

Snabbcykelväg mellan Malmö och Lund

Vad anser planeraren respektive brukaren?

ALFRED ANDERSSON
LUNDS UNIVERSITET
VT 2015



SGEL36 Samhällsgeografi
Examensarbete inom Kandidatprogrammet i samhällsplanering, 15 p
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Handledare: Ola Jonsson

FÖRORD

Uppsatsen har skrivits som ett examensarbete i samhällsplanering på institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi på Lunds Universitet. Jag vill tacka min handledare på institutionen, Ola Jonsson, för vägledning och värdefulla synpunkter arbetet igenom.

Jag vill även tacka Emma Strömblad och Karin Brundell-Freij på WSP Analys & Strategi, som bistått med resurser och sakkunnighet som varit ypperlig hjälp framförallt vid insamling av det empiriska materialet. Vidare vill jag visa min tacksamhet mot alla de individer som stannat upp och svarat på mitt standardiserade frågeformulär på nuvarande cykelstråk mellan Malmö och Lund. Likaså tack till de representanter från Trafikverket, Region Skåne och Malmö Stad som tog sig tid att intervjuas angående snabbcykelvägen och medbestämmande och som därmed bidragit med ovärderlig information till denna studie. Till sist tack till Elin Söderberg, för daglig stöttning, hjälpsamhet och insiktsfull exakthet.

ABSTRACT

In this paper a planned Cycle Super Highway between two Swedish cities, Malmö and Lund, are studied with the focus onto what extent public participation should be implemented in the planning process. The question at issue was examined by performing quantitative interviews with cyclists traveling the current route, a common bicycle path, and also by interviewing three planners representing public authorities with involvement in the project. Values and attitudes from both segments were analysed and compared in order to determine disagreements, which might indicate a shortage of public involvement in the planning process so far. The results imply that values and attitudes regarding what should characterize the Cycle Super Highway, differs between users and planners. There seem to be a pre-understanding among the interviewed planners that travel-time savings are the most important issue to consider when establishing the new route. On the contrary, answers from users indicate that times savings are among the least important issues in the context. Other elements such as security, comfort and convenience achieved higher priorities among users. The results in this study suggest that it might be necessary to implement further dialogue with the public concerned.

Keywords: *Public participation, Cycling, User involvement, Traffic planning, Cycle Super Highway*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INTRODUKTION	6
1.1 Inledning	6
1.1.1 Infallsvinkel för medborgardialog.....	7
1.1.2 Definition av snabbcykelväg.....	7
1.2 Syfte och frågeställning.....	8
1.3 Avgränsning.....	8
1.4 Disposition.....	9
2. METOD.....	10
2.1 Undersökningspopulation och urval.....	10
2.1.1 Studiens kvalitativa intervjuer.....	10
2.1.2 Studiens kvantitativa intervjuer.....	11
2.2 Metodologiskt tillvägagångssätt	12
2.2.1 Studiens kvalitativa intervjuer.....	12
2.2.2 Studiens kvantitativa intervjuer.....	13
2.2.3 Bortfallsanalys	15
3. TEORETISKT RAMVERK	17
3.1 Medbestämmande i planeringsprocessen.....	17
3.1.1 Användning och lagstiftning i Sverige	17
3.1.2 Varför behövs medborgardialog?	18
3.1.2 Dialogens begränsningar	19
3.2 Värdering av faktorer som påverkar cykling.....	22
3.2.1 Attityder av betydelse.....	22
3.2.2 Från transportresa till fritidsresa.....	23
3.2.3 Säkerhet för ökad cyklistik	23
4. SNABBICYKELVÄG MALMÖ – LUND: RESULTAT & ANALYS.....	24
4.1 Studiens kvantitativa intervjuer	24
4.1.1 Vem svarade?.....	24
4.1.2 Vart skulle de cykla?	25
4.1.3 Sektion 1: Övergripande.....	26
4.1.3 Sektion 2: Detaljerad	32
4.1.4 Sektion 3: Restidsförbättring	34
4.1.5 Bortfallsanalys	37
4.2 Studiens kvalitativa intervjuer.....	40
4.2.1 Snabbcykelvägen enligt informanterna	40
4.3 Överens eller inte? Jämförande analys av svaren från brukare och planerare.....	45
5. BEHOV AV DIALOG? DISKUSSION ANGÅENDE MEDBESTÄMMANDE I PLANERINGEN AV SNABBICYKELVÄGEN MELLAN MALMÖ OCH LUND	47
5.1 Vad bestämmer behovet?.....	47
5.2 Behovsbedömning	47
5.2.1 Problematiskering av begreppet snabbcykelväg.....	48

5.2.2 Förförståelse	48
5.3 Medbestämmande – vilka vinningar kan det betyda för snabbcykelvägen?	49
5.4 Begränsningar – vad hindrar ett lyckat medbestämmande i planeringen av snabbcykelvägen?	49
6. SLUTSATSER	50
6.1 Rekommendationer.....	51
REFERENSER	53
<i>Appendix A - Frågeformulär för kvantitativ undersökning</i>	56
<i>Appendix B - Sektion 1: Övergripande</i>	57
<i>Appendix C - Sektion 2: Detaljerad</i>	58
<i>Appendix D - Sektion 3: Restidsförbättring</i>	59
<i>Appendix E - Intervjuguide</i>	60

FIGURER

<i>Figur 2.1. Bild på datainsamling</i>	14
<i>Figur 3.1. Standardförfarande planprocess</i>	17
<i>Figur 4.1. Översikt demografisk data</i>	24
<i>Figur 4.2. Respondenterna fördelade efter kön och delsträcka</i>	25
<i>Figur 4.3. Svaresresultat från sektion 1: Övergripande</i>	26
<i>Figur 4.4. Svaresresultat från sektion 1, fördelat efter kön</i>	29
<i>Figur 4.5. Svaresresultat från sektion 1, fördelat efter delsträcka</i>	29
<i>Figur 4.6. Svaresresultat från sektion 2: Detaljerad</i>	32
<i>Figur 4.7. Jämförelse av svaren från sektion 1 och 2</i>	33
<i>Figur 4.8. Värdering av restidsförbättringar</i>	35
<i>Figur 4.9. Planerarnas svar från sektion 1: Övergripande</i>	41
<i>Figur 4.10. Jämförelse av svar från sektion 1: Övergripande</i>	45

TABELLER

<i>Tabell 4.1. Beräkning av felmarginaler</i>	30
<i>Tabell 4.2. Översikt frekvens av cyklande</i>	34
<i>Tabell 4.3. Värdering av restidsförbättring för Malmö-Lund-respondenter</i>	36
<i>Tabell 4.4. Demografisk data från observation och standardiserade intervjuer</i>	37
<i>Tabell 4.5. Översikt intervjupersoner</i>	40

1. INTRODUKTION

1.1 Inledning

Det finns idag en cykelförbindelse mellan Malmö och Lund. Cykelvägen passerar Arlov, Åkarp och Hjärlöv längs med väg 852 och är cirka 17 kilometer lång mellan knutpunkterna Värnhemstorget i Malmö och Stortorget i Lund. Enligt en rapport framtagen av Trafikverket beskrivs gång- och cykelbanan som ett av det mest trafikerade regionalstråken i Skåne med över 2000 personer/dygn som rör sig på sträckan (Trafikverket, 2014). Förbindelsen anses dock vara av sämre kvalitet än vad som kan förväntas av ett regionalcykelstråk. Enligt en förstudie från 2012 har cykelvägen brister framförallt gällande framkomlighet, säkerhet, information, komfort och trygghet (Trafikverket, 2014).

Trafikverket Region Syd, Region Skåne, Malmö Stad, Burlövs kommun, Staffanstorps kommun och Lunds kommun har kartlagt större brister på stråket och utvärderat den samhällsekonomiska nyttan med att rusta upp den befintliga cykelbanan men också nyttan med att anlägga en helt ny cykelbana längs med järnvägsförbindelsen Södra stambanan. Enligt rapporten *Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund*, ska den nya cykelbanan främst karakteriseras av en hög standard som erbjuder bra möjligheter för pendlingscyklister att snabbt, säkert och komfortabelt ta sig mellan bostad och arbets- eller studieplats (Nilsson och Larsson, 2013). Högkvalitativa cykelstråk har under senare år uppmärksamats och benämnts på en rad olika vis som exempelvis supercykelstråk, snabbcykelväg, cykelmotorvägar och cykelexpressrutter. I avsnitt 1.1.2 utreds det vilken infallsvinkel begreppet kommer angripas från i den här uppsatsen.

Uppsatsen söker utreda snabbcykelvägen Malmö-Lund utifrån ett medborgardialogsperspektiv, där empiri baserad på formulärssvar och intervjuer kombineras med en litteraturstudie. Studiens fundament är till stor del baserat på empiri, där primärmaterial i form av kvantifierade snabbintervjuer med cyklister på befintligt cykelstråk är en del, och kvalitativa intervjuer med en representant vardera från Trafikverket Region Syd, Region Skåne och Malmö Stad är en annan del. Resultatet av undersökningen är därmed i allra högsta grad influerat av den egna datainsamlingen, vilket har krävt en omfattande problematisering av metodologiska förhållningssätt. Viktigt att beakta är studiens representativitet, där resultatet från drygt 100 enkätsvar kan ge en indikation om det som undersökts, men kanske inte svarar för hela populationen. Likaså representerar de tjänstemän som intervjuats inte hela kedjan av inblandade aktörer i snabbcykelvägsprojektet. Deras roll ger ändå legitimitet att diskutera och informera om ståndpunkter som genomsyrar hela organisationen.

Studien kompletterar även tidigare forskning gjord om värderingar av cykelresor (ex. Björklund & Carlén, 2012; Vredin Johansson et al., 2006; Pucher & Buehler, 2008), såtillvida att den utreder ett regionalt cykelstråk med fokus på sex specifika faktorer.

1.1.1 Infallsvinkel för medborgardialog

Medborgardialog kallas det förlopp som kan utspela sig mellan beslutsfattare och brukare i en planeringsprocess. Innes och Booher (2000) menar på att en medborgardialog inte bara säkerställer att medborgarnas åsikter och värderingar framkommer i planeringsprocessen, utan bidrar även till beslutsfattares lokalkännedom i området som utreds. Studien söker utreda behovet av medborgardialog i snabbcykelvägsprojektet. Detta genom att undersöka om det finns samsyn mellan planerare och brukare gällande vad som ska prägla snabbcykelvägen. Enligt Boverket (2015) innebär den formella samrådsskyldigheten att kommunen ska samråda med medborgarna, om såväl översiktsplan som detaljplan. Översiktsplanen ger vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt om hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras (SKL, 2015). Översiktsplanen är inte bindande för myndigheter och enskilda. Den juridiskt bindande regleringen av markens användning och av bebyggelsen inom kommunen sker via en detaljplan (Ibid). I båda fallen ska kommunen kunna presentera ett rätt så omfattande underlag för samrådet (Boverket, 2015). När det gäller översiktsplanen ska kommunen redovisa förslaget, innebörd, skälen till förslaget, konsekvenser och planunderlag (Ibid). I samrådet kring en detaljplan ska kommunen presentera ett planförslag (Boverket, 2015). Detta betyder att kommunen redan när samrådet börjar ska ha gjort en hel del ställningstaganden och bedömt konsekvenser av planen. Det är utifrån detta formella samråd som studien utgår när resonemang förs kring medborgardialog.

