Ystadvägen. Frågorna var:

- Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre attraktiv, eller oförändrat, sedan ombyggnationen?
- Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre stadslig, eller oförändrat, sedan ombyggnationen?
- Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre trafiksäker, eller oförändrat, sedan ombyggnationen?
- Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre socialt trygg, eller oförändrat, sedan ombyggnationen?

Svaren var som frågan i sig själv framhåller *mer, mindre* eller *oförändrat*. Frågorna undersöker alltså enbart om de tillfrågade individerna har positiv, negativ eller oförändrad syn på de specifika frågeställningarna.

I analysarbetet av empirin har vissa klassificeringar gjort för att på det viset möjliggöra undersökningar av olika gruppers syn på projektet. Den första gruppindelningen har varit att undersöka kvinnor och mäns syn på projektet. Denna uppdelning är av simpelt slag och handlar helt enkelt om att dela kvinnor och män i två grupper och jämföra de två grupperna separat. Det var totalt 90 personer som besvarade min undersökning varav 46 var män och 45 var kvinnor (se tabell 2).

En viss uppdelning mellan svarande i olika åldrar har även genomförts. De tillfrågade delades in i fem grupper. Den första var alla individer som var max 18 år gamla och var dragen vid denna ålder på grund utav att dessa individer kunde förväntas gå i någon av gymnasieskolorna i området.

**Tabell 2: Beskrivning av populationen baserat på gruppindelningar**

	<b>Antal</b>	<b>Andel</b>
<b>Max 18 år</b>	12	13,3%
<b>19- 30 år</b>	31	34,4%
<b>31-44 år</b>	23	25,6%
<b>45-60 år</b>	14	15,6%
<b>Över 60 år</b>	10	11,1%
<b>Kör bil varje dag</b>	13	14,4%
<b>Cyklar varje dag</b>	10	11,1%
<b>Går varje dag</b>	34	37,8%
<b>Oskyddade trafikanter varje dag</b>	41	45,6%
<b>Är på gatan varje dag</b>	51	56,7%
<b>Män</b>	46	51,1%
<b>Kvinnor</b>	44	48,9%
<b>Hela populationen</b>	90	100%

Den näst yngsta gruppen bestod av individer som var mellan 19 och 30 år gamla. Detta var den åldersgrupp med allra flest antal svarande då det var 31 svarande individer i denna åldersgrupp.

Den tredje gruppen var en grupp med individer som var yngre än 45 år gamla och över 30 år. Den fjärde gruppen innehöll 14 svarande individer och inkluderar människor som var 45 till 60 år gamla.

Den äldsta gruppen var individer som var över 60 år gamla. Denna gränsdragning var från början tänkt att vara dragen vid pensionsåldern 65 år men då den populationen var allt för liten utökades gruppens bredd med 5 år för att inkludera individer som kan förväntas ha maximalt 5 år kvar till pensionen.

Tabell 2 går det även att hur stor andel av populationen som färdas på vägen varje dag. Som visat i tabellen var antalet individer som går eller cyklar varje dag fler än antalet oskyddade trafikanter varje dag. Detta beror på att flertalet svarande individer har uppgett att de både cyklar och går på gatan varje dag. Samma sak gäller för de som kör bil på gatan varje dag.

Fokus i uppsatsen ligger på de som visas på gatan varje dag. Detta görs för att dessa individer är de som har flest antal möten med vägen och kan därför antas ha funderat kring ombyggnationen mest av alla.

#### 4.2.2 Metoddiskussion

Vid kvantitativa studier är begreppen validitet och reliabilitet centrala och i hög grad har de en förutbestämt betydelse (Svensson & Starrin (red.), 1996, S. 209). Vid kvantitativa studier kan man hävda att begreppen finns med för att mäta kvaliteten i det data som tas fram i studierna. Kylén (2004, S. 140) förklarar begreppen på följande vis:

*”Validitet är värdet, det vill säga användbarhet och relevans hos data. Reliabilitet står för datas tillförlitlighet, stabilitet och homogenitet. Båda kan prövas med logiskt resonemang eller med korrelationskoefficienter.*

Det Kylén menar är att validitet inom kvantitativa studier uppmäter hur nyttig och relevant empirin är för det som undersöks. Medan reliabilitet innebär hur stark och trovärdig empirin är. Han poängterar även att man i studier både kan räkna ut dessa begrepp inom en undersökning och resonera sig fram till dem genom rationellt tänkande och logiska diskussioner. I denna undersökning skall det senare alternativet användas för att klargöra validiteten och reliabilitet i denna kvantitativa studie (Kylén, 2004, S. 140).

Från början var tanken att basera undersökningen på ett slumpmässigt urval av människor. Det innebär att man sänder ut en undersökning helt slumpmässigt till människor utan någon form av styrning (Körner & Wahlgren, 2006, S. 142-143). Men detta urvalssystem sågs i arbetet med undersökningen som problematiskt för en undersökning som denna då jag i rollen som intervjuare möter individerna ansikte mot ansikte. Problematiken ligger i att det är svårt att vara oberoende i sitt urval när man möter individerna direkt. Oberoende innebär att en individs möjlighet till deltagande i studien inte påverkar någon annans (Körner & Wahlgren, 2006, S. 144).

Ett annat problem som kan uppstå när en statistik undersökning genomförs genom möten på detta vis är att personen som genomför undersökningen låter sina förutfattade meningar spela in i vilka personen tenderar att tillfråga. Det kan påverka resultatet och därför påverka såväl validiteten som reliabiliteten i undersökningen. För att överbygga denna problematik valdes det i undersökningen att genomföras ett systematiskt urval (Körner & Wahlgren, 2002, S. 32-33). Jag i rollen som intervjuare tillfråga var tredje person som passerade mig i rollen som intervjuare på gatan oavsett vad. Denna teknik har fördelen att man tar bort intervjuarens personliga synpunkter ur resultatet.

Det var ytterst viktigt att jag i rollen som intervjuare vid varje frågetillfälle ställde frågorna på exakt samma vis och formulerade svaren likadant varje gång för att minska risken för att olika människor besvarar olika frågor. Om frågorna hade ställts på olika vis kan validiteten och reliabiliteten i det framtagna resultatet kritiseras då dess tillförlitlighet inte går att styrka (Körner & Wahlgren, 2002, S. 22). Samma information måste ges till varje enskild individ. Även validiteten hade kunnat ifrågasättas då de tillfrågade hade kunnat anses ha besvarat på olika frågor vilket innebär att resultatet blir mindre användbart (Kylén, 1994, S. 18). Det var därför viktigt att alla individer gavs samma information, samma frågor och samma svarsalternativ.

I undersökningen har svarsalternativen varit fasta. Det innebär att svarsalternativen varit givna från början och den svarande individen har inte givits möjligheten att själv formulera sina egna svar. Den stora nackdelen med fasta svarsalternativ är att de kan styra den tillfrågade individen vilket kan minska trovärdigheten i undersökningens data (Kylén, 1994, S. 18). Dock innebär de fasta svarsalternativen att man får data som är jämförbar och kvantitativ mätbar vilket från början var syftet med att genomföra undersökningen i anslutning till denna uppsats (Kylén, 2004, S. 71).

Som en följd av de platser som studien genomfördes på kan det anses vara en problematik att fånga biltrafikanternas syn på vägens förändring. Detta var delvis ett medvetet val och delvis en följd av problematiken med att få bilar att stanna och svara på frågor. Det medvetna låg i det faktum att det ansågs i undersökningen extra intressant att fånga de oskyddade trafikanternas åsikter då det varit en ytterst central del i projektets genomförande. Ytterligare en anledning som är viktig att poängtera är att gående kan antas bo närmare Ystadvägen och därför ha en klarare bild av projektet än bilisterna. Biltrafikanterna färdas ofta långväga och passerar främst förbi, detta innebär att de spenderar ofta väldigt lite tid på vägen.

Undersökningen och dess data är beskrivande statistik, vilket innebär att det är statistik som presenterar skillnaden mellan olika grupper och olika aspekter. Begreppet inkluderar presentation genom diagram och grafer (Nationalencyklopedin, 2013c). I denna undersökning för detta som följd att frågorna var relativt få och enkelt besvarade. Tanken var att detta skulle ge en högre svarsfrekvens och fler svar.

En påföljd utav det är att det varit svårt att genomföra djupare statistiska studier så som regressionsanalys och att mäta signifikansnivån på det framkomna resultatet. Sådana metoder hade kunnat ge en större tyngd till den framtagna empirin då statistiska uträkningar hade genomförts som fastställer empirins styrka (Körner & Wahlgren, 2002, S. 14-15). Dock hade en sådan undersökning inneburit att fler och mer avancerade frågor hade behövts ställas till respondenterna, vilket kunnat innebära att färre varit villiga att besvara undersökningen. Det är min övertygelse att undersökningens enkla utformning bidrog till det höga antalet svar. Vid genomförandet av undersökningen fick jag i rollen som intervjuare flertalet gånger frågan om hur lång tid undersökningen skulle ta. När jag sade att det enbart skulle ta 2 minuter valde de allra flesta att besvara undersökningen. En mer avancerad undersökning som hade tagit längre tid att besvara hade troligen fått ett längre antal svar (Körner & Wahlgren, 2006, Sid, 152).

Totalt tillfrågades 136 individer om de ville delta i undersökningen utav dessa valde 90 individer att delta. Det ger en svarsfrekvens på 66,2%. De individer som valde att inte delta tillhör undersökningen svarsbortfall. Denna grupp individer påverkar resultatet i undersökningen då deras svar uteblir och skapar därmed en osäkerhet i resultatet. I statistiska undersökningar är det fördelaktigt med ett litet bortfall då ett stort bortfall blir mindre tillförlitligt (Körner & Wahlgren, 2002, Sid 21). 65,2% i svarsfrekvens kan anses vara en hög svarsfrekvens och jag vill hävda att en bidragande orsak till det är enkätundersökningens enkla utformning.

## 4.3 Den kvalitativa intervjun och dess grundantaganden

Den 23 april år 2013 genomfördes i anslutning till uppsatsen en intervju med Matilda Brogård som var projektledare för ombyggnationen på Ystadvägen. Intervjun genomfördes som en kvalitativ intervju. Intervjun ämnade upptäcka företeelser, information och egenskaper som tidigare varit okänd och som är intressant för syftet bakom det som här undersöks (Svensson & Starrin (red.), 1996, S. 53-54).

Intervjun genomfördes med grundtanken om att vara en "*vägled*d konversation" mellan intervjuaren och intervjuobjektet (Svensson & Starrin (red.), 1996, Sid 56). Detta gjordes därför att i en kvalitativ intervju kan intervjuaren anses vara en medskapare till det resultat som framställs (Svensson & Starrin (red.), 1996, Sid 58). Som en följd av detta genomfördes intervjun med antagandet att jag i rollen som intervjuare i förväg inte var medvetet om vilka frågor som var relevanta och viktiga för att få fram intressant resultat och information. Det var därför som frågorna generellt var relativt öppet formulerade. Den öppnade modellen var även viktig för att intervjuobjektets perspektiv på saken skulle få stå i centrum för det som blev sagt i intervjun (Svensson & Starrin (red.), 1996, Sid 56-57).