1.1.2 Definition av snabbcykelväg

Användningen av begreppet snabbcykelväg är en förhållandevis ny företeelse som blivit allt vanligare i planering av högkvalitativa cykelstråk för arbets- och studiependling. En viss oklarhet i vad konceptet innebär har dock förekommit, liksom en klar definition. Trafik- och miljökonserterna Koucky & Partners presenterade 2012 en rapport som reder ut dessa frågor. Rapporten *Cykelexpressrutter – en kunskapsöversyn och förslag till definition*, föreslår att en nationell gemensam benämning och definition framtas. Som begrepp föreslår rapporten *cykelexpressrutter* eftersom det är tydligt med att det handlar om en rutt för cykling och delen ”express” indikerar en rutt där hög hastighet och framkomlighet ligger i fokus (Löwing, Koucky och Kleberg 2012, 51). I rapporten presenteras även en sammanställning av litteratur som behandlar ämnet. Litteraturen, samt rapporten från Koucky & Partners, anger att de viktigaste aspekterna att ta hänsyn till vid utformningen av en cykelexpressrutt är att den ska vara gen och tillåta en hög medelhastighet, ge cyklister företräde i korsningar, minimera stopp och väntetider, vara separerad från bil- och gångtrafik, vara bred och med hög standard samt upplevas som trygg (Löwing, Koucky och Kleberg 2012, 32).

Även mer detaljerade funktionskrav anges i rapporten men uteblir här då det inte är relevant för just denna uppsats, vars fokus vilar på behovet av medbestämmande i planeringsprocessen av en ny snabbcykelväg mellan Malmö och Lund. Kunskap om fenomenet är likväl en betydande förutsättning vid insamling och tolkning av de empiriska data från cyklister och strategiska aktörer som, i kombination med relevant litteratur, utgör det fundament som ligger

till grund för denna studie. I kommande avsnitt utgår uppsatsen från definitionen som beskrivits ovan. Dock kommer själva benämningen vara ”snabbcykelväg” eftersom det är en av de mest använda begreppsformerna i de förstudier som producerats hittills och därför anses vara det mest passande uttrycket att använda.

1.2 Syfte och frågeställning

Uppsatsens syfte är att undersöka *hur de strategiska aktörerna i etableringen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund har resonerat kring framkomlighet, säkerhet, information, komfort, trygghet och restid och om deras resonemang korresponderar med hur potentiella brukare resonerar om samma faktorer*. Uppsatsen ska således ses som en indikationsstudie som undersöker behovet av en medborgardialog i planeringsprocessen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund. Med *strategiska aktörer* menas ett urval av samhällsplanerare, projektledare och ingenjörer som medverkar i den strategiska planeringen av snabbcykelvägen. *Potentiella brukare* anses i det här fallet vara cyklister som idag trafikerar cykelbanan mellan Malmö och Lund och som sannolikt kommer använda en nyetablerad snabbcykelväg mellan de båda centralorterna. Konkret innebär syftet att följande frågeställningar ska besvaras:

1. Hur har de strategiska aktörerna resonerat utifrån framkomlighets-, säkerhets-, informations-, komforts-, trygghets-, och restidsaspekter i planläggningen av snabbcykelvägen?
2. Vad anser potentiella brukare om framkomlighet, säkerhet, information, komfort, trygghet och restid ur ett behovsperspektiv för en ny snabbcykelväg mellan Malmö och Lund?
3. Korresponderar eller skiljer sig svaren åt mellan planerare och eventuella brukare?
4. Utifrån teori och empiri, hur bedöms behovet av medbestämmande i planeringsprocessen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund vara?

1.3 Avgränsning

Studien avgränsas till snabbcykelvägar, vilket är det fundament som resterande delar av undersökningen tar avstamp i. Snabbcykelvägar är ett förhållandevis nytt begrepp och därför intressant att studera, speciellt med tanke på den rådande klimatdebatt som fått offentlig sektor att förespråka miljösmarta färdmedel såsom cykel. Om snabbcykelvägar kan få ett genomslag som regional förbindelse är intressant att studera i sig, men studien har avgränsats ytterligare i syfte att möjliggöra en mer detaljerad undersökning. En geografisk avgränsning har därför bestämts till den planerade snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund, som är tänkt att etableras i samband med att Södra stambanan mellan Flackarp och Arlöv breddas till fyra spår. Planprocessen för detta projekt är i startgroparna och ett flertal möjliga infallsvinklar finns att studera.

Den utgångspunkt som valts för denna studie är emellertid behovet av medbestämmande, vilket anses vara av intresse eftersom projektet med snabbcykelvägen ännu befinner sig i förstadiet. Medborgardialogsprocessen mellan planerare och brukare är med andra ord inte fullbordad. Motiveringen till detta angreppssätt är att den planerade satsningen berör den sortens brukare som kan komma att använda resultatet av projektet till vardags exempelvis vid pendling till och från arbete. Ett stort antal cyklister som trafikerar den befintliga sträckan mellan Malmö och Lund har kännedom om planerna vilket har skapat förväntningar och önsknings om att påverka. Detta fenomen skiljer sig knappast från andra offentliga satsningar där allmänheten berörs, men det är också en fråga om vem dialogen riktar sig till. I en intervju med en tjänsteman på Trafikverket nämner personen att en medborgardialog brukar rikta sig till allmänheten på och omkring det område som utreds och sällan de brukare som faktiskt ska använda ny infrastruktur men som bor på annan plats (Informant 1, 2015-04-16). Avgränsningen att granska behovet av medbestämmande i etableringen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund känns därför relevant och kan ge en indikation på om en dialog behöver stärkas eller inte.

1.4 Disposition

Uppsatsen tar i nästkommande avsnitt avstamp i en metoddiskussion (se kapitel 2), där tillvägagångssätt för studiens kvalitativa och kvantitativa undersökningar förklaras och problematiseras. Särskilt fokus har lagts på undersökningspopulation och urval (avsnitt 2.1) eftersom det är en kritisk aspekt för studiens representativitet och generaliseringsmöjlighet. En detaljerad beskrivning av metodologiskt tillvägagångssätt presenteras i avsnitt 2.2. Studiens teoretiska ramverk förs fram i kapitel 3, där tyngdpunkten vilar på teori om medbestämmande, men även tidigare forskning om värderingar angående faktorer som påverkar cykelresor, presenteras. Resultat och analys presenteras därefter i kapitel 4, där en sammanställning och analys av resultatet från den kvantitativa undersökningen följs upp av en presentation av de kvalitativa intervjuer som genomfördes med representanter från den offentliga sektorn. Studien vävs till sist ihop av en sammanfattande diskussion och avslutas med slutsatser.

2. METOD

Studien granskar värderingar och behovet av medbestämmande i ett specifikt stråk och kan ses som en form av fallstudie (Denscombe, 2009). Kännetecknande för en fallstudie är en detaljerad och ingående undersökning av ett enda fall. Vanligtvis är fallstudier förknippade med kvalitativ forskning, men Bryman (2002) menar att tillämpning av både kvalitativa och kvantitativa metoder är brukligt.

För att besvara den del av frågeställningen som berör brukarna har det genomförts en kvantitativ undersökning med cyklister som trafikerar det befintliga stråket mellan Malmö och Lund. Ett annat perspektiv har fångats in genom kvalitativa intervjuer med ett antal strategiska aktörer inblandade i planeringen av snabbcykelvägen. Förhoppningen är att denna form av triangulering, där olika metoder kombineras, bidrar till att ge en mer fullständig bild än vad en enda metod hade gjort (Eliasson, 2013). Den empiriska datainsamlingen har kompletterats med tidigare forskningslitteratur inom medbestämmande och värderingar vid cykelresor. Eftersom en stor del av undersökningens analys och slutsatser baseras på resultat från egeninsamlad primärdata, är det av stor vikt att diskutera och problematisera undersökningsmetoden för studiens egen trovärdighet.

2.1 Undersökningspopulation och urval

2.1.1 Studiens kvalitativa intervjuer

För att besvara första delen av frågeställningen om vad de strategiska aktörerna anser om framkomlighets-, säkerhets-, informations-, komforts-, trygghets- och restidsaspekter i planläggningen av snabbcykelvägen, har tre kvalitativa intervjuer genomförts. Urvalet har gjorts utifrån de aktörer som medverkar i planläggningen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund. Trafikverket Region Syd, Region Skåne, Malmö Stad, Lunds kommun, Staffanstorps kommun och Burlövs kommun har alla kommit överens om etableringen och utgör den skara av strategiska aktörer som är intressanta för den här studien. I urvalet till intervjuerna söktes tjänstemän som varit delaktiga i arbetsprocessen med snabbcykelvägen under längre tid, eller de som till vardags jobbar med cykel frågor och därmed har insyn och kunskap om arbetssättet hos organisationen de representerar. Från de ovan nämnda aktörerna tillfrågades en representant vardera från Trafikverket Region Syd, Region Skåne och Malmö Stad om de var villiga att ställa upp på intervju för denna studie. Motiveringen till urvalet är att de representerar inflytelserika organisationer på olika nivåer, vilket medför att undersökningen får ta del av olika perspektiv av offentlig verksamhet.

Satsningen med snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund finansieras genom statliga medel som Region Skåne planerar för men där Trafikverket är i utföranderollen. Kommunerna Malmö, Lund, Staffanstorps och Burlöv medverkar med insatser i sina respektive kommuner. Urvalet har till viss del präglats av ett så kallat snöbollsurval (Bryman, 2002 och Denscombe, 2009) där en av de intervjuade tjänstemännen kontaktats på rekommendation från en annan.

Ett sådant urval kan i kvantitativa undersökningar hämma representativiteten men utgör inte samma problem i en kvalitativ studie, eftersom frågor om extern validitet och möjligheten att generalisera inte är lika framträdande i kvalitativ forskning (Bryman 2002, 117). Ett snöbollsurval säkerställer i detta sammanhang att intervjupersonerna har anknytning och kunskap om det ämne som studien avser utreda. Att plocka ut endast de större aktörerna till undersökningen medför en nackdel i att representativiteten från mindre aktörer försvagas. Det är dock troligt att de större aktörerna har mest information om projektet, och därför blir intressantast för denna studie

2.1.2 Studiens kvantitativa intervjuer

Studiens kvantitativa del har genomförts via en surveyundersökning, där urvalsramen utgjorts av cyklister på befintligt cykelstråk mellan Malmö och Lund (Bryman 2002, 109).