För att jag i rollen som intervjuare skulle klara av att genomföra en intervju med hänsyn till antagandena ovan var det viktigt att jag i min roll kunde vara så alert som möjligt under intervjun. Just därför genomfördes intervjun utan att ta anteckningar för att i stället genomföras med en diktafon som samlar upp allt ljud. Det mest problematiska med att använda sig av en diktafon är att den enbart samlar upp ljud och utelämnar den visuella bild som ofta är central för konversationer mellan människor (Kvale & Brinkmann, 2009, S. 194-195). Dock ansåg jag att det viktigaste var att få med allt som blev sagt under intervjun så att ingen information som kunde anses vara relevant för denna uppsats skulle riskera att falla i glömska (Kylén, 2004, S. 38).

Det är betydelsefullt att som intervjuare tillåta tystnader efter det att man ställt frågor då den intervjuade ofta behöver tänka över frågan för att finna rätt formuleringar. Kylén (2004, S. 32) menar på att desto mindre en intervjuare pratar desto mer tid får den intervjuade på sig att ge information.

Vidare är det viktigt att belysa att jag har valt att göra en transkribering av intervjun. Transkribering ger mig som uppsatsskrivare möjligheten att använda mig av exakta citat ur intervjun. Det är därför viktigt att transkriberingen är så korrekt som möjligt, detta innebär att transkriberingen i så hög grad som möjligt får med alla ljud och läten som går att uppfatta på ljudupptagningen (Kvale & Brinkmann, 2009, S. 295).

### 4.3.1 Intervjuguide

För att få ut maximalt av en kvalitativ intervju är det viktigt att skapa en intervjuguide som förklarar hur intervjun kommer att genomföras. Intervjuguiden finns med för att hålla intervjun till ämnet och tydliggöra vad som behövs bli besvarat på under intervjun (Svensson & Starrin (red.), 1996, S. 62). Det är viktigt att de frågor och mål som tas upp i intervjuguiden besvaras under intervjun för att få ett resultat som är relevant för undersökningen som genomförs (Kylén, 2004, S. 45).

En annan viktig aspekt med att ha en intervjuguide är att den hjälper intervjuaren att skapa följsamhet i intervjun. Men det är också viktigt att intervjuaren är alert och uppmärksam så att frågorna som blir ställda är relevanta till det som för stunden pratas om i intervjun (Svensson & Starrin (red.), 1996, S. 65). Det är betydelsefullt att poängtera att det är mer regel än undantag att intervjun avviker från intervjuguiden beroende på vad som händer och vad som tas upp när (Kylén, 2004, S. 31).

Intervjuguiden kommer i grova drag att vara baserad på *trattmodellen för kvalitativa intervjuer*. Denna intervjumodell är uppdelad i sex delar där man inleder öppet, går mer inträngande i mitten och avslutar sedan återigen på ett mer öppet vis (Kylén, 1994, S. 45).

*Den första öppna delen* av intervjun handlar om att jag som intervjuare presenterar mig, mitt projekt och hur intervjun kommer att gå till. Denna del är till för att skapa kontakt mellan parterna och öppna intervjun på god fot (Kylén, 2004, S. 31).

Nästa del kallas enligt modellen för *fri berättelse* och syftar till att den som intervjuas svarar väldigt fritt på de frågor som ställs. I denna del av intervjun är det viktigt att frågorna är formulerade på ett vis som gör att intervjuobjektet kan prata såväl länge som fritt om det som tas upp (Kylén, 1994, S. 46). Kylén menar på att det är viktigt för mig som intervjuare att hålla igång berättandet med hjälp av uppmaningar så som, ”ja okej” eller ”vad intressant”. Det är viktigt då det visar på intresse som kan få intervjuobjektet att vilja berätta vidare (Kylén, 2004, S. 33).

*Precisering* är namnet på modellens tredje del och är fokuserad till att få mer konkreta och mer exakta svar på de frågor som ställs. I denna del jagar intervjuaren mer exempel och djupare beskrivningar som tydliggör det hela (Kylén, 2004, S. 35). Detta avsnitt ämnar fokusera på konkret fakta och annan information som gör det hela mer tydligt och påtagligt (Kylén, 1994, S. 49).

Nästa del av intervjun heter *kontroll*. Precis som namnet antyder handlar denna del om att kontrollera uppgifter man mottagits från olika håll (Kylén, 2004, S. 36). Denna avdelning kom i intervjun att i huvudsak användas för att tydliggöra relevant information. Ofta brukar denna del av intervjun få mindre omfång i en intervju likt denna. Det beror på att det i denna uppsats enbart intervjuas en person och denna del oftast är användbar för att jämföra olika intervjuobjekt (Kylén, 1994, S. 50).

*Information* är namnet på nästa del av modellen. Här är det viktigt att kontrollera att allt som var ämnat att bli besvarat har blivit det, detta görs i huvudsak genom att studera intervjuguiden och kontrollera att allt fått svar (Kylén, 2004, S. 38). Det är även centralt att här åter börja ge information om den undersökning som genomförs och på det viset ge intervjuobjektet möjligheten att ställa egna frågor om arbetet (Kylén, 1994, S. 51).

*Avslutning* är modellens sista del och handlar om att avsluta på ett trevligt vis, tacka för intervjun och fråga om man får återkomma med eventuella frågor (Kylén, 2004, S. 38).

## 4.4 Material och kritiskdiskussion av de samma

Utöver de undersökningar som genomförs i anslutning till uppsatsen har även diverse dokument som berör projektet på Ystadvägen samlats in. Dokumenten som ingår i detta arbete har begränsats till officiella dokument som berör projektet på ett eller annat vis.

En av anledningarna till att det är officiella dokument som används i uppsatsen är för att dessa dokument handlar om det specifika projektet som studeras. Dessa dokument kan därför anses vara allra mest relevanta för Ystadvägen med hänsyn till den undersökning som här genomförs. I hög grad används dokumenten som underlag för att förklara bakgrunden till och utformningen av projektet. En kritisk hållning till detta förhållningssätt skulle vara att dokumenten är anpassade för Malmöstad och är följaktligen inte kritiska. Detta är relevant kritik som är nödvändig att belysa, dock anser jag att en del av min uppgift i denna uppsats är att just studera dessa dokument med ett kritiskt granskande öga.

Jag vill även poängtera att dessa dokument troligtvis är de allra bästa för att visa på skillnader i vägens utformning innan och efter ombyggnationen. Detta argument grundas i att det är just dessa dokument som har den allra mest genomarbetade rapporteringen av vägen efter ombyggnationen och den allra bredaste informationen om vägen innan ombyggnationen. Dessutom är de viktiga för att förstå varför gatan byggdes om med just den målbild och den syftesbild som gjordes. Andra informationskällor och dokument skulle inte förklara lika tydligt varför ombyggnationen gjordes och varför dess syfte och mål blev utformade som de blev. De skulle inte heller kunna förklara varför de fyra aspekterna av ombyggnationen behandlades som de gjorde.



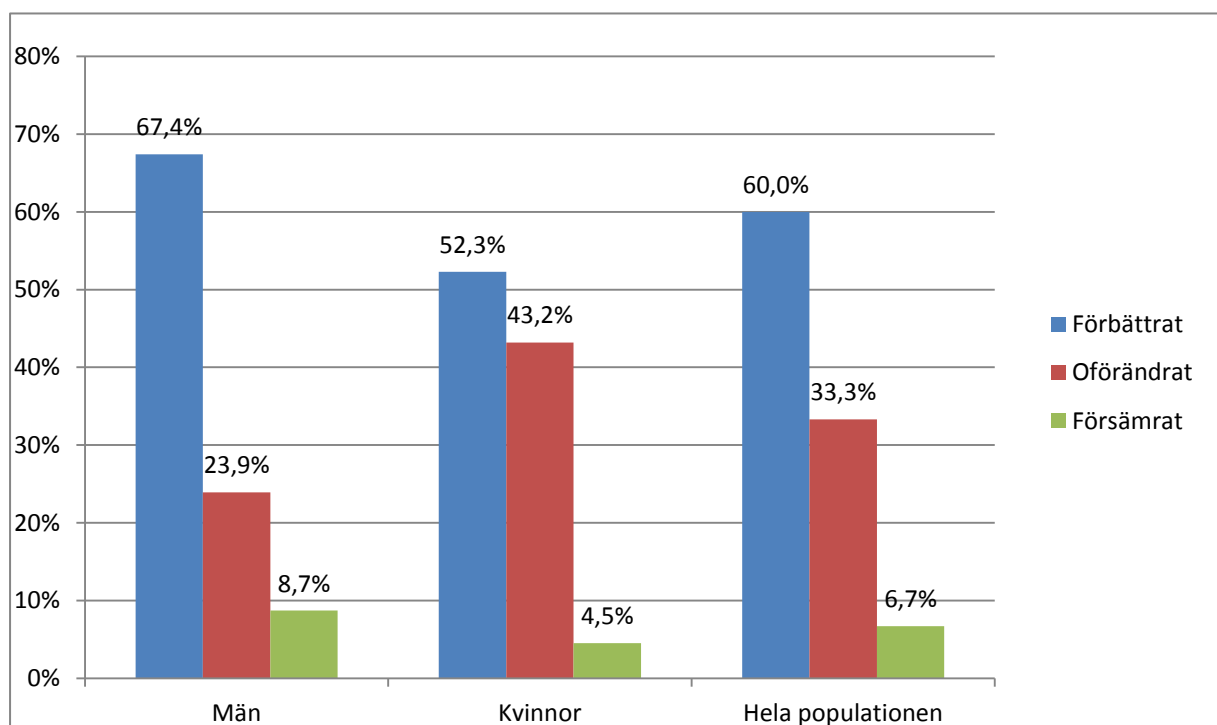
# 5 Empiri

I empirin kommer det empiriska resultaten från de genomförda studierna att redogöras. Informationen från undersökningarna kommer att förklaras och tolkas för att bli såväl lättförståeliga som användbara utifrån uppsatsens syften och mål. All information som redovisas i kapitel 5.1 är baserad på data från den enkätundersökning som genomfördes måndagen den 2013-04-15, söndagen den 2013-04-28 och måndagen den 2013-05-13. Hela kapitel 5.2 är baserad på den intervju som genomfördes med projektledare Brogård den 2013-04-23.

## 5.1 Statistik från människor på gatan

Vid tre tillfällen genomfördes en kvantitativ studie bland individer i rörelse på Ystadvägen. Studien ämnade studera hur människor upplever ombyggnationen i förhållande till projektets mål och syfte. Totalt var det 90 stycken svarande individer varav 44 stycken var kvinnor och 46 stycken var män.