Urvalsramen är det som utgör populationen av möjliga respondenter för denna kvantitativa studie. I urvalet har det inte fokuserats på en speciell grupp av cyklister, exempelvis så har respondenter som representerar pendlare såväl som fritidscyklister använts i insamlingen av data. Detta kan tyckas skevt med tanke på definitionen av snabbcykelväg, som beskrivs vara explicit ämnat för arbets- och studiependling. I intervjuerna med tjänstemännen från Trafikverket Region Syd och Region Skåne, ansåg dock båda informanterna att den planerade snabbcykelvägen ska vara till för alla typer av cyklister oavsett ärende, vilket framställer urvalet som motiverat i åtminstone detta sammanhang (Informant 1 och 2, 2015-04-16). Vidare hade ett sannolikhetsurval varit att föredra för att i bästa möjliga mån kunna generalisera resultatet från surveyundersökningen (Bryman 2002, 109). Ett sådant urval försvårades dock i detta sammanhang eftersom det inte finns ett register över alla cyklister som använder cykelbanan mellan Malmö och Lund. Ett obundet-, systematiskt-, stratifierat- eller klusterurval har därför inte valts som alternativ i urvalsprocessen. Istället har graden av slumpmässigt urval bestämts av vilka cyklister som stannat upp och svarat på den strukturerade intervjun vid de utvalda undersökningstillfällena och utvalda platserna.

Graden av representativitet som detta urval bildar har undersökts via en bortfallsanalys. Mer om den finns att läsa i avsnitt 2.3. Stickprovet utgörs av de cyklister som passerat platsen för den kvantitativa undersökningen under de timmar som datainsamlingen genomförts. Målet har varit att utifrån insamlad data från stickprovet, kunna tillämpa en tillräckligt bra generalisering trots att urvalet är relativt litet. Detta har underlättats av att populationen är en relativt homogen grupp. Om urvalsramen istället bestått av en mer heterogen population och därmed större variation, hade också ett större stickprov varit nödvändigt för att upprätthålla representativiteten (Bryman 2002, 113).

Problematisering kring representativitet

Här förs ett par resonemang gällande undersökningens representativitet. I planeringsstadiet gjordes en avvägning av vilka punkter längs sträckan Malmö-Lund som skulle utgöra bas för själva datainsamlingen. Hela sträckan kan delas in i delsträckorna Malmö-Arlöv, Arlöv-Åkarp, Åkarp-Hjärup och Hjärup-Lund. Utifrån de flödesberäkningar som studerats i den

samhällsekonomska analysen (Larsson och Nilsson, 2013) gjordes en geografisk avvägning som ansågs vara mest lämplig för datainsamlingen. Två platser valdes ut, en mellan Hjärup-Lund och en mellan Malmö-Arlöv, där flödet generellt sett beräknades vara högst. Att genomföra insamlingen på två punkter längs sträckan ökar förvisso representativiteten i jämförelse med att endast utföra insamlingen på en plats. Det fångar å andra sidan inte upp populationen i hela stråket. En avgränsning är dock nödvändig för att göra datainsamlingen genomförbar. En annan aspekt att reflektera över när det kommer till urval och population är tidsmässig, alltså under vilken period datainsamlingen genomfördes. Surveyundersökningen verkställdes under två vardagar i början av april. Våren är en vanlig tid att utföra surveyundersökningar på och fördelaktigt eftersom fler människor rör sig utomhus. Undersökningen hade kunnat ske tidigare men sköts medvetet fram i tiden för att ett eventuellt varmare väder kanske skulle kunna bidra till ett större flöde av cyklister och därmed också en bredare urvalsram (man kan tänka sig att det är fler olika typer av cyklister vid varmare dagar). Datainsamlingen ägde rum under morgonen och förmiddagen mellan 07.00-11.00, vilket innebär att majoriteten av respondenter är pendlingscyklister på väg till arbetet, men även en del fritidscyklister fångades in under den senare delen av förmiddagen.

2.2 Metodologiskt tillvägagångssätt

2.2.1 Studiens kvalitativa intervjuer

Som tidigare nämnts genomfördes intervjuer med tre representanter från den offentliga sektorn. Urvalsmetodiken har beskrivits i avsnitt 2.1.1. Syftet med intervjuerna har varit att bilda en uppfattning om vad just dessa tjänstemän anser är viktigt vid etableringen av snabbcykelvägen. Det ska klargöras att dessa intervjuer inte på något sätt är generaliseringsbara eller representativa för någon annan individ än de själva (Bryman 2002, 270-271). Intervjuerna har utformats som semi-strukturerade, med förbestämd intervjuguide som stöd under samtalen. Frågorna har varit relativt åtstramade för att undvika att intervjuerna ”skenar iväg”, vilket skulle leda till större tidsåtgång vid transkriberingen. Personerna kontaktades via mejl, där huvudsyftet med intervjun, samt en uppskattad tidslängd på 25 minuter avslöjades. Inför intervjuerna fanns en möjlighet att skicka ut frågeformuläret i förväg till intervjupersonerna för att de på så vis skulle kunna förbereda sig och lämna innehållsrika svar. Detta valdes bort av två anledningar.

1. Frågorna i intervjuguiden baserades delvis på resultatet från den kvantitativa studien. Intervjupersonerna ombads i början av intervjun att fylla i en del av samma formulär som cyklisterna, vilket skulle möjliggöra en jämförelse mellan tjänsteman och brukare på just den variabeln. Efter det presenterades svaren från den kvantitativa studien, där intervjuaren och intervjupersonen tillsammans gick igenom svarsresultatet från brukarna. När resultaten presenterats fick intervjupersonen möjlighet att kommentera vad de trodde utfallet berodde på.
2. En del av syftet med intervjun var att undersöka om intervjupersonerna betraktade brukarna som en homogen eller heterogen grupp. Denna fråga låg som ett latent inslag i intervjuguiden för att tillåta tjänstemännen att själva lyfta ämnet och

därigenom belysa deras ståndpunkt i frågan. Strävan var att svaren från intervjupersonerna skulle vara mer ”magkänsla” än förbestämda.

Detta upplägg hade inte fungerat om frågorna skickats ut på förhand och möjliggjorde istället en mer intressant intervju för både intervjuaren och informanterna, som visade stort intresse för den kvantitativa undersökningen. Informanterna fick innan intervjun möjlighet att ge sitt medgivande till att den spelades in, vilket är viktigt inte minst ur etisk synpunkt (Ryen 2004, kap 3). Svaren från intervjuerna transkriberades så exakt som möjligt, dock med en del mindre korrigeringar för att ge texten ett sammanhang.

2.2.2 Studiens kvantitativa intervjuer

Syftet med den kvantitativa datainsamlingen var att få svar på *vad potentiella brukare anser om framkomlighet, säkerhet, information, komfort, trygghet och restid ur ett behovsperspektiv för en ny snabbcykelväg mellan Malmö och Lund*. Som metodologiskt verktyg i denna process valdes en surveyundersökning, eftersom den tillåter en stickprovsmässig frågeundersökning med standardiserade formulär (Rosengren och Arvidsson, 2004). Undersökningspopulation och urval berördes i avsnitt 2.1.2.

Eftersom surveyundersökningen riktade sig mot cyklister på ett pendlingsstråk krävdes ett genomtänkt tillvägagångssätt för hur interaktionen med dessa individer skulle gå till. Viktigt att ta hänsyn till generellt sett vid användning av standardiserade frågeformulär är tydlighet och enkelhet. Dessa aspekter har varit speciellt viktiga att tänka på i undersökningen på grund av pendlingscyklisters snabba framfart, vilket har ställt krav på ett frågeformulär som tydligt och effektivt samlar upp cyklisternas svar, så att de snabbt kan fortsätta sin resa. Detta för att öka svarsfrekvensen. Samtidigt som ett snabbt och effektivt frågeformulär har eftersträvat, är det också viktigt att få uttömmande svar som kan vara till nytta för studien. Resultatet blev ett frågeformulär uppdelat i tre delar (se Appendix A), där **första sektionen** behandlade en övergripande fråga om rangordning av nedanstående sex faktorer från 1-6, där 1 = viktigast och 6 = minst viktigt:

- Framkomlighet
- Säkerhet
- Information
- Komfort
- Trygghet
- Restid

Restid utgör en del av de sex faktorerna eftersom det bedömdes vara intressant att utforska värderingen av den aspekten för sig, inte minst för att beräkningar av restidsvinster utgör en stor del av den samhällsekonomiska analys som är framtagen på beställning av Trafikverket. I trafiktekniska termer ingår restid i begreppet framkomlighet (Holmberg & Hydén, 1996), men eftersom frågeformuläret riktade sig till allmänheten (där kanske inte alla associerar restid med framkomlighet) valdes en separation av de båda termerna. Att svarsalternativen valdes till 1 = viktigast och 6 = minst viktigt beror på att respondenterna ska svara på ett genomtänkt

vis och motstå frestelsen att svara på ett visst sätt för att ge en överdrivet konsistent bild av sig själv. Sådana tendenser kallas social önskvärdhet och ger större risk för skevheter i resultatet (Bryman, 2002).

Andra sektionen, med mer fokus på detaljerade frågor om samma faktorer som i sektion 1, bad informanterna att på en skala 1-5 bestämma hur viktigt ett visst påstående var för dem, där 1 = helt oviktigt och 5 = väldigt viktigt.

Tredje sektionen behandlade frågan om restidsförbättring. Den inleddes med frågor om vilka orter som informanten reste mellan samt hur ofta de cyklade den sträckan. Informanterna fick sedan besvara om en eventuell restidsförbättring skulle få dem att cykla någon gång extra per år/månad/vecka (beroende på vad de svarade på frågan om hur ofta de cyklar i dagsläget) och hur stor den restidsförbättringen måste vara i så fall.

Förutom dessa frågor noterades även informanternas kön, ålder samt vilken färdriktning de cyklade mot. En del av frågorna i andra och tredje sektionen är en omformulering/fördjupning av frågorna i första sektionen. Exempelvis efterfrågas i sektion två svar på hur respondenterna ställer sig till korsningar och separation från bilister på en skala 1-5. Resultatet kan sedan

jämföras med svaren från första sektionen, där informanterna ombads rangordna bland annat framkomlighet och säkerhet. På detta sätt kan en variabel mätas mer än en gång för att se om svaren pekar åt samma håll (Eliasson 2013, 36). Om de gör det stärks validiteten och därmed undersökningens trovärdighet. Om inte så tyder det på att formuläret kunde utformats på ett bättre sätt, för att ge bättre validitet (Eliasson 2013, 36). Även reliabiliteten, alltså följdriktigheten, överensstämmelsen och pålitligheten, stärks om en variabel kan jämföras med en annan.



Figur 2.1. Plats för datainsamling strax utanför Hjärup. Norrgående riktning. Cyklisterna kunde svara på frågeformuläret utan att behöva ställa ifrån sig cykeln. Placeringen intill en korsning gynnade svarsfrekvensen eftersom cyklisterna fick sakta ner och lämna företräde för korsande bilar.

Frågeformuläret kan upplevas som omfattande med tanke på undersökningens målgrupp. Som nämnts tidigare var det viktigt att informanterna inte upplevde det som en alltför tidskrävande övning eftersom de då kanske inte skulle gjort sig besväret att stanna till för att besvara frågorna (Eliasson 2013, 40-41). En metod utarbetades som förhoppningsvis skulle öka svarsfrekvensen genom ett snabbt och smidigt frågeupplägg, med minimal insats från informanterna. Frågeformulärets tre sektioner delades upp på varsitt A4-papper, med så korta och tydliga instruktioner som möjligt (se Appendix B, C och D). Dessa skrevs sedan ut, laminades och iordningsställdes som en stor och robust skylt som kunde placeras vid sidan om cykelbanan. Vidare tillverkades en separat skylt med orden ”vad tycker du?”, som kunde ses från längre avstånd och på så vis fungera som ett intresseväckande incitament för cyklister. Förutom detta placerades ett campingbord ut, där undersökningsmaterial kunde förläggas. Som tack för informanternas svar erbjöds enklare förtäring i form av kakor. Idén var att iordningställa platsen så att den syntes ordentligt och reflekterade ett seriöst förhållningssätt som kändes inbjudande för alla individer i urvalsramen.

Sammanställning av studiens kvantitativa data

Formulären samlades in och kontrollerades efter otydliga eller ofullständiga svar, som i så fall sorterades bort. Varje formulär matades sedan in i ett Excel-ark enligt ett kodschema, där svaren från respondenterna översattes till siffror, vilket är betydligt enklare att handskas med än de ursprungliga svaren i frågeformulären (Rosengren och Arvidsson 2004, 407-408). Denna metod, att mata in all information från undersökningen i sifferform, ger större flexibilitet vid analysen och möjliggör utformningen av nya variabler genom olika nivåer av aritmetiska beräkningar (Rosengren och Arvidsson 2004, 413). I svarsbladet (se Appendix A) uteslöts möjligheter för informanterna att ge öppna svar för att i högsta möjliga grad kunna generalisera resultatet och undvika godtyckliga tolkningar av materialet. Behovet av entydighet komplicerades naturligtvis av strävan att uppnå fullständighet. För studien ansågs det mer betydelsefullt att analysera kvantifierbara data, där en mängd svar på få övergripande frågor, är mer användbart än en mängd öppna svar som inte kan koda utan godtyckliga tolkningar. Begränsningen med endast bestämda svarsalternativ ger med andra ord möjlighet till tydligare slutsatser. Detta utformningssätt underlättade också kodningen av formulären, eftersom inga ungefärliga bedömningar av respondenternas svar behövde tillkomma. När alla formulär väl matats in som siffror användes huvudsakligen pivottabeller som verktyg för att dynamiskt kunna analysera resultaten i olika diagram.

2.2.3 Bortfallsanalys

Vid en surveyundersökning är det brukligt att genomföra en bortfallsanalys, eftersom det troligtvis finns individer i populationen som valt att inte delta i undersökningen och som därmed påverkar studiens representativitet (Bryman 2002, 112). Målet med den kvantitativa undersökningen var att få ihop cirka 100 individuella svar från cyklister. Bortfallsanalysen handlar således inte så mycket om hur många som inte svarat på formuläret (eftersom

undersökningen helt enkelt pågick så länge som det krävdes för att uppnå det förutbestämda antalet intervjuer), utan snarare vem som inte svarat.

Vid tillfället för datainsamlingen, som till stor del utfördes under morgonens pendlingstimmar, hade det varit önskvärt att notera även förbipasserande cyklisters kön och ålder för att kunna göra en adekvat bortfallsanalys. Dock bedömdes flödet av cyklister, vid genomförandet av de strukturerade intervjuerna, vara för högt för att en samtidig observation av förbipasserande individer skulle vara genomförbar. Istället valdes en separat observation att genomföras i efterhand, vilket inte är ett optimalt tillvägagångssätt för att analysera bortfallet, men som likväl möjliggör en någorlunda rättvis jämförelse. Observationen verkställdes en vardag mellan 07.00-11.00 på platsen mellan Hjärup och Lund. En avvikelse är därmed platsen mellan Malmö och Arlöv, där en del av de standardiserade intervjuerna genomfördes. Det anses dock troligt att skillnaderna mellan individerna på sträckan Hjärup-Lund och Malmö-Arlöv är obetydliga på grund av den homogena populationssammansättning som präglar stråket (läs vidare i kapitel 4).

Vid observationen noterades antalet cyklister och vid vilken tidpunkt de passerade förbi. Det gjordes även en uppskattning av cyklisternas kön och ålder samt om de bar sportig klädsel. Detta eftersom det fanns en hypotes om underrepresentativitet av de mest extrema snabbcyklisterna och att det därför ansågs intressant för studien att undersöka bortfallet av dessa. En självkritisk eftertanke här är att det även i första datainsamlingen hade varit fördelaktigt att notera sportig klädsel, för att möjliggöra en statistisk jämförelse på denna variabel.

3. TEORETISKT RAMVERK

3.1 Medbestämmande¹ i planeringsprocessen

I detta avsnitt presenteras tidigare forskning som gjorts på medbestämmande i planeringssammanhang. Det som tas upp är användning och lagstiftning i Sverige samt möjligheter och begränsningar med medbestämmande som identifierats.

3.1.1 Användning och lagstiftning i Sverige

I Sverige har intresset för medbestämmande i planeringen vuxit fram sedan 1960-talet, då kritiken mot storskaliga infrastrukturprojekt tilltog allt mer (Listerborn, 2008). Intresset ökade även till följd av förändringar i välfärdssystemet och ökade socioekonomiska klyftor i samhället. Som konsekvens blev det viktigt för planerare och beslutsfattare att sätta in resurser i urbant utsatta områden. Det dröjde dock till 1987 innan medborgarnas rätt att påverka planeringsprocessen skrevs in i den svenska lagstiftningen i Plan- och bygglagen (PBL) (Listerborn, 2008). Lagen innebär att kommuner är skyldiga att samråda med medborgarna om såväl översiktsplan som detaljplan (SFS, 2010:900). I samråd är det sedvanligt att intressenter från berörda grupper (exempelvis näringsidkare och fastighetsägare men även andra medborgerliga individer) bjuds in att ta del av information om bland annat huvudsakliga konsekvenser av planförslaget. Efteråt finns möjligheter att lämna synpunkter på förslaget. Samråd är bland de första stegen i en standardförfarande planprocess². Detta eftersom målet är att få in synpunkter i ett tidigt skede så att de kan implementeras i den fortsatta planprocessen.



Figur 3.1. Standardförfarande planprocess. Källa: Boverket.

Det finns en mängd metoder som kan användas i upprättandet av dialog med allmänheten och det är upp till beslutsfattarna att bestämma utformning. Gemensamt för alla tillvägagångssätt är behovet av att tidigt upprätta en dialog för att det överhuvudtaget ska vara möjligt att genomföra de synpunkter som kommer på tal (Wahl, 2013). *Trafik för en attraktiv stad* (TRAST) är ett samarbete mellan olika offentliga aktörer som har till syfte att ”foga in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapa en brygga mellan olika sektorer inom

¹ Genomgående i uppsatsen används uttryck såsom medbestämmande, medborgardialog, dialog, delaktighet och participation. Alla dessa olika begrepp syftar i denna kontext till samma sak - allmänheten som påverkande kraft i planeringsprocessen.

² Det finns olika planförfaranden som kan tillämpas vid framtagande av en detaljplan, ett standardförfarande och ett utökat förfarande. Kriterier för när kommunen ska tillämpa respektive förfarande finns i plan- och bygglagen. Standardförfarandet kan tillämpas om förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplanen får inte heller antas medföra en betydande miljöpåverkan. När något av dessa kriterier inte medger standardförfarande ska ett utökat förfarande tillämpas. Källa: Boverket, 2014.

samhällsplanering” (SKL m.fl., 2007). Här beskrivs ett antal metoder som är vanliga vid upprättandet av medborgarsamtal i Sverige, bland annat arbetsgrupper, enkäter, fokusgrupper, stormöten, studiecirklar, seminarier, stadsvandringar och öppet hus (SKL m.fl., 2007). Det finns även mer tekniska metoder för att samla in synpunkter, där bland annat webb-baserade enkäter och sociala medier uppges ha god potential (Ewans-Cowley och Hollander, 2010). Dock är dessa beroende av upphovsmakarens färdigheter och behöver utredas mer grundligt (Ibid).

3.1.2 Varför behövs medborgardialog?

Infrastrukturella satsningar ger ofta upphov till ett starkt engagemang från allmänheten. Vare sig det rör sig om förnyad zonindelning, etablering av externa köpcenter eller en ny förbifart, så berörs invånare till olika grad. Manzo och Perkins (2006) menar att för somliga invånare kan ett framtida projekt upplevas som ett direkt hot mot platsens autenticitet, vilket påverkar den tillhörighet som gör att invånarna känner sig knutna till platsen. När exempelvis sådana förändringar ger sig till känna, kan det uppstå ett allmänt behov av att, av olika anledningar, påverka denna annalkande förändringsprocess.

Medbestämmande – en rättighet

Medbestämmande från allmänheten bör först och främst ses som en hörnsten till ett demokratiskt samhälle. Det tillåter medborgare att påverka samhället de lever i och därigenom känna delaktighet i utformningen av sin omgivning (SKL m.fl., 2007).

Ökad förståelse på alla plan

Medborgardialog är ett verktyg som kan användas i syfte att extrahera åsikter, tankar och idéer från allmänheten (Wahl, 2013 och Aleshire, 1970). Detta anses viktigt av ett flertal anledningar. Först och främst tillhandahålls beslutsfattande aktörer i form av politiker, planerare och exploitörer med information om allmänhetens synsätt, så att dessa kan spela en roll i beslut angående projekt, planer och policys (Innes och Booher, 2000). Olika perspektiv belyser ett problem från olika vinklar och bidrar till ökad förståelse mellan olika grupper i samhället som tycker olika (Aleshire, 1970). En annan viktig faktor är att en medbestämmande allmänhet bidrar till ökad lokal kännedom om den plats som är mål för utredning och därför bidrar till mer välinformerade beslutsfattare – som i sin tur ges möjlighet att ta bättre beslut (Innes och Booher, 2000). Denna anledning blir mer angelägen med tiden eftersom trenden går mot större beslutsfattande organ, där frågor som tidigare behandlats av kommuner, mer och mer flyttas upp på regional nivå, vilket innebär att det lokala perspektivet blir svårare att fånga in i planeringsprocessen.

Förankring och legitimitet

Förutom nyttan i att ta del av allmänna synpunkter, finns det ett värde i att lättare kunna förankra projekt som influerats av medborgarinflytande (Innes och Booher, 2000; Aleshire, 1970; Wahl, 2013). Beslutsfattare som kan intyga att alla som velat uttrycka sin åsikt om

planen, har haft möjlighet att göra det, vinner större legitimitet och förtroende från både överordnade och allmänheten (Glass 1979, 180-189). Medbestämmande kan bidra till att antingen lyfta fram eller gräva ner en fråga. Allmänheten kan demonstrera en förändring av värderingar i ett visst projekt och på så vis väcka liv i projektet som annars setts som avslaget i beslutsfattarens ögon. Likaså kan ett allmänt motstånd slå ner ett projekt som beslutsfattarna annars hade fullföljt. Båda funktionerna fyller en viktig roll eftersom det ger upphov till prioriteringar av mer eller mindre viktiga frågor och projekt (Aleshire, 1970).

Rätt eller fel förförståelse?