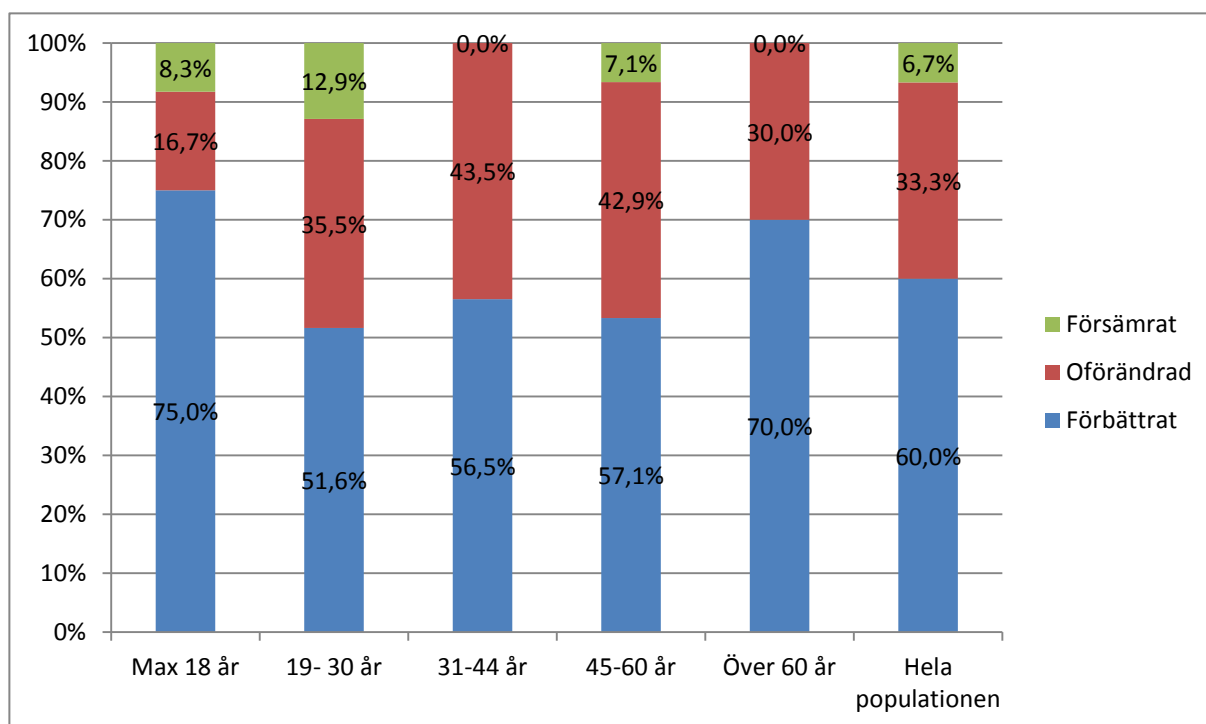
Diagram 1: Upplevd trafiksäkerhet



Genom en snabb överblick av de data som framkom var det tydligt att se att den generella bilden var positiv. Diagrammet ovan visar de tillfrågades upplevda syn på trafiksäkerheten, vilket var den aspekt som de tillfrågade var allra mest positivt inställda till. I diagrammet 1 kan vi avläsa att 60% av alla tillfrågade ansåg att vägen upplevs mer trafiksäker än tidigare, 6,7% ansåg att det blivit sämre medan resterande 33,3% ansåg att vägen ur aspekten trafiksäkerhet upplevs oförändrad. Diagrammet visar även skillnader mellan män och kvinnors syn på projektets påverkan på den upplevda trafiksäkerheten. Enligt studien verkade det som om män var mer positiva till projektet ur denna aspekt. Hela 67,4% av männen ansåg att den upplevda trafiksäkerheten har ökat medan 52,3% av kvinnorna hade samma synsätt. Vilket är en väldigt stor skillnad baserat på antalet svarande i de olika grupperna.

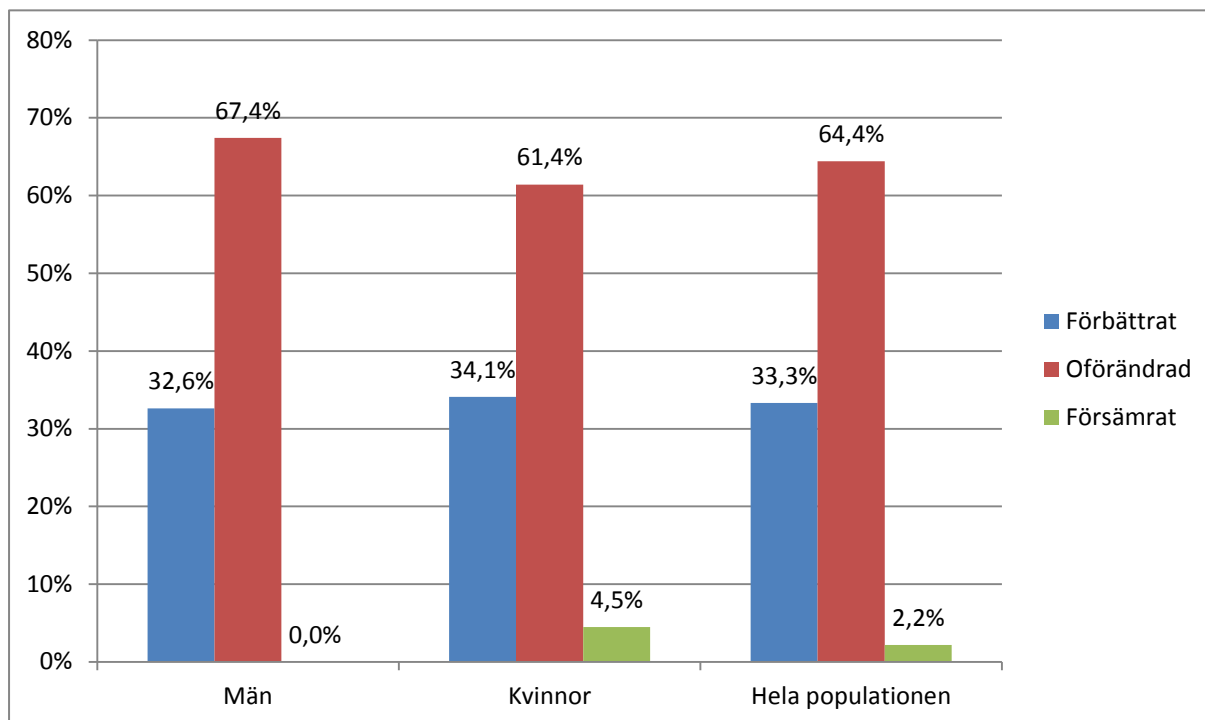
Som vi kan se i diagram 2 var de allra yngsta och de allra äldsta de som var allra mest positiva till utvecklingen av aspekten upplevd trafiksäkerhet. 75% av de yngsta och 70% av de äldsta upplevde gatan som mer trafiksäker. Det skall dock påpekas att dessa grupper var de med lägst antal svarande, 10 svarande individer för den äldsta gruppen och 14 svarande individer bland de yngsta. Det gör dess resultat allra svårast att tolka, då förändringen per svarande blir väldigt stor.

Diagram 2: Upplevd trafiksäkerhet fördelat på ålder



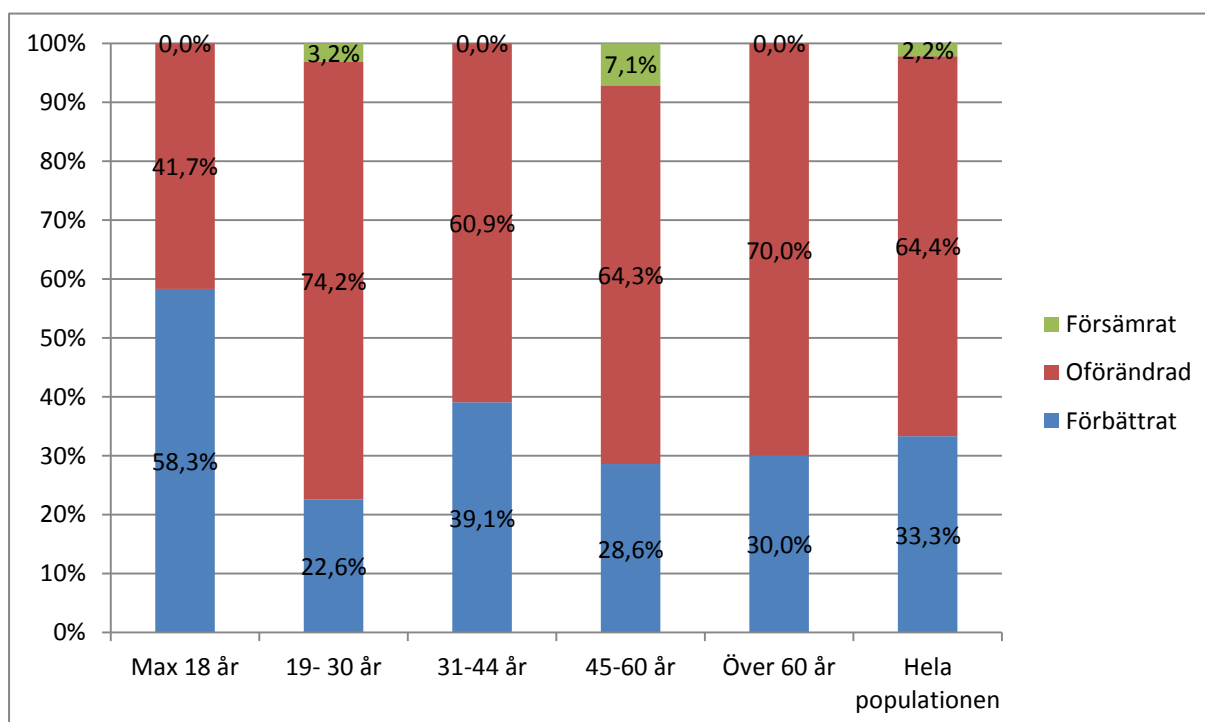
Åldersgruppen 19 till 30 år gamla tenderade under undersökningen att vara mer negativt inställda till projektet ur aspekten upplevd trygghet än hela populationen. Utav 31 svarande i denna grupp ansåg 51,6% att det blivit bättre medan 12,9% ansåg att det blivit sämre. Detta kan anses vara en markant skillnad gentemot det totala antalet svarandes syn på saken med hänsyn till det stora antalet individer i denna grupp. Bilden av att denna grupp var mest negativa förstärks utav att denna grupp att den största andelen individer som ansåg att det blivit sämre med hänsyn till den upplevda trafiksäkerheten.

Diagram 3: Upplevd social trygghet



De två sista grupperna, 31 till 44 år gamla och 45 till 60 år gamla, har även de en tendens att vara aningen mer negativa än gruppen svarande i stort. Utav 23 svarande i gruppen 31 till 44 ansåg 56,5% att det blivit säkrare och i gruppen 45 till 60 ansåg 57,1% utav 14 svarande att det blivit bättre. Med hänsyn på den lilla skillnaden och mängden svarande kan det anses svårt att påvisa att dessa grupper var mer negativa än populationen i stort.