Planerare och beslutsfattare går ofta in i projekt med en viss grad av förförståelse om hur allmänheten "vill ha det" (Aleshire, 1970). Dessa uppfattningar är mer eller mindre baserade på egna erfarenheter och kanske inte alls stämmer överens med verkligheten. En genomgående medborgardialog kan räta ut tveksamma föreställningar och bidra till att sätta fingret på vad som egentligen är problemet.

3.1.2 Dialogens begränsningar

Det tycks råda en samstämmade hållning bland strategiska aktörer och beslutsfattare som säger att medbestämmande är bra och bör implementeras i planprocessen (Wahl, 2013). Långt ifrån alla berörda samhällsmedborgare vill och/eller kan påverka men det finns ändå engagemang och strävan till att utöva inflytande bland allmänheten. Det finns onekligen många olika metoder att ta till vid utformningen av en medborgardialog och krav om medbestämmande finns inskrivet i Plan- och bygglagen. Vad är det då som hindrar planeringsprocessen från att bli mer influerad av medbestämmande än vad den är idag? Falleth och Hansen (2011) presenterar i sin undersökning uppgifter som visar att medborgardeltagandet i de allra flesta fall begränsas till den utsträckning som krävs enligt lag. Antalet dialoger som genomförs med allmänheten hålls enligt deras undersökning ned till ett minimum (Falleth och Hansen, 2011). Förklaringen kan bero på ett antal olika faktorer som beskrivs nedan.

Tid och pengar

Wahl (2013) nämner i sin studie att den vanligaste anledningen, från planerarnas synvinkel, till varför graden av medbestämmande ser ut som den gör, är brist på resurser i form av tid, pengar och personal. Även Mumpower (2001) styrker att brister i dialogprocessen främst har att göra med tidsåtgången som "går förlorad" vid extensiva medborgardialoger.

Omständlig beslutsprocess

För det andra, kan medbestämmande upplevas som en käpp i hjulet för effektivt, administrativt arbete. Om strävan i en arbetsprocess är att arbeta resultatitriktat (vilket det oftast är) skulle beslutsfattarna bestå av en liten grupp människor för att på så vis kunna fatta snabba beslut (Aleshire, 1970). Att arbeta effektivt värdesätts av de flesta instanser eftersom

det ger en mer kostnadseffektiv slutprodukt. Om dessa arbetsideal ska efterlevas borde medbestämmande begränsas så mycket som möjligt. Ett argument mot detta synsätt är att demokratisk styrning ska genomsyra offentlig verksamhet och därför kräver att det får ta den tid det tar för att uppnå acceptabel representativitet.

”It can also be argued that an efficiently made bad decision is more expensive than an inefficiently made good decision.” (Robert A. Aleshire, 1970, 372)

Förväntningar

För det tredje kan genomförandet av en medborgardialog skapa förväntningar som, om de inte uppfylls, kan leda till missnöje hos allmänheten (Aleshire, 1970). Medborgare som deltar i dialoger gör ofta det eftersom de känner engagemang för den fråga som dialogen behandlar. Kanske rör det sig om ett projekt som varit på tal under en längre tid, men som tagit lång tid att förankra hos beslutsfattare. Ett sådant projekt kan skapa debatt hos berörd allmänhet och därmed också förhoppningar och förväntningar.

Hantering av synpunkter

En fjärde komplikation kan vara att planerare inte alltid vet *hur* de ska hantera input som mottages från allmänheten (Listerborn, 2007) och därför blir avskräckta från tolkningsarbetet av inkomna synpunkter med den extra arbetsbörda som det innebär. Likaså kan planerare hamna i en besvärlig sits om det visar sig att medborgarnas synpunkter inte stämmer överens med övrigt underlagsmaterial. Ska beslutet vila på rationella resonemang och fakta eller den slutliga konsensus som framkommit i dialogprocessen (Aleshire, 1970)?

Vem är allmänheten?

Arbetet med att planlägga och utforma det offentliga rummet har traditionellt sett utförts av planerare, arkitekter och ingenjörer. Resultatet av insatserna påverkar medborgare ur alla samhällsklasser och borde därför influeras av så många som möjligt av dessa. Optimalt vore om alla berörda var med och påverkade (SKL m.fl., 2007), vilket är svårt att uppnå eftersom förankringsarbetet har ett pris – det kostar både tid och pengar. Problem uppstår därför vid försöken att nå ut till alla inblandade samhällsmedborgare (Jupp, 2008 och Listerborn, 2007). Wahl (2013) avslöjar från sin undersökning att lite görs från planerarens håll för att aktivt fånga in en större målgrupp till dialogmöten. Möjligheterna till att ge synpunkter verkar ges till de personer som visar intresse, oavsett om det gäller stormöten, stadsvandringar eller öppet hus (Wahl, 2013).

Problematiken med representativitet har uppmärksammats av Sveriges kommuner och landsting, som arbetat fram ett metodstöd för att främja jämställdhetsintegrerade medborgardialoger (SKL, 2013). Deras analys bekräftar att deltagandet är högst hos svenskfödda, äldre personer med hög inkomst och högre utbildning – alltså de redan resursstarka individerna i samhället (SKL, 2013). Deltagande från mer utsatta grupper i samhället är ovanligt. Fattiga personer går inte på medborgardialogsmöten (Aleshire, 1970).

Vad är poängen med att delta på en dialog om hur kvarterets bostadsområde ska utformas om en inte har råd att betala hyran? Medborgardialoger kan sällan besvara frågor på individnivå, utan fokuserar snarare på övergripande frågor som berör många. Att delta i ett sådant sammanhang kräver ett större perspektiv än jaget – en lyx som inte alla har råd med. Om medbestämmandet endast görs tillgängligt för samhällets övre skikt, motverkas själva syftet med dialogerna, som ska vara ett verktyg som jämnar ut klasskillnader och främjar den demokratiska jämlikheten. En medborgardialog som endast representerar en minoritet av övre medelklass kan istället få motsatt effekt och hämma demokratin. Detta fenomen är särskilt aktuellt i en diversifierad socioekonomisk struktur såsom Sverige, där exempelvis boendesegregationen ökat sedan 1970-talet (Boverket, 2010).

”Asking poor people to participate in a planning process, which in itself implies delayed action, is somewhat contradictory” (Robert A. Aleshire, 1970, 373)

Enligt Velasquez (2004) och Listerborn (2008) är även personer med utländsk bakgrund underrepresenterade i medborgardialoger, speciellt kvinnor. Det är också i segregerade områden som planerare och lokala beslutsfattare känner ett extra stort behov av engagerade medborgare som dels kan fungera som kontaktpersoner eller ”gatekeepers”, dels som en drivande kraft i omgestaltningen av platsen de bor på (Listerborn, 2008). För att uppnå en mer jämställd dialog förslår SKL (2013) att ett flertal olika metoder används för att nå fler målgrupper. Det bör även utvärderas vilken tidpunkt som passar den sökta målgruppen och om lokalen passar ändamålet (SKL, 2013). Också andra faktorer såsom barnpassning och tolk tas upp som påverkande faktorer för uppslutningen till ett dialogmöte.

Syfte med medbestämmande

Något som indikeras i både Wahl (2013) och Listerborn (2007) är att genomförandet av en medborgardialog ibland kan vara mer till för ”uppvisning” än en verkligt genomgående demokratisk process som faktiskt påverkar planprocessen. Anledningen kan vara att förankra projektet hos antingen beslutsfattare, allmänheten eller båda. Syftet med medborgardialogen blir då ett helt annat än vad som är grundtanken och påverkar givetvis även resultatet.

Attityder

Förutom tid, pengar, personal och andra resurser som kan vara avgörande för en medbestämmandeprocess, anges planerarens egen attityd gentemot medbestämmande spela roll för utfallet av dialogprocessen (Wahl, 2013). Planerare som ställer sig positiva till inflytande från allmänheten kan med kreativitet och ansträngning skapa en arbetskultur som uppmanar till dialog i planprocessen, som fungerar utan ett metodologiskt ramverk om hur dialogen ska gå till. Huruvida detta arbetssätt skapar framgång är dock beroende av långsiktigt arbete och engagemang från planerarna (Jupp, 2008). Att en planerare som ställer sig positiv till medbestämmande kan ha gynnsam effekt på ett sådant arbete är logiskt. Därför bör också en omvänd uppfattning kunna leda till ett *negativt* utfall för arbetet med medborgardialog. Efter ett flertal intervjuer med planerare för olika svenska kommuner

fastslår Wahl (2013) att planerare oftast ställer sig positivt inställda till medbestämmande i planprocessen, men att de inte upplever samma positiva inställning från kollegor och chefer. Skillnader mellan äldre och yngre verkar kunna urskiljas, då yngre planerare oftare ställer sig mer positiva än sina äldre kollegor (Ibid). En del av de intervjuade angav att det inte existerade någon kultur av medbestämmande på deras arbetsplats och att förslag om nya arbetsmetoder ofta bemöttes med skepsis (Wahl, 2013). Inställningen hos planerare och beslutfattare angående medbestämmande, kan således ses som en betydande faktor för hur arbetet med medbestämmande bedrivs.

3.2 Värdering av faktorer som påverkar cykling

Tidigare forskning om värderingar och attityder vid cykelresor presenteras i nedanstående tre avsnitt.

3.2.1 Attityder av betydelse

En del av syftet med studien är att ta reda på hur cyklister värderar framkomlighet, säkerhet, komfort, information, trygghet och restid. Annan forskning har på senare tid blivit mer fokuserad på just attityder och hur människors värderingar påverkar val av färdmedel och transportrutt. Man har märkt en ökad förklaringsgrad på valmodeller³ som inkluderat latent variabler i form av exempelvis attityder (Björklund & Carlén, 2012). Tilahun et al. (2007) menar att om cykling ska få större genomslagskraft som transportmedel, måste det tillföras lämplig infrastruktur attraktiv för brukarna. Vad som anses lämpligt för brukarna kräver i sin tur en förståelse av attityder knutna till dessa individer (Vredin Johansson et al., 2006).

Tilahun et al. (2007) genomförde en studie där individer fick ta ställning till olika cykelmiljöer och avgöra om mer attraktiva miljöer övervägde restidsbesparingar. Slutsatsen blev att respondenterna var villiga att resa upp till tjugo minuter extra på en cykelbana separerad från biltrafik, jämfört med en cykelresa i blandtrafik. En annan undersökning av svenska pendlares resvanor, visar att en förbättring av andra faktorer än restid och kostnad kan influera individers val av transportsätt (Vredin Johansson et al., 2006). Även bekvämlighetsaspekter, säkerhet, framkomlighet och flexibilitet visade sig fungera som incitament för att påverka individers resvanor.