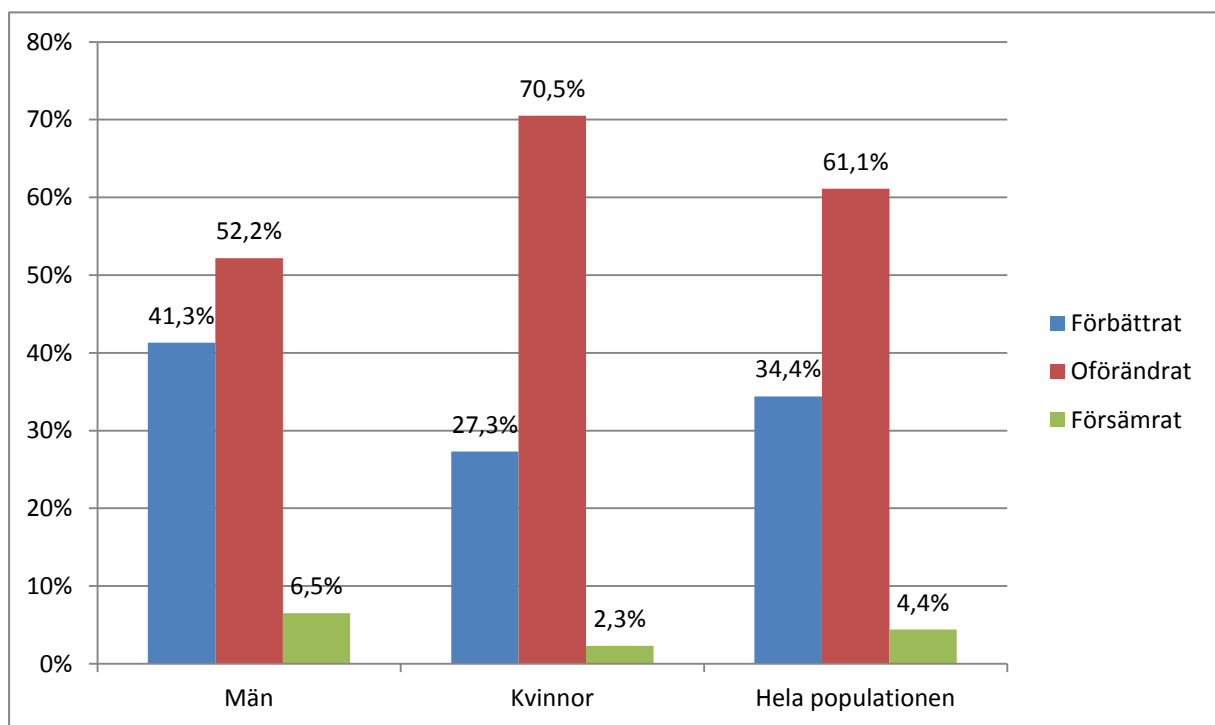
Diagram 4: Upplevd social trygghet fördelad på ålder



Enligt den genomförda studien kan den upplevda sociala tryggheten även den anses ha fått en positiv utveckling som en följd av byggprojektet. I diagram 3 ser vi att enbart 2,2% av alla tillfrågade uppfattade att vägen upplevs mindre trygg än tidigare. Detta går att jämföra med att 33,3% upplevde vägen som mer trygg än tidigare, dock upplever gemen man 64,4% ingen skillnad. Skillnaden mellan mäns och kvinnors syn på den upplevda tryggheten var enbart 1,5 procentenheter en skillnad som knappast kan anses vara säkerställd. Det enda nämnvärda var det gäller genusaspekten ur trygghetssynpunkt var att de alla svarande som ansåg att det blivit sämre efter ombyggnationen var kvinnor.

Som vi kan se i diagram 4 var de yngsta, max 18 år gamla, och de näst yngsta, 19 till 30 år gamla de grupper som avviker mest från den generella upplevelsen av social trygghet. Hos de allra yngsta har hela 58,3% svarat att de upplever gatan som mer trygg efter ombyggnationen än innan. Det innebär en skillnad från det generella svaret i undersökningen med 25 procentenheter vilket är en anmärkningsvärt stor skillnad. I åldersgruppen 1983-1994 var 22,6% positiva till utvecklingen med hänsyn på den upplevda tryggheten det är 10,7 procentenheter mindre än det generella resultatet. De resterande grupperna har en relativt liten skillnad mot svaret i stort och skiljer sig enbart med någon procentenhet mot det generella resultatet.

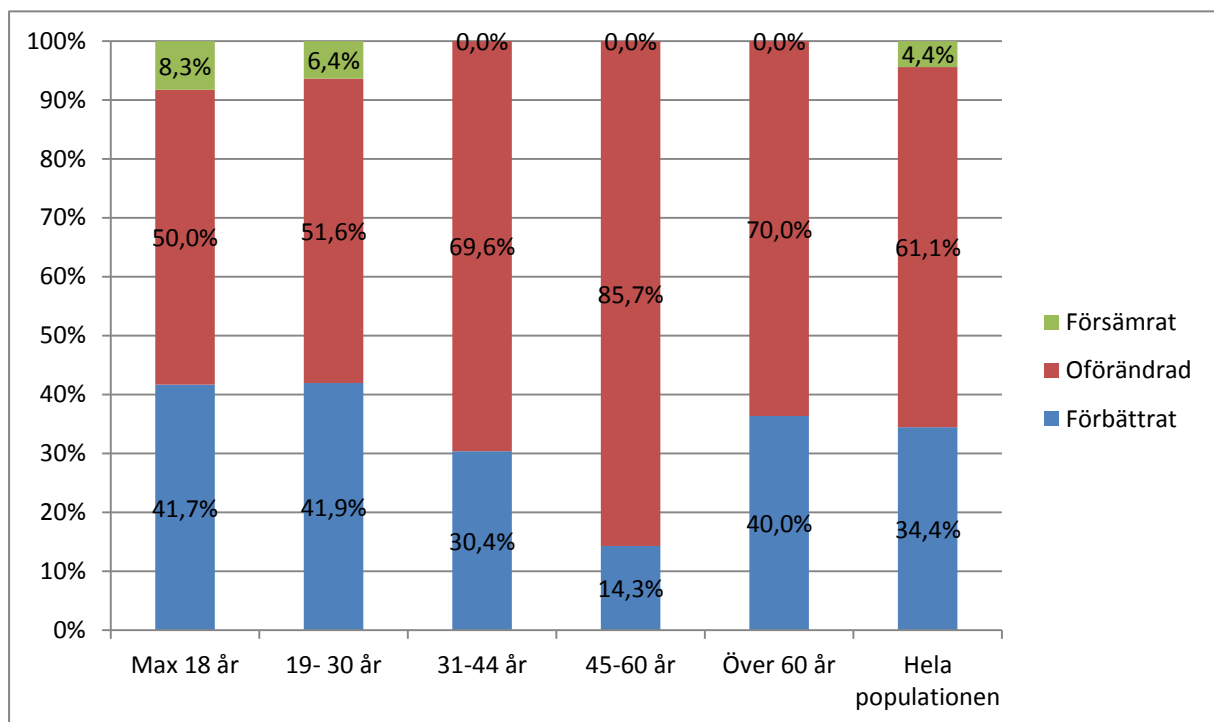
Diagram 5: Upplevd attraktivitet



Ett av målen med projektet var att skapa en mer attraktiv väg än tidigare. I diagram 5 kan vi avläsa att 34,4% av de svarande ansåg att detta mål har uppfyllts medan 4,4% att det inte har uppfyllts. Generellt verkar det som om män ansåg att gatan blivit mer attraktiv än vad kvinnor gjorde. 41,3% av de svarande männen ansåg att Ystadvägen var mer attraktiv än tidigare medan samma siffra bland kvinnor låg på 27,3%, vilket är en skillnad på 14 procentenheter.

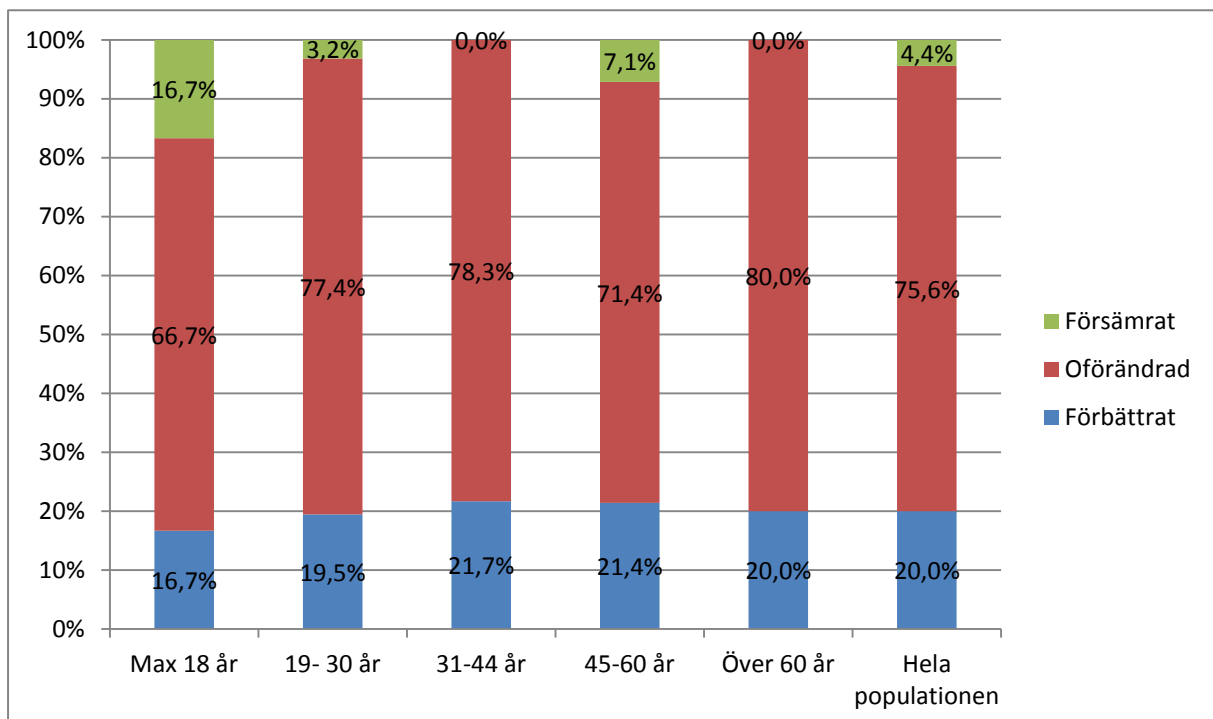
Som vi kan se i diagram 6 verkade det vara tre åldersgrupper som var extra positiva med hänsyn till attraktivitetsaspekten av projektet. Grupperna var de som var max 18 år gamla, den som var 19 till 30 år gamla och de som var över 60 år gamla. 41,7% av de som var max 18 år gamla, 41,9% av de som var 19 till 30 år gamla och de 40% av de som var över 60 år gamla ansåg att det var mer attraktivt än tidigare. Med tanke på att de äldsta och de yngsta är relativt små grupper, 12 respektive 10 svarande, blir deras svar mer svårt att analysera och dra generaliseringar kring än gruppen 19 till 30 år gamla. I den gruppen var det över en tredjedel av det totala antalet svarande vilket gör resultaten som framkommer klart mer analyserbara än hos andra grupperna. Den grupp som verkade vara klart mest negativa var det gäller attraktiviteten på gatan var de som var 46 till 60 åringarna där enbart 14,3% ansåg att det blivit mer attraktivt än tidigare. Den gruppen var 20,1 procentenheter mer negativa än gruppen svarande i stort.

Diagram 6: Upplevd attraktivitet fördelat på ålder



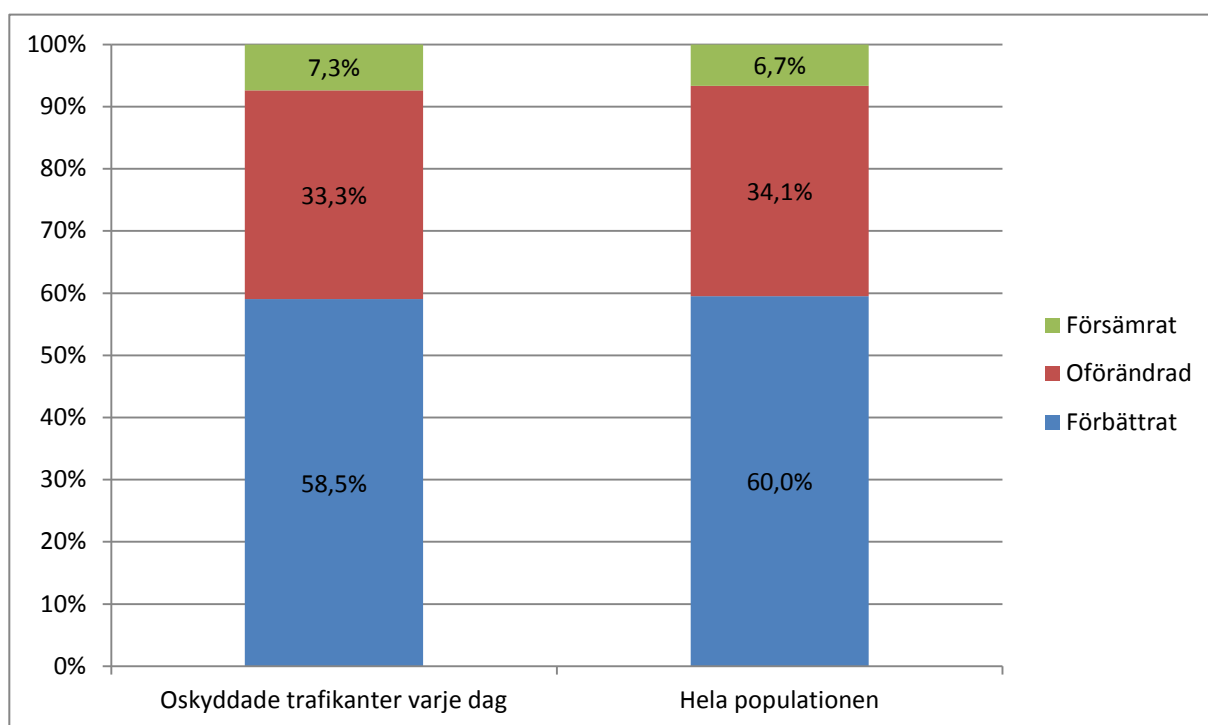
Den fjärde frågan om vägens utveckling handlade om gatan kommit att bli mer eller mindre stadslig än innan ombyggnationen. Vad som framkom i undersökningen var det klart minst positiva resultatet. Av de 90 tillfrågade ansåg 20% att gatan blivit mer stadslig och 4,4% att den blivit mindre stadslig. Var det gäller de olika åldersgrupperna var skillnaderna gentemot det generella svaret ytterst litet (se diagram 7). Alla grupperna låg med bara några procentenheters skillnad mot resultatet i stort. Det kan dock vara intressant att belysa att det inom den yngsta gruppen fanns en viss tendens till att flera ansåg att gatan blivit mindre stadslig än i resterande grupper. 16,7% inom denna grupp upplever gatan som mindre stadslig vilket var en bra mycket högre procentsiffra än i någon annan grupp. Detta kan dock förklaras med gruppens låga antal svarande.

Diagram 7: Stadslighetsaspekten fördelad på ålder



Ett av målen för genomförandet av projektet var att förbättra trafiksäkerheten framförallt med hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Diagram 8 visar vad individer som antingen cyklar varje dag, går varje dag eller gör båda två på gatan varje dag anser om ombyggnationen med hänsyn till den upplevda trafiksäkerheten. Gruppen innehåller 41 stycken individer. Detta jämförs i diagrammet med vad populationen i stort ansåg om trafiksäkerheten. Diagrammet visar tydligt att skillnaden grupperna emellan var ytterst liten, enbart 1,5 procentenheter skiljer i deras syn på om det blivit bättre sedan ombyggnationen. Skillnaden var den samma var det gäller de individer i de olika grupperna som ansåg det vara oförändrat medan skillnaden mellan de som ansåg att det blivit sämre var 0,6 procentenheter. De båda gruppernas syn på trafiksäkerheten kan därmed anses vara anmärkningsbart likt.

Diagram 8: Upplevd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter



Av de oskyddade trafikanter som dagligen vistas på Ystadvägen upplever 33,3% att det blivit mer tryggt på vägen och 17,1% att det blivit mer stadsligt. Båda dessa är väldigt lika populationerna i stort syn på saken. Det skilljer enbart 0,8 procentenheter var det gäller trygghet och 2,9 procentenheter var det gäller stadsligheten.

De dagligen oskyddade trafikanterna var betydligt mycket mer positiva till attraktivitetsaspekten än populationen i stort. 46,3% ansåg att det blivit mer attraktiv vilket är 11,9 procentenheter högre än populationen i stort.

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns rörelsemönster på vägen. Män tenderar enligt undersökningen att vara på gatan oftare än kvinnor. Utav de 56,7% (se tabell 2) som uppger att de befinner sig på vägen dagligen är 35,6 procentenheter utav dessa män och 21,1 procentenheter kvinnor. 14,4% av de tillfrågade uppgav att de kör bil dagligen på vägen, 4,4 procentenheter av dem var kvinnor och 10 procentenheter var män. 45,6% av de tillfrågade uppgav att de gick eller cyklade på vägen varje dag, 27,8 procentenheter utav av dessa var män och 17,8 procentenheter var kvinnor.

## 5.2 Vad som framkom i intervjun med projektledaren

Den 23 april 2013 genomfördes en intervju med projektledaren för ombyggnationen av Ystadvägen, Matilda Brogård. Intervjun inleddes med att Brogård pratade allmänt om projektet. Det första som togs upp var de bakomliggande faktorerna till att byggprojektets genomförande. På grund utav att projektet en längre tid varit en problematisk vägsträcka hade gatukontoret länge velat göra någonting åt vägen. Brogård belyste de höga hastigheterna, uppfattningen att vägen var betraktad som en infartsled trots dess centrala läge i staden, alla olyckor på vägen främst med hänsyn på dödsolyckan och den otrevliga miljön för boende som

de bakomliggande faktorerna. Det är viktigt att belysa att de orsaker Brogård i intervjun poängterar i hög grad är de samma som läggs fram som mål och syften för projektets genomförande. Just detta förstärks av följande ord:

*”Så vi har länge haft ett önskemål om att det ska försöka omvandlas till en mer stadslig gata som är trevligare för oskyddade trafikanter.”* (Intervju: Brogård, 2013-04-23)

Vad som även framkommer i intervjun var varför projektet genomfördes just när det gjordes. Brogård belyser att det genomfördes just nu beroende på budgetläget och Malmö stads områdesprogram. Det var helt enkelt så att Sevedsområdet, som Ystadvägen ligger i anslutning till, var ett område som man för tillfället fokuserade på att behandla vilket gjorde det naturligt att även greppa tag i Ystadvägen.

Brogård poängterade att:

*”Så att det är trafiksäkerheten åå som har vart det avgörande egentligen på sträckan.”* (Intervju: Brogård, 2013-04-23)

Projektledaren poängterar med dessa ord att det är trafiksäkerheten som varit det allra mest centrala för hela ombyggnationen och det är de som varit det viktigaste av projektets syfte och mål. Detta är väldigt intressant för denna uppsats med hänsyn till syftes- och målbilden för uppsatsen. Senare i intervjun poängterar projektledaren att trafiksäkerhetsarbetet har en hierarkisk ordning i Malmö stad. Brogård poängterar att arbetet för att förbättra trafiksäkerheten först och främst fokuserar på oskyddade trafikanter följt av kollektivtrafik och avslutningsvis biltrafikanter.

Bristen på säkra överfarter utmed vägen poängteras som det tydligaste praktiska exemplet på trafiksäkerhetsproblematiken för oskyddade trafikanter innan ombyggnationen. Brogård klargör att de flesta boende bor på norra sidan och att många väsentliga målpunkter finns på den södra sidan av vägen; så som parken, idrottplatsen och flertalet skolor. Det var detta som låg till grund för att den befintliga överfarten trafiksäkrades och att en ny trafiksäkrad överfart anlades.

Vidare belyser Matilda att bredden som bilarna kan köra på har minskats med flertalet meter. Detta har använts för att öka på säkerheten för gångtrafikanter, och cyklister och för att få in mer grönska i omgivningen. En minskad vägbredd är ett effektivt sätt att få ner hastigheterna på bilarna är något som poängteras under intervjun.

Vidare togs projektets geografiska avgränsning upp under intervjun. Varför inkluderades inte områden längre in/ut från den centrala staden i projektområdet var något som utreddes. Brogård belyste att det fanns framtida planer på att bygga om i området in mot den centrala staden. Detta område prioriteras inför framtiden då det finns ett större tryck på områden som ligger närmare den centrala staden än områden som ligger längre bort från den centrala staden. Det poängterades även att det finns fler boende närmare staden vilket innebär en större problematik ur trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddad trafik. Fokuseringen på områden där det finns fler som bor visar på att fokus verkligen ligger på trafiksäkerhet för den oskyddade trafiken. Anledningen till att man inte fokuserade på området längre öster ut var att det var industriområden där inte lika mycket oskyddade trafikanter rör sig.

Nästa ämne på agendan var trygghet. I intervjun framhölls det att man inte genomfört några former av trygghetsanalyser bland befolkningen i området. Projektledaren kommenterade trygghetsarbetet med följande ord:



*”Så nej jag kan inte säga att vi har fokuserat på tryggheten.”* (Intervju: Brogård, 2013-04-23)

Samtidigt belystes det att vissa saker har gjorts för att förbättra trygghetsaspekten i området. Projektledaren poängterade att man i arbetet med vägen tänkte att tryggheten hos befolkningen ökar om trafiksäkerheten ökar. Detta kan anses vara ett korrekt bemötande av saken då trafiksäkerhet är generellt sett en av de viktigaste aspekterna för att öka den upplevda tryggheten.

Vidare betonade Brogård att man även har gjort vissa trygghetsåtgärder i anslutning till parken. I parken har man förändrats växtligheten och förbättrat belysningen. Detta anses enligt boverkets rapport vara en generellt sett bra trygghetsåtgärd.

Projektet har även behandlat trygghetsaspekten på den norra sidan. Man har här röjt upp bland buskagen vilket förbättrat överblickbarheten och kontaktberheten med omgivningen. Vidare framhölls arbetet med att anlägga en ny cykelbana och att förbättra de redan existerande som viktiga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Förändringar i växtligheten i anslutning till cykelbanorna och utveckling av belysningen är några åtgärder som genomfördes för att förbättra trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för oskyddade trafikanter.

I nära anslutning till om man genomförde någon form av trygghetanalys besvarades det även i intervjun om någon annan form av undersökning som inkluderade befolkningen genomfördes. Med undantag för att man bjöd in alla boende i närområdet till ett dialogmöte om projektet genomfördes ingen medborgaranalysundersökning av något slag. Varken med hänsyn på tidigare nämnda trygghet, till genus eller något annan aspekt. Brogård påpekade att de enda som närvarade vid mötet var representanter från räddningstjänsten och några restaurangägare, alltså inga boende närvarade vid mötet. Anledningen till att mötet fick så dålig respons går länge att diskutera och problematisera. Det kan bero på området Seved sociala problematik påpekade Brogård under intervjun.