”Det är tydligt att det finns fler faktorer än tid och monetär kostnad som påverkar cyklisters restidsvärden för cykling” (Björklund & Carlén 2012, 35)

Enligt Björklund & Carlén (2012) tenderar värderingen av kortare restid minska ju säkrare och bekvämare cykelvägen är, främst vid förflyttning från blandtrafik till separat cykelbana. Det tycks vara så att det finns ett samband mellan hur cyklister värderar restidsbesparingar och hur trygg/otrygg cykelmiljön är. Detta skulle kunna innebära att planering inte tvunget

³ Valmodeller används i försök att utforma en modell av beslutsprocessen hos en individ eller ett segment i ett särskilt sammanhang. De används som ett standardverktyg i analyser av resbehov (Ben-Akiva et al., 1985).

måste fokusera på att alltid finna den infrastrukturlösning som ger snabbast förbindelse för brukarna. Istället kan bättre *utformning* av infrastruktur och faciliteter räcka långt för att det ska bli bättre för befintliga cyklister. Det kan även leda till högre avkastning i form av fler individer som skiftar transportsätt till cykel, på grund av ökad säkerhet och trygghet i den omgivande cykelmiljön.

3.2.2 Från transportresa till fritidsresa

Det finns även forskning som visat att värderingen av restid förändrats. Från att tidigare förknippats som ett monotont inslag i vardagen, har nya innovationer inom exempelvis IT-branschen möjliggjort ett annat sorts resande som mer kan ses som fritidsresande (Banister, 2008). Heinzes (2000) *escape theory* syftar på att restiden mer kan komma att ses som ett trevligt avbräck i en annars påfrestande vardag. Stress och plikter i hemmet och på arbetsplatsen gör att transportsträckan mellan dessa båda blir mer värdefull eftersom den kan användas till mer än bara själva resandet (ibid). För cyklister kan det innebära möjligheter till att motionera och lyssna på musik. Andra faktorer än kortare restid blir då viktigt för att upplevelsen ska bli så bra som möjligt. Istället för att snabba upp trafiken och konstant sträva mot restidsbesparingar, kan det vara mer efterfrågat att ha ett lugnare, mer pålitligt trafiksystem med rimliga restider (Banister, 2008).

3.2.3 Säkerhet för ökad cyklist

En annan studie visar på att mängden cyklister kan kopplas till hur trafiksäker cykelmiljön är (Pucher och Buehler, 2008). Studien undersökte skillnader i cykling mellan länder där det är opopulärt att cykla och i länder där det är mer populärt med cykling. Det uppvisades ett samband där länder med hög andel cyklister uppvisade ett lågt antal cykelrelaterade trafikolyckor per cyklist. Motsatt gällde för länder med låg andel cyklister, där det i vissa fall var fyra gånger så många cykelrelaterade olyckor än i länder med hög andel cyklister. Slutsatsen blev att bättre säkerhet fick fler individer att använda cykeln till vardags. Speciellt kvinnor, barn och äldre personer ökade i antal cyklister vid bättre trafiksäkerhet (ibid).

4. SNABBCYKELVÄG MALMÖ – LUND: RESULTAT & ANALYS

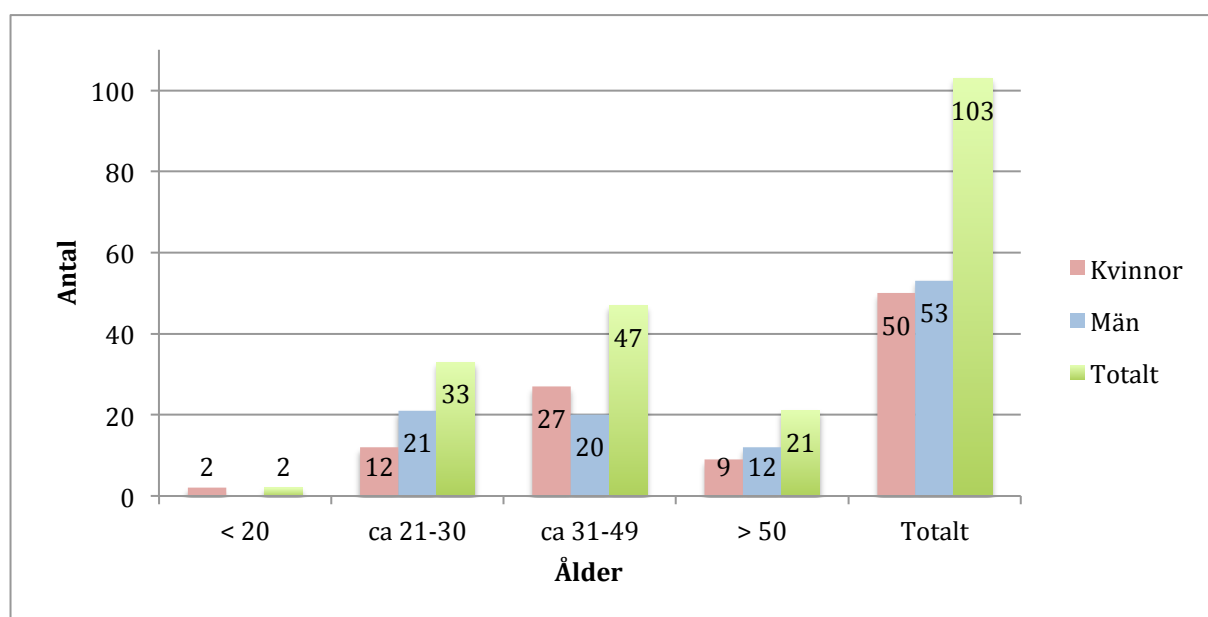
I kapitlet redogörs svarsresultaten från den kvantitativa och kvalitativa undersökningen. Svaren från brukarna och de strategiska aktörerna presenteras var för sig och ställs sedan mot varandra i en jämförelse.

4.1 Studiens kvantitativa intervjuer

4.1.1 Vem svarade?

Den kvantitativa undersökningen utgörs av 103 svar från individer som cyklar på befintlig cykelbana mellan Malmö och Lund. På det standardiserade frågeformuläret noterades (förutom svaren på de tre huvudfrågorna) personernas kön, ungefärliga ålder, färdriktning samt vilka orter de rörde sig mellan. Observera att i diagrammen presenteras värdena på Y-axeln som antal, men att den skrivna texten oftast refererar till procent.

Resultatet av det insamlade materialet uppvisar en jämn könsfördelning på 49 % kvinnor och 51 % män (se Figur 4.1). Åldersmässigt var den vanligaste gruppen respondenter mellan 31-49 år gamla (46 %) men även en större grupp 21-30-åringar besvarade frågeformuläret (32 %). 20 % var över 50 år och den minst representerade gruppen, personer under 20 år, utgjorde endast 2 % av alla svarande.



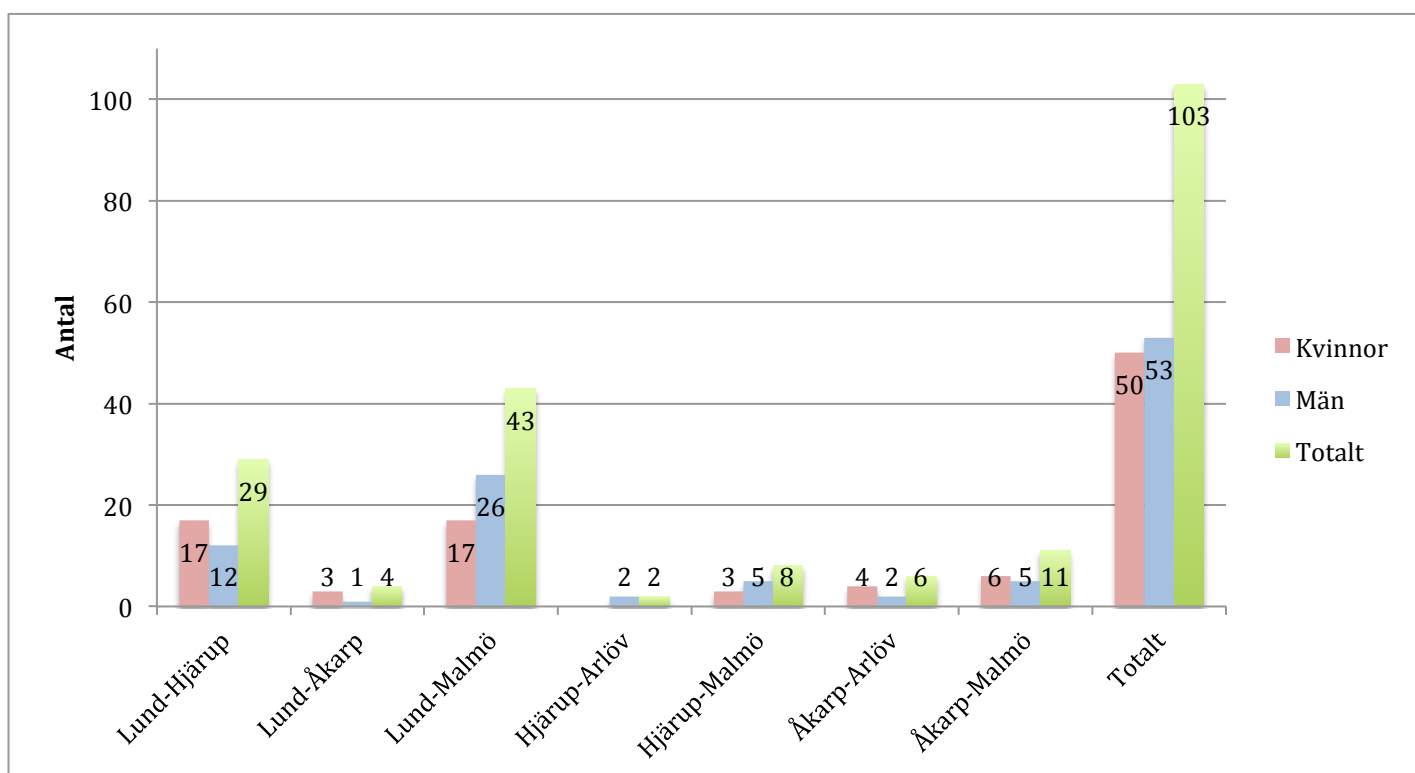
Figur 4.1. Översikt demografisk data.

Det finns en klar koppling till arbets- och studiependling för de personer som besvarat frågeformuläret. Merparten av respondenterna är mellan 21-49 år gamla – något som är ännu tydligare i den observation som genomfördes i efterhand för bortfallsanalysens räkning (se Tabell 4.4). I bortfallsanalysen dras även en slutsats om att äldre över 50 år är överrepresenterade. Detta kan bero på att en större andel i denna grupp är fritidscyklister och

därför känner att de har mer tid för att stanna och svara på frågor. Överlag upplevdes populationen på cykelvägen som en rätt så homogen grupp.

4.1.2 Vart skulle de cykla?

Respondenterna blev ombudda att svara på frågan om mellan vilka orter de cyklade. På detta vis kan studien avgöra om det finns skillnader beroende på vilken delsträcka som respondenterna rör sig på. Cykelvägen passerar Arlov, Åkarp och Hjärup längs med väg 852 och är cirka 17 kilometer lång mellan knutpunkterna Värnhemstorget i Malmö och Stortorget i Lund.