Under mötet fördes dock vissa av projektets aspekter på tal. Bland annat diskuterades det om det gick att bygga en cykeltunnel under vägen vid Heleneholmsstigen för att bättra på trafiksäkerheten utmed denna vältrafikerade cykelled. Projektledaren poängterade att detta var tekniskt möjligt men ekonomisk orealistiskt. Genom att inte bygga tunnel överkom man automatiskt en problematik med upplevd trygghet. Just denna sorts tunnlar skapar stor otrygghet på grund av dess instängande karaktär.

I intervjun togs även begreppet stadslikt upp som är ett centralt begrepp i syftet för projektet. Begreppet är i hög grad ett svårtytt begrepp som många definierar och förhåller sig till på olika sätt. Brogård poängterar att beroende på vem man frågar på gatukontoret i Malmö kan man troligen få lite olika svar var det gäller begreppets innebörd. Men i arbetet med ombyggnationen innebar begreppet stadslik att:

*”...vi i projektgruppen har ju sagt att en stadsgata är en gata som är lite tightare, alltså körfälten är smalare, gång och cykel får mer utrymme, man får in mer grönska och alltså det blir liksom ett rum i stället för en öppen yta man bara transporterar in biltrafiken. Det har väl varit målet på något sätt.”* (Intervju: Brogård, 2013-04-23)

Brogård belyser att begreppet inte syftar på en mer centrumlikgata med uteserveringar och den sortens socialverksamhet. Utan att det handlar om en gata som signalerar att Ystadvägen ligger inne i en stad och att motortrafikanterna därmed förhåller sig till gatan på ett annat vis än om gatan är en infartsväg. Begreppet syftar till en gata som sätter oskyddade trafikanter i

centrum och har mer grönska, mer attraktiv och lägre hastighet på biltrafiken. Att få gatan att bli mer centrumlik har inte varit målet och i hög grad anses det inte varit en direkt möjlighet med avsikt gå att gatan saknar den sortens karaktär.

Enligt projekteringen skulle ombyggnationen vara avslutad vid årskiftet 2012-2013. Detta blir tydligt när man vistas på vägen och man ser tillfälliga reflexstolpar ståendes utmed vägen. Under intervjun tas det upp att det fortfarande återstår restarbete så som plantering och målning av vägen. Brogård poängterade att förseningarna var en följd utav att arbetet tog längre tid än vad som var planerat. Brogård belyser i intervjun även att vintern gjorde mycket av detta arbete problematiskt vilket bidrog till förseningarna och att boende i området poängterat detta när de har varit i kontakt med gatukontoret.

*”Vi skriver att det ska vara öppet i december och vi har dem fortfarande stängda i mars–april. Så det är definitivt någonting vi kommer ta med oss hur vi ska kommunicera förseningar och och liksom förklara vad det beror på. Äum att det har blivit försenat då har man mycket mer förståelse från dem boende så jag kan förstå den kritiken.”* (Intervju: Brogård, 2013-04-23)

Brogård poängterar i citatet att problemet i grund och botten inte är förseningen i sig utan kommunikationen med de drabbade. Projektledaren påpekar att om man hade varit bättre med att informera om projektets genomförande och den problematik som uppstod med dess arbete skulle de drabbade vara mer förstående.

## 6 Analys

Denna del av arbetet ämnar till att göra en grundläggande analys av den information och de resultat som presenterats. Analysen kommer att vara tvådelad, där den första delen kommer vara en diskussion kring uppsatsens resultat och framtagna information.

Den andra delen är en kortfattad summering av de slutsatser som diskussionen leder fram till. Här kommer uppsatsens syften och mål på ett kort och koncist vis att besvaras och förklaras.

### 6.1 Analytisk diskussion

Uppsatsen har ämnat utreda vilka roller de fyra identifierade aspekterna; trafiksäkerhet, trygghet, attraktivitet och stadslikhet, haft för ombyggnationen och hur viktiga de har varit. Redan när man studerar byggprojektets mål- och syftesbild går det att skåda tendenser till hur de olika aspekterna prioriterats. Den aspekt som där allra tydligast framhålls är trafiksäkerheten. Denna iakttagelse stärks utav det som projektledare Brogård belyser i den genomförda intervjun. Brogård poängterade att trafiksäkerheten var den viktigaste aspekten under arbetet med ombyggnationen av Ystadvägen (Intervju: Brogård, 2013-04-23).

För att ytterligare understryka hur viktigt trafiksäkerheten har varit för projektet kan man studera de konkreta åtgärder som gjorts på vägen. Att man har smalnat av körbredden för bilar, breddat mittrefugerna och gjort fler övergångsställen där hastigheterna är begränsade till 30 km/h är exempel på konkreta åtgärder som ämnat sänka hastigheterna och öka trafiksäkerheten.

Det framhålls tydligt i såväl dokumenten kring projektet och i intervjun med projektledare Brogård att oskyddade trafikanters trafiksäkerhet har varit ytterst centralt för ombyggnationen. Konkreta exempel på det är den nybyggda cykelbanan på den norra sidan av vägen, satsningen på att förbättra de redan existerande gång- och cykelstråken och satsningarna på att skapa fler övergångsställen som är trafiksäkrade och som följaktligen minskar barriäreffekten på Ystadvägen.

I intervjun talade projektledare Brogård om hur attraktiviteten och tryggheten hänger samman:

*”... vi jobbar mycket för de oskyddade trafikanterna och för att man som oskydd, oskyddad trafikant skall kunna röra sig på gatan krävs det att det finns säkra och trygga gång- och cykelvägar som gör det attraktivt och då i slutändan blir det att fler väljer att cykla och gå och då blir det mer rörelse på gatan och då blir det tryggare och attraktivare, så vi tror mycket på mycket på de konceptet.” (Intervju: Brogård, 2013-04-23)*

Först och främst är det intressant att poängtera att Brogård åter belyser vikten av att sätta de oskyddade trafikanterna i centrum för projektets genomförande. I detta citat fokuserar

Brogård inte enbart på oskyddade trafikanter ur trafiksäkerhetssynpunkt utan Brogård lägger även vikt vid tryggheten för dessa individer. Med det som sägs i citatet validerar Brogård de officiella dokumenten.

I citatet ovan för Brogård en cirkelargumentation. Det Brogård belyser är att man i arbetet med projektet ansåg att man kunde öka människors rörelse på gatan genom att göra den säkrare och tryggare. Vidare poängterar Brogård att just det gör även gatan attraktivare vilket för med sig mer rörelse som får som följd att gatan upplevs tryggare.

Det cirkulära resonemanget gör det svårt att tyda vilken aspekt som kan anses vara den viktigaste i projektet då de går in i varandra. Det går att hävda att både attraktiviteten och tryggheten spelat lika stora roller för projektet. Dock anser jag att det finns vissa tecken som tyder på att trygghet var en viktigare aspekt än attraktiviteten. Den teoretiska grunden för upplevd social trygghet påpekar att ett generellt drag för upplevd trygghet är att platsen är befolkad. Jag uppfattar att det mest centrala i det Brogård i citatet belyser är vikten av att öka rörelsen på gatan, vilket styrker tesen om att trygghetspakten varit viktigare än attraktivitetsaspekten.

Något som lyfts fram i teorin om den upplevda sociala trygghet är att välskötta och attraktiva platser upplevs som mer trygga. Med bakgrund i det som framkom under intervjun och teorin kring upplevd social trygghet skulle jag vilja hävda att attraktivitetsaspektens roll i huvudsak varit att bidra till en ökning av den upplevda sociala tryggheten.

Under rubrik 2.3 *Syfte och mål med byggprojektet på Ystadvägen* går det att finna en formulering av syftet. Där påpekas det att en stadsgata är en säkrare gata som är mer attraktiv för oskyddade trafikanter och som uppmanar bilister att sänka hastigheterna genom att förmedla att det inte är en infartsled utan stadsgata. Under intervjun med projektledare Brogård målas samma bild av aspekten stadslighet upp. Där poängteras det att en stadsgata är en smalare väg med mer utrymme för oskyddade trafikanter och som är mer utav ett rum i den offentliga stadsmiljö, med stor attraktivitet och mindre fokus på bilar.

Jag vill hävda att både det formulerade syftet och projektledare Brogård poängterar att en stadsgata är en vision om en ny image av Ystadvägen. En image där alla de andra tre aspekterna ingår och står för olika konkreta delar av ombyggnationen. Aspekten stadslighet är den övergripande aspekten som står för en mer visionär bild av vägens utveckling och som är mindre konkret.

I uppsatsen som här har genomförts har de berörda individernas perspektiv försökt att sättas i centrum. Infallsvinkeln i uppsatsen har varit att undersöka projektet utifrån de mål och syften som formulerats för dess genomförande. Den kvantitativa studien som utfördes hade för avsikt att klarlägga vad individer i direkt anslutning till vägen hade för uppfattning av projektet i förhållande till dess syfte- och målbild.

Det som framkom i den kvantitativa undersökningen var en generellt sett positiv bild av ombyggnationen. Den allra mest framgångsrika delen av projektet var de tillfrågades syn på trafiksäkerheten. 60% av de tillfrågade ansåg att vägen upplevdes som mer trafiksäker efter ombyggnationen vilket gör det legitimt att dra slutsatsen att vägen upplevs som mer trafiksäker än tidigare. Då det enbart skiljer 1,5 procentenheter mellan de oskyddade trafikanternas syn på den upplevda trafiksäkerheten och hela populationens syn kan vi även dra slutsatsen att projektet uppfyllt målet att de oskyddade trafikanternas upplevda trafiksäkerhet skall öka.

34,4% av de tillfrågade ansåg att vägen kommit att bli mer attraktiv sedan ombyggnationen det är 30 procentenheter högre än andelen som upplever att det blivit sämre.

Detta är enligt mig ett tydligt tecken på att målet med att öka den upplevda attraktiviteten har uppnåtts.

Ett tydligt tecken på trygghetspaketens sekundära roll i förhållande till trafiksäkerheten är att projektledare Brogård under intervjun poängterade att man inte fokuserat på den sociala tryggheten. Dock framkom det under samma intervju att den upplevda sociala trygghet har funnits som en bakomliggande aspekt i vägens utformning. Bland annat har trygghetsaspekten behandlats genom att man arbetat med att förbättra såväl belysningen som växtligheten utmed vägen.

Resultaten från enkätundersökningen visar att 33,3% av de tillfrågade ansåg att vägen upplevs som mer socialt trygg och enbart 2,2% upplevde det som mindre tryggt efter ombyggnationen. Begreppet social trygghet är ett komplext begrepp med flera olika infallsvinklar. Relevant kritik mot resultatet skulle vara att olika människor har olika definition av dess innebörd. Av de kommentarer som de tillfrågade individerna uttryckte är min bedömning att det bland de tillfrågade rådde en konsensus var det gäller begreppets innebörd. Det antagandet styrks av Boverkets trygghetsutredning (2010, S. 9).