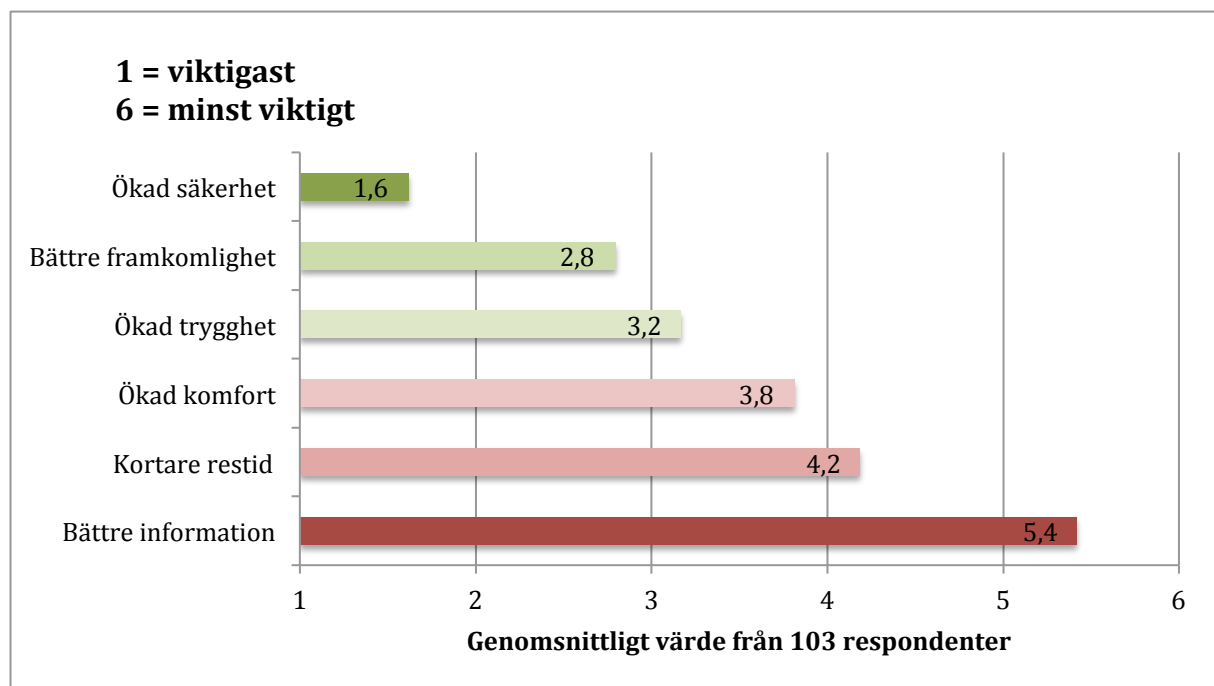
Figur 4.2. Respondenterna fördelade efter kön och delsträcka.

I Figur 4.2 går att utläsa vilka delsträckor som är vanligast bland respondenterna i den kvantitativa undersökningen. Givetvis är detta resultat påverkat av var någonstans insamlingen genomfördes. Det går exempelvis att se en stor andel cyklister som cyklar mellan Lund och Hjärup och det var också utanför Hjärup som merparten av insamlingen ägde rum. Något överraskande var dock den höga andel cyklister som cyklar hela sträckan mellan Malmö och Lund. Enligt resultatet cyklade hela 42 % av respondenterna hela vägen, vilket kan jämföras med studien *Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund* (2013), som visade att knappt 20 % av cyklisterna cyklar hela vägen. Hur denna skillnad ska tolkas är osäkert – den sistnämnda studiens resultat baseras på intervjusvar från cirka 200 cyklister längs cykelvägen och har därmed ett större antal svar att luta sig mot än denna undersökning. Trovärdigheten bör dock inte baseras på antalet respondenter, utan

snarare på hur metodiken gått till vid planering och utförande av den empiriska insamlingen. Möjligtvis kan det vara så att skillnaderna beror på var insamlingen av intervjuerna gjorts längs sträckan. På en del platser kan flödet av individer som endast cyklar en del av sträckan vara högre, vilket skulle påverka resultatet av flödena på de olika delsträckorna, beroende på var insamlingen gjorts. Att så stor del av respondenterna i denna undersökning cyklar hela vägen mellan Malmö och Lund får ändå ses som positivt, eftersom det är denna grupp cyklister som kanske berörs mest av en ny snabbcykelväg mellan de båda centralorterna.

4.1.3 Sektion 1: Övergripande

I den första delen av frågeformuläret söktes svar på den övergripande frågan om vilka av faktorerna framkomlighet, säkerhet, information, komfort, trygghet och restid som är viktigast för brukarna. Respondenterna fick i uppgift att rangordna de sex alternativen från 1-6 där 1 är viktigast och 6 är minst viktigt. De sex alternativen positionerades i en cirkel för att ge cyklisterna möjligheten att basera sina svar på en objektiv framställning. Svaren skulle kanske annars ha påverkats om framställningen istället varit uppifrån och ned (se Appendix B för visualisering samt avsnitt 2.2.2 för mer information om metodologiskt tillvägagångssätt).



Figur 4.3. Värdering av faktorer genom rangordning 1-6.

Resultatet i Figur 4.3 visar vad cyklisterna värderar högst vid utformningen av en ny snabbcykelväg mellan Malmö och Lund. Som genomsnitt kan vi se ökad säkerhet som viktigast för gruppen av respondenter. Medianvärdet för säkerhet är 1, vilket innebär att åtminstone hälften av respondenterna angett säkerhet som den viktigaste variabeln att ta hänsyn till vid utformningen av cykelbanan. Även bättre framkomlighet och ökad trygghet hamnar högt i prioriteringslistan med genomsnitt på 2,8 respektive 3,2. På den nedersta

halvan hamnar i turordning uppifrån och ner ökad komfort, kortare restid och bättre information. Vad som bör finnas i åtanke vid granskningen av resultatet från denna övning är att respondenterna ombads att rangordna redan förutbestämda alternativ. Detta innebär att respondenterna dels inte hade möjlighet att tillsätta egna alternativ, dels fick de inte numrera två eller fler variabler med samma siffra. Överlag upplevdes inte dessa begränsningar som problem för respondenterna, som snarare uttryckte relativt bestämda åsikter om vilken prioritet som de sex variablerna hade för dem.

Säkerhet framför restidsbesparingar

Vad som blir tydligt i tolkningen av resultatet är att säkerhet värderas högre än restidsbesparingar. Detta resultat går hand i hand med tidigare forskning (Björklund & Carlén, 2012), (Vredin Johansson et al., 2006) och (Tilahun et al., 2007). Björklund & Carlén (2012) hävdar att restidsbesparingar blir mindre viktiga för cyklister om cykelmiljön är attraktiv, säker och komfortabel. Ska den tankekonstruktionen appliceras på den kontext som förs här borde det innebära att cykelmiljön mellan Malmö och Lund inte upplevs som väldigt otrygg och/eller oattraktiv eftersom alternativet *kortare restid* hamnar så pass lågt i rangordningen. Å andra sidan kan det tyckas orealistiskt att cyklister skulle anse cykelstråket som säkert, med tanke på att ökad säkerhet värderas främst av faktorerna. Med andra ord blir det svårt att dra slutsatser från detta samband, men vidare forskning på ämnet kan vara intressant.

Det ska poängteras att frågorna handlade om att ta reda på vad som är viktigast att förbättra på den *nya* snabbcykelvägen. Respondenterna blev således ombudda att föreställa sig ett nytt cykelstråk och avgöra vilka faktorer som ska präglade just detta. Det märktes å andra sidan att denna föreställning blev lite för abstrakt för respondenterna, vilket troligen medförde att de använde preferenser från nuvarande cykelmiljö vid rangordningen av svarsalternativen. Om en sådan bias har influerat svaren gör det ingen större skillnad för denna studie, eftersom resultatet ändå speglar en generell uppfattning från brukarna om vad som präglar en attraktiv cykelmiljö.

Framkomlighet ej synonymt med kortare restid

Bättre framkomlighet blev värderad som näst viktigast efter ökad säkerhet. Som tidigare nämnts gjordes valet att bryta ut restid från framkomlighetsbegreppet. Vanligt för planerare och trafikanalytiker är att sammanföra restid under framkomlighetsbegreppet eftersom framkomligheten påverkar restiden. Valet att istället dela upp begreppet i två delar baserades på en hypotes om att brukare kanske inte gör samma koppling utan ser framkomlighet som ett mått på hur många hinder som ligger i körbanan, om cykelbanan är snöröjd och så vidare.

Definitionen av begreppet framkomlighet anges vara: *möjlighet/förmåga att komma fram eller ta sig fram i en terräng, såväl ifråga om fordon som ifråga om person*

(Nationalencyklopedin, 2015). Framkomlighet är med andra ord inte synonymt med restid, men påverkar självfallet utfallet av hur lång tid det tar att resa. Genom att separera begreppen blir restid mer renodlat och lättförståeligt, vilket kan bidra till att respondenterna gör en mer korrekt association till begreppet.

Av resultatet från rangordningsövningen kan det fastslås att denna bedömning var lämplig eftersom faktorerna *ökad framkomlighet* och *kortare restid* faktiskt värderades olika av respondenterna. Återigen kan detta resultat kopplas samman med tidigare forskning, exempelvis Tilahun et al. (2007) som drog slutsatsen att respondenter var villiga att resa upp till tjugo minuter extra på en cykelbana separerad från biltrafik, jämfört med en cykelresa i blandtrafik. Detta kan naturligtvis ha att göra med andra faktorer än framkomlighet, exempelvis säkerhet, trygghet och komfort blir alla bättre på en cykelbana separerad från biltrafik jämfört med blandtrafik.