Baserat på resultatet anser jag att den upplevda sociala tryggheten har ökat på Ystadvägen som en följd av ombyggnationen. Samtidigt är det intressant att andelen som uppfattar att trafiksäkerheten har ökat är nästan dubbel så stor som andelen som uppfattar att tryggheten har ökat. Jag hävdar att detta visar på att man fokuserat mer på trafiksäkerhetsaspekten och att mer hade kunnat göras för att nå ett bättre resultat var det gäller trygghetsaspekten.

I arbetet med uppsatsen har det framkommit att ingen studie eller undersökning genomförts där individer som använder gatan har inkluderats. Enligt den tidigare forskningen som behandlar trygghetsaspekten på Korsvägen i Göteborg innebär detta att en part utesluts ur processen vilket är problematiskt med hänsyn till arbetet med att förbättra tryggheten. Jag vill påstå att en trygghetsanalys av något slag hade förbättrat situationen ur trygghetssynpunkt än mer. Det är trots allt så att varje plats har en egen unik trygghetssituation som behöver behandlas individuellt med hänsyn till den specifika platsens tillstånd (Sandstig, 2010, S. 11). Att inkludera Ystadvägens användare hade varit bra då ytterligare en parts synvinkel hade inkluderats i projektet

Det faktum att cirka en tredjedel av de tillfrågade anser att tryggheten har förbättrats kan förklaras utav att det finns vissa generella åtgärder för att förbättra den upplevda tryggheten på en plats. Satsningen på bättre belysning, förändringen utav växtligheten och en ökad attraktivitet är exempel på denna sortens generella åtgärder som genomförts på gatan. Den positiva utvecklingen kan även förklaras av att trafiksäkerheten förbättrats vilket ofta bidrar till att den upplevda tryggheten ökar.

Enkätundersökningens resultat visar att det finns skillnader i olika gruppers uppfattning av ombyggnationen. Exempelvis tenderar kvinnor att vara mer negativa än män. Bland annat är kvinnor 15,7 procentenheter mer negativa än män var det gäller den upplevda trafiksäkerheten och 14 procentenheter mer negativa var det gäller attraktivitetsaspekten. Enkätundersökningen påvisade att de svarande männen i högre grad utsträckning vistas dagligen på vägen och dessutom kör bil i högre utsträckning än kvinnor. Detta kan vara en bidragande orsak till skillnaderna mellan köns uppfattning av projektets olika aspekter.

Som tidigare är konstaterats genomfördes ingen studie eller undersökning där individer som använder gatan har inkluderats. Jag hävdar att den sortens studier hade varit effektiva för att få ett mer lyckat resultat med hänsyn till de stora skillnaderna som finns mellan olika

grupper på vägen. Exempelvis hade en studie som undersöker kvinnors respektive mäns uppfattning av Ystadvägen kunnat förbättra resultatet ur genussynpunkt.

I intervjun togs förseningarna av projektet upp och den irritation som dessa medför bland vägens användare. Då Ystadvägen på grund av förseningar inte var helt klar vid genomförandet av uppsatsen undersökningar är det relevant att anta att detta medförde att de tillfrågade generellt kan antas varit mer negativa till resultatet än om det redan varit slutfört. Projektledare Brogård poängterade under intervjun att bättre kommunikation om förseningarna och projektets genomförande hade kunnat överbygga en stor del av denna problematik. Personligen tror jag att Brogård har helt rätt. Irritationen som uppstår ligger i lika hög grad i förseningarna i sig som att gemene man inte förstår varför förseningarna uppstår. Om man då hade varit bättre med kommunikationen hade det hela underlättats.

Kommunikation mellan olika parter i ett projekt likt detta är dock svårt. Informationsmötet om vägens utformning där inga boende var närvarade är ett typ exempel på det. Jag vill dock hävda att om man genomfört studier med vägens användare under arbetets gång hade det varit lättare att knyta kontakter till förmån för kommunikationen.

Att minska antalet olyckor och bilarnas hastigheter på gatan var två mål som var underliggande trafiksäkerhetsmålsättningen för projektet. Det har i anslutning till denna uppsats inte genomförts en hastighetsstudie efter ombyggnationen. Det gör att det inte är möjligt att baserat på uppmätt data fastslå att hastigheterna har sänkts. Det är upp till framtida studier att empiriskt fastslå att så är fallet.

Emellertid finns det mycket som tyder på att en framtida studie skulle visa att hastigheterna har reducerats. Ett tecken som styrker tesen är det utmed vägen nu finns fler trafiksäkrade övergångsställen där bilarnas hastighet sänks till 30 km/h. En annan faktor som styrker tesen är att körfälten har smalnats av.

I den tidigare forskningen påpekas det att bilar med lägre hastigheter vid möten med cykeltrafik får som effekt att trafiksäkerheten ökar. Om de faktiska hastigheterna har sänkts vid korsningspunkterna mellan bilar och cyklar, vilket mycket tyder på, så är det enligt denna forskning ett bevis på att den faktiska trafiksäkerheten har ökat.

Det har inte heller varit möjligt att utreda hur ombyggnationen har påverkat antalet olyckor på vägen. Det beror på att antalet olyckor inte går att undersöka då det inte finns en jämförbar tidsrymd före och efter ombyggnationen att jämföra. För att utreda om byggprojektet minskat antalet olyckor måste mer tid passera. Det går dock att skapa hypoteser om vad ombyggnationen kommer innebära för olycksfallsstatistiken. Om hastigheterna har sänkts och vägen gjorts mer trafiksäker för oskyddade trafikanter bör även antalet olyckor minska, vilket Svenson & Pauna (2010, S. 55) påpekar.

I denna analys har det fastställas att aspekten stadslighet har varit ett visionärt mål för projektet som syftar till att förändra den allmänna bilden av Ystadvägen. Målet är att vägen inte längre uppfattas som en infartsväg utan som en stadsgata. Detta synsätt på aspekten gör det svårt att mäta dess framgång, då begreppet blir ytterst svårt att tolka för individer som inte är insatta i ämnet. Något som ytterligare problematiserar begreppet är att projektledare Brogård under intervjun poängterade att det var troligt att olika individer på gatukontoret kan tänkas ha olika definitioner av dess innebörd (Intervju: Brogård, 2013-04-23). När enkätstudien genomfördes noterade jag att flertalet av de svarande individerna inte förstod begreppet och gjorde egna tolkningar och definitioner av dess innebörd.

Denna problematik gör det väldigt svårt att utreda om projektet klarat av att nå upp till målet med att bli mer utav en stadsgata. Iakttagelsen att de tillfrågade individerna inte förstod

begreppet kan anses underminera resultatet med hänsyn till validiteten. Med avseende till denna problematik anser jag det inte vara möjligt att, baserat på den genomförda enkätundersökningen, dra slutsatsen att vägen blivit mer stadslig trots att 20% av de tillfrågade svarade att gatan blivit just det.

Kan man komma till en annan slutsats om man utgår ifrån projekts egen definition och målbild för aspekten stadslighet?

I denna analytiska diskussion har det kommit fram till att vägen på flera punkter kommit att bli mer trafiksäker, trygg och attraktiv. Därmed kan vi anse att denna del av aspekten stadslighet är uppfylld. Dock kan vi inte besvara om ombyggnationen klarar av att sända signalen till bilisterna att Ystadvägen bytt image från att vara en infartsled till att vara en stadsgata. För att det skall vara möjligt dra slutsatser om den signalen nått fram måste en framtida studie genomföras som utreder hur biltrafikanter uppfattar förändringen av vägens image.

## 6.2 Slutsats

### *Syfte 1:*

#### *Vilka roller har de fyra olika aspekterna spelat i utformningen av ombyggnationen av Ystadvägen?*

Stadslighetsaspekten har spelat rollen av att forma det övergripande visionära målet med projektet. Det är i anslutning till denna aspekt som projektets dröm och image har formulerats. Följaktligen har även stadslighetsaspekten varit den mest svårgreppbara.

De andra tre aspekterna har innehåft rollerna utav att vara olika delar utav den mer visionära stadslighetsaspekten. Dessa tre aspekter har bestått i att vara konkreta mål som är mer tydliga att fastslå och studera resultatet utav. Trafiksäkerheten är den aspekt som har prioriterats allra högst och varit den viktigaste i ombyggnationen med hänsyn till faktiska åtgärder.

Attraktivitetsaspekten har fått spela rollen utav att vara underliggande till den upplevda sociala tryggheten. Då attraktivitet är en åtgärd som generellt ökar den upplevda sociala tryggheten kan denna aspekt anses vara en viktig pusselbit för att förbättra den upplevda sociala tryggheten.

Den fjärde aspekten utav projektets genomförande var social trygghet ur individers upplevda synvinkel. Denna aspekt har spelat en sekundär roll efter trafiksäkerhet i projektets konkreta genomförande. Den sociala tryggheten har inte haft samma tydliga position i utformningen av ombyggnationen som trafiksäkerheten har haft. Det har följaktligen inte lagts lika mycket kraft och tid i arbetet med projektet för att behandla och förbättra trygghetssituationen.

### ***Vad har konkret gjorts för att behandla projektets målbild?***

De konkreta förändringarna som har skett för att behandla projektets målbild är många. Man har smalnats av körfältens bredd, anlagt ny cykelbana på den norra sidan och man har förbättrat förutsättningarna för de redan existerande cykel- och gångbanorna. Vidare har man utvärderat och förbättrat växtligheten, belysningen och bekvämligheten i stort utmed byggområdet. Ytterligare en förändring som är viktig att belysa är att det har anlagts ett nytt övergångsställe dessutom har de gamla gjorts trafiksäkrade.

### ***Vad hade kunnat göras annorlunda till förmån för ett mer framgångsrikt projekt?***

Då det helt och hållet saknas studier som utreder invånarnas uppfattning av vägen skulle någon form av undersökning som utreder detta perspektiv varit att föredra i genomförandet av projektet. Då flertalet av målen med projektets genomförande belyser att det ur många olika synvinklar skall bli bättre med hänsyn till hur vägen upplevs av dess användare är det anmärkningsvärt att ingen sådan studie har genomförts.

Exempel på studier som skulle kunnat genomföras för att bättra på ombyggnationens resultat med hänsyn till individers upplevelse är studier som behandlar olika köns uppfattning av platsen, studier som utreder individers uppfattning av attraktiviteten på gatan och kanske framförallt trygghetsstudier som utreder hur vägens uppfattas ur upplevd social trygghet av dess användare. Fördelen med att genomföra denna sorts studier är att man då hade fått konkret kunskap om människors uppfattning av Ystadvägens problematik. En trygghetsstudie hade exempelvis givit projektgruppen tydlig information om vägens specifika trygghetsituation med hänsyn till de människor som använder den.

Bättre kommunikation om projektet och dess problematik hade även det varit att föredra. Om man hade genomfört studier som involverat människor som brukar gatan hade kommunikationen underlättats då kontaktnät mellan drabbade individer och gatukontoret redan upprättats.

### ***Syfte 2:***

#### ***Kan projektets syfte och mål redan nu anses vara uppfyllda eller anses vara på väg att bli uppfyllda?***

Denna uppsats har kommit fram till att projektet i detta nu haft en positiv inverkan med hänsyn på dess syften och mål. Projektet har, med hänsyn till individers uppfattning av vägen, i allra högsta grad fullföljt målet om att göra gatan mer trafiksäker. Uppsatsen slutsats är även att projektet lyckats förbättra den upplevda tryggheten och gjort Ystadvägen mer attraktiv. Vidare uppfattar oskyddade trafikanter att vägen kommit att bli såväl, trafiksäkrare som tryggare och attraktivare.

På grund utav att stadslighetsaspekten är ett visionärt mål som olika individer förhåller sig till på olika vis är uppsatsens slutsats att det inte går att fastslå att detta mål är uppfyllt. Det skall dock påpekas att målet delvis är uppfyllt då upplevd trygghet, trafiksäkerhet och attraktiviteten har förbättrats på Ystadvägen. För att utreda om detta mål till fullo är uppfyllt behövs det emellertid vidare forskning som utreder om bilister uppfattar att vägen gått från att vara en väg med karaktären infarts väg till att vara av karaktären stadsgata.



För att det skall vara möjligt att fastslå att antalet olyckor har minskat måste en längre tidsrymd passera det medföljer att det behövs framtida studier för att fastslå om detta mål är uppfyllt.

Det går inte att dra slutsatsen att hastigheterna på vägen har sänkts. Dock kan vi anta att framtida studier behövs för att utreda att så är fallet, det är även värt att påpeka att denna uppsats antar att framtida studier kommer visa att hastigheterna har sänkts.

## 7 Referenser

- Boverket. (2010). *Plats för trygghet - Inspiration för stadsutveckling*.  
[http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/plats\\_for\\_trygghet.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/plats_for_trygghet.pdf) (Hämtat 2013-05-31).
- Brogård, Matilda. (2013). Intervju: Projektledare 2013-04-23
- Brogård, Matilda. (2013). E-mail: Projektledare 2013-05-13. < [matilda.brogard@malmo.se](mailto:matilda.brogard@malmo.se) >
- Brogård, Matilda. (2013). E-mail: Projektledare 2013-05-27. < [matilda.brogard@malmo.se](mailto:matilda.brogard@malmo.se) >
- Bryman, Alan. (1997). *Kvantitet och kvalitet - i samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Exempelbanken. (2013). *Planeringsverktygen för gator och vägar*.  
[http://www.exempelbanken.se/page/vgu\\_more\\_info](http://www.exempelbanken.se/page/vgu_more_info) (Hämtat 2013-05-31).
- Frygne, Emma & Österberg, Tove. (2012). *Perspektiv på Trygghet - En fallstudie om stationen Korsvägen*. Göteborg: Göteborgs Universitet.  
[http://www.gvc.gu.se/digitalAssets/1393/1393707\\_b714-klar.pdf](http://www.gvc.gu.se/digitalAssets/1393/1393707_b714-klar.pdf) (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2010a). *Förstudie byggprojektet – 9779 Ystadvägen*. Malmö: Malmö stad.  
<https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.1&thid=13dcedae9dddd808&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13dcedae9dddd808%26attid%3D0.1%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbT41sJp61EHccTVGlpKL8UPm6bidQ> (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2010b). *Trygghetsprogram*. Malmö: Malmö stad.  
<http://www.malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800015211/trygghetsprogram.pdf> (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2011). *Fotgängarprogram 2011-2016*. Malmö: Malmö stad.  
[http://www.fot.se/documents/Malmo\\_fotgangarprogram\\_2011.pdf](http://www.fot.se/documents/Malmo_fotgangarprogram_2011.pdf) (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2012a). *Karta A1-37493*. Malmö: Malmö stad.  
<https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.7&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.7%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbRoovdfOetZgCjcg1JuHk5upUysng> (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2012b). *Karta A1-37494*. Malmö: Malmö stad.  
<https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.8&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.8%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbQGI4QrRXFo95k9t3jdPGU95pkGEA> (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2012c). *Karta A1-37501*. Malmö: Malmö stad.  
[https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.9&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.9%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbR9j84N\\_1\\_tNsKI0zqIAqdKRwRgZw](https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.9&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.9%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbR9j84N_1_tNsKI0zqIAqdKRwRgZw) (Hämtat 2013-05-31).

- Gatukontoret. (2012d). *Karta A1-37502*. Malmö: Malmö stad.  
[https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.10&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.10%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtBQ\\_pxpWennm8EJimKfM48PZV0X6uQ](https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.10&thid=13da1c335a97d968&mt=application/pdf&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.10%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtBQ_pxpWennm8EJimKfM48PZV0X6uQ) (Hämtat 2013-05-31).
- Gatukontoret. (2013). *Projektsammanfattning*. Malmö: Malmö stad.  
<https://docs.google.com/a/student.lu.se/viewer?a=v&pid=gmail&attid=0.1&thid=13da1c335a97d968&mt=application/msword&url=https://mail.google.com/mail/u/0/?ui%3D2%26ik%3D874eca27fa%26view%3Datt%26th%3D13da1c335a97d968%26attid%3D0.1%26disp%3Dsafe%26zw&sig=AHIEtbTZ42r6-qX1FFTeY2s0CDEkh49hzQ> (Hämtat 2013-05-31)
- Kanschat, Anna. (2011). *Teknisk handbok allmänt*. Malmö: Malmö stad.  
<http://www.projektering.nu/> (Hämtat 2013-05-31).
- Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 2. Uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Kylén, Jan-Axel. (1994). *Fråga rätt - Vid enkäter, intervjuer, observationer och läsning*. Stockholm: Kylén Förlag AB.
- Kylén, Jan-Axel. (2004). *Att få svar - Intervju, enkät, observation*. Stockholm: Bonnier Utbildning AB.
- Körkortsverige.se. (2013). *Oskyddade trafikanter*.  
[http://www.korkortsverige.se/a/oskyddade\\_trafikanter](http://www.korkortsverige.se/a/oskyddade_trafikanter) (Hämtat 2013-05-31).
- Körner, Svante & Wahlgren, Lars. (2002). *Praktisk statistik*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Körner, Svante & Wahlgren, Lars. (2006). *Statistisk dataanalys*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Motormännen. (2013). *Hastighetslakten*.  
<http://www.motormannen.se/paverkan/hastighetslakten.html> (Hämtat 2013-05-31).
- Nationalencyklopedin. (2013a). *Trafiksäkerhet*.  
[http://www.ne.se/lang/trafiks%C3%A4kerhet?i\\_whole\\_article=true](http://www.ne.se/lang/trafiks%C3%A4kerhet?i_whole_article=true) (Hämtat 2013-05-31).
- Nationalencyklopedin. (2013b). *Upphinnandeolycka*. <http://www.ne.se/upphinnandeolycka> (Hämtat 2013-05-31).
- Nationalencyklopedin. (2013c). *Beskrivande statistik*. <http://www.ne.se/beskrivande-statistik> (Hämtat 2013-05-31).
- Malmö stad. (2013a). *Biltrafik - Mål och riktlinjer*.  
<http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c00800073585/4sid210-219.pdf> (Hämtat 2013-05-31).
- Malmö stad. (2013b). *Området för 40 km/h utökas den 7/5*. <http://malmo.se/40> (Hämtat 2013-05-31).
- Sandstig, Gabriella. (2010). *Otrygghetens landskap - En kartläggning av otryggheten i stadsrummet och en analys av bakomliggande orsaker, med fokus på mediernas roll*. Göteborg: Göteborgs Universitet.  
[https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/21513/1/gupea\\_2077\\_21513\\_1.pdf](https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/21513/1/gupea_2077_21513_1.pdf) (Hämtat 2013-05-31).
- SCB. (2013). *Definitioner*. [http://www.scb.se/Pages/List\\_261536.aspx](http://www.scb.se/Pages/List_261536.aspx) (Hämtat 2013-05-31).
- Svensson, Per-Gunnar & Starrin, Bengt (red.). (1996). *Kvalitativa studier i teori och praktik*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Svensson, Åsa & Pauna, Jutta. (2010). *Trafiksäkerhet och väjningsbeteende i cykel-motorfordon interaktioner*. Lund: Lunds Universitet.

<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=1848878&fileOid=1848879> (Hämtat 2013-05-31).

Trafikverket. (2012a). *Vägar och gators utformning, VGU*. <http://www.trafikverket.se/vgu> (Hämtat 2013-05-31).

Trafikverket. (2012b). *Analysrapport - Översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg mellan år 2010 och 2020*.  
[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6767/2012\\_124\\_oversyn\\_av\\_etappmal\\_och\\_indikatorer\\_for\\_sakerhet\\_pa\\_vag\\_mellan\\_ar\\_2010\\_2020\\_2.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6767/2012_124_oversyn_av_etappmal_och_indikatorer_for_sakerhet_pa_vag_mellan_ar_2010_2020_2.pdf) (Hämtat 2013-05-31).

Yin, Robert K. (2003). *Case study research - Design and methods*. 3. Uppl. Thousand Oaks: Sage Publications, Inc.

Wirsenius, Patrik. (2013). *Planeringsverktyget VGU*. Sveriges kommuner och Landsting.  
[http://www.skl.se/vi\\_arbetar\\_med/tillvaxt\\_och\\_samhallsbyggnad/infrastruktur/trafikplanering/vgu\\_1](http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/trafikplanering/vgu_1) (Hämtat 2013-05-31).

# 8 Bilagor

## Bilaga 1: Enkätformulär

### Frågeformulär om byggprojektet på Ystadvägen

Under hösten 2012 genomfördes en ombyggnation på Ystadvägen. Syftet med projektet var att skapa en säkrare, attraktivare och mer stadslig gata. Detta formulär är till för att utreda hur projektet uppfattas bland människor som utnyttjar vägen.



LUNDS  
UNIVERSITET

#### 1. Kön

<sub>0</sub>Kvinna  <sub>1</sub>Man

#### 2. Vilket år är du född? \_\_\_\_\_

#### 3. Hur ofta går/promenerar du på Ystadvägen?

<sub>1</sub>Dagligen  <sub>2</sub>Veckovis  <sub>3</sub>Månadsvis  <sub>4</sub>Mer sällan än så

#### 4. Hur ofta kör du bil på Ystadvägen?

<sub>1</sub>Dagligen  <sub>2</sub>Veckovis  <sub>3</sub>Månadsvis  <sub>4</sub>Mer sällan än så

#### 5. Hur ofta cyklar du på Ystadvägen?

<sub>1</sub>Dagligen  <sub>2</sub>Veckovis  <sub>3</sub>Månadsvis  <sub>4</sub>Mer sällan än så

#### 6. Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre attraktiv sedan ombyggnationen?

<sub>1</sub>Mer attraktiv  <sub>2</sub>Oförändrat  <sub>3</sub>Mindre attraktiv

#### 7. Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre stadslig sedan ombyggnationen?

<sub>1</sub>Mer stadslig  <sub>2</sub>Oförändrat  <sub>3</sub>Mindre stadslig

#### 8. Upplever du att Ystadvägen mer eller mindre trafiksäker sedan ombyggnationen?

<sub>1</sub>Mer trafiksäker  <sub>2</sub>Oförändrat  <sub>3</sub>Mindre trafiksäker

#### 9. Upplever du att Ystadvägen blivit mer eller mindre social tryggt sedan ombyggnationen?

<sub>1</sub>Mer trygg  <sub>2</sub>Oförändrat  <sub>3</sub>Mindre trygg