Information och komfort

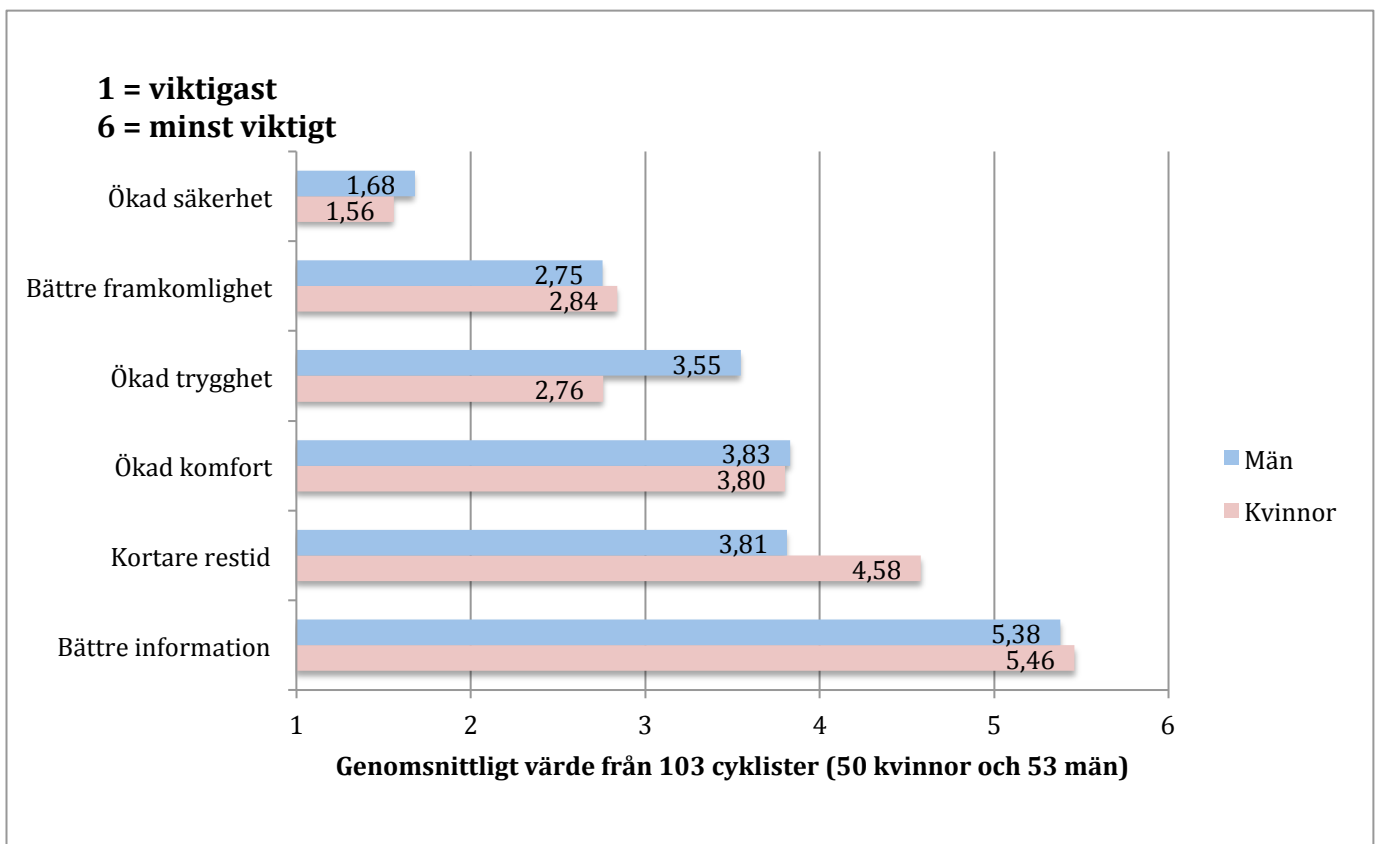
Variabeln bättre information hamnade sist på rangordningslistan. Denna variabel är troligtvis den som färgats mest av eventuella preferenser från nuvarande cykelmiljö, eftersom respondenterna knappast känner behov av mer information om en sträcka som de redan vet allt om. Det poängterades dock vid varje intervju att frågorna gällde den nya snabbcykelväg som ska byggas och respondenterna uppmanades svara utifrån det behovet. Trots det blev bättre information värderad lågt med ett medelvärde på 5,4 och medianvärde på 6. Ökad komfort hamnar också på undre halvan, dock före både bättre information och kortare restid. Komfort var av många respondenter förknippat med bekvämare underlag att cykla på samt vindsydd i form av täckande trädalléer och buskage. Den nuvarande cykelbanan är på många partier utsatt för stark vind, vilket kan vara en förklaring till varför komfort värderades högre än både information och restid.

Skillnader mellan kvinnor och män

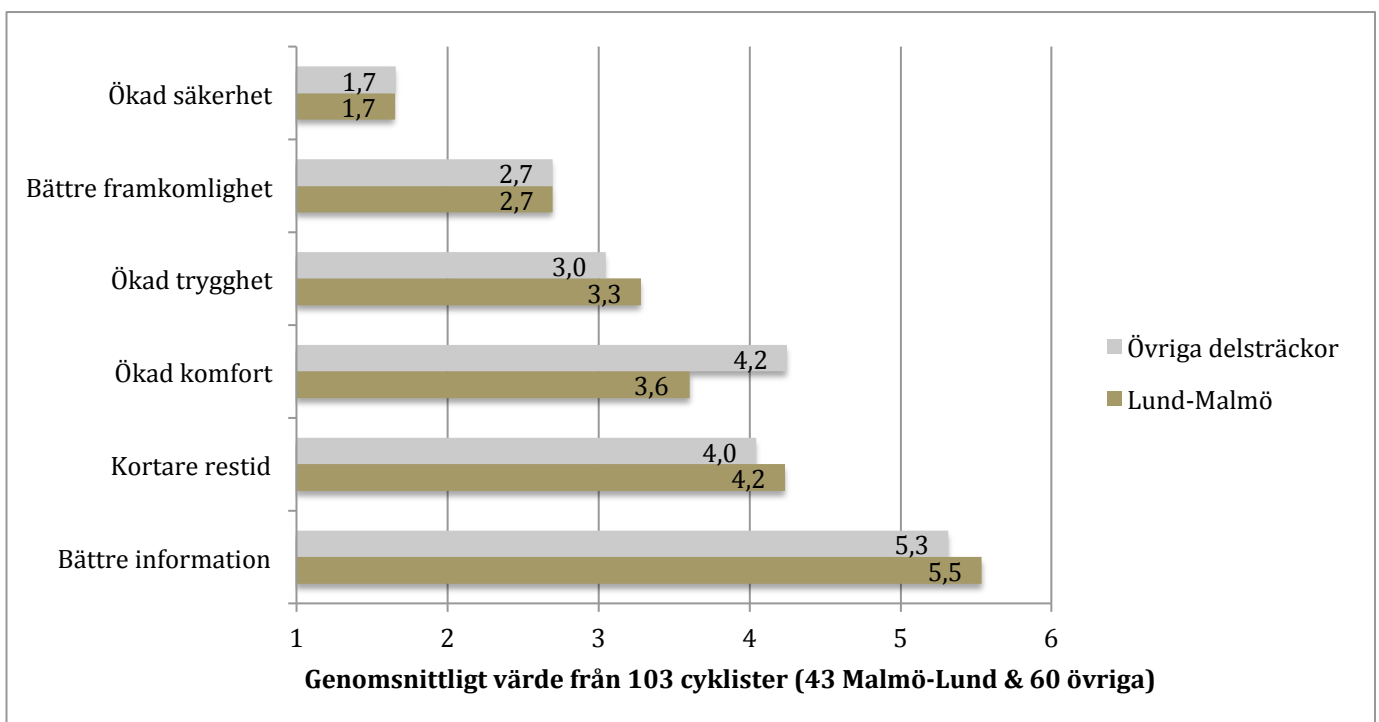
Ibland upplevdes en osäkerhet från vissa respondenter angående vad skillnaden mellan säkerhet och trygghet är. De fick då förklarat för sig att i denna undersökning menas säkerhet innebära en skyddad cykelmiljö, där exempelvis separerade cykelbanor och planskilda korsningar är faktorer som påverkar säkerheten. Trygghet å andra sidan syftar i denna undersökning på känslan av välmående och lugn hos individer i samhället. En väl upplyst cykelbana och god uppsikt istället för påträngande buskage är exempel på faktorer som påverkar tryggheten.

Överlag korresponderade svaren mellan kvinnliga och manliga respondenter. Dock skilde sig dessa grupper svar åt för två variabler. Kvinnor tycks anse trygghet som mer viktigt än män, som istället sätter större värde på restidsbesparingar (se figur 4.4). Skillnaden är faktiskt så pass stor att om endast kvinnor hade svarat på intervjuerna så skulle trygghetsfaktorn betraktas som näst viktigast efter säkerhet. Om istället de manliga respondenterna hade utgjort hela stickprovet skulle variabeln kortare restid hållas före ökad komfort. Detta visar att det även finns ett jämställdhetsperspektiv i utformning av cykelinfrastruktur, vilket Boverket (2006) bekräftar i rapporten *Jämna steg – Checklista för jämställdhet i fysiska planeringen*. Fysisk planering har historiskt sett utförts av män, vilket har satt spår hos dem som utbildas inom fysisk planering och byggande. Trygghet i vardagen är ett grundläggande behov för både män och kvinnor och den fysiska planeringen kan arbeta med en rad faktorer för att direkt öka eller minska upplevelsen av trygghet (Boverket, 2006). Resultatet reflekterar också

vikten av att ha en representativ medborgardialog som fångar in perspektiv från både kvinnor och män, och helst även från olika åldersgrupper, etniska tillhörigheter och socioekonomiska bakgrunder.



Figur 4.4. Värdering av faktorer genom rangordning 1-6, fördelat efter kön.



Figur 4.5. Värdering av faktorer genom rangordning 1-6, fördelat efter delsträcka.

Skillnader mellan respondenter på sträckan Malmö-Lund och övriga delsträckor

En jämförelse av varje separat delsträcka har inte gjorts då det blir för få respondenter per delsträcka för att möjliggöra slutsatser. Istället har svaren från Malmö-Lund-respondenterna (43 stycken, se Figur 4.2) jämförts med svaren från respondenterna på övriga delsträckor (60 stycken). En hypotes fanns att om individer cyklar längre sträckor (såsom mellan Malmö och Lund) skulle de värdera en kortare restid högre än de som cyklar övriga delsträckor. Det går dock inte att utläsa några sådana tendenser i svaren (se Figur 4.5). Resultatet uppvisar dock en viss skillnad i att Malmö-Lund-respondenter värderar komfort högre än respondenter från övriga delsträckor. Detta kan bero på att påfrestningen blir högre vid längre cykelresor, vilket ställer högre krav på faktorer såsom bättre underlag och mer skydd mot vind.

Beräkning av felmarginaler

Det antas att värdena från resultatet i rangordningsövningen uppskattningsvis motsvarar värdena för hela populationen, alltså alla cyklisterna som passerade förbi under insamlingstillfället. Det finns dock ändå en viss osäkerhet om värdena är representativa eller inte. För att få bättre uppfattning om hur tillförlitliga värdena från respondenterna är, har beräkningar av felmarginaler utförts. Studien kan på det viset konstatera att värdena för hela populationen med viss sannolikhet ligger inom ett visst avstånd (felmarginalen) från det värde som framkommit i resultatet från stickprovet (Eliasson, 2013). I beräkningarna tilläts risken vara -5 %, vilket är en vanlig risknivå att använda inom samhällsvetenskaperna (Eliasson, 2013). Det medelvärde som bildas av svaren från respondenterna \pm felmarginalen blir här ett 95-procentigt konfidensintervall, dvs. ett intervall som med 95 procents sannolikhet innehåller det riktiga medelvärdet (förutsatt att inte systematiska fel föreligger, som exempelvis en svår fråga som många missuppfattat eller en skevhet på grund av bortfallet) (SCB, 2013). Med denna beräkning kan studien hävda att 19 gånger av 20 ligger svaren från respondenterna inom den felmarginal som illustreras i Tabell 4.1.

Tabell 4.1. Översikt 95-procentigt konfidensintervall för samtliga variabler i rangordningsövningen.

Variabel	Medelvärde	Felmarginal	95-procentigt konfidensintervall
Ökad säkerhet	1.6	± 0.2	1.4 – 1.8
Bättre framkomlighet	2.8	± 0.2	2.6 – 3.0
Ökad trygghet	3.2	± 0.3	2.9 – 3.5
Ökad komfort	3.8	± 0.2	3.6 – 4.0
Kortare restid	4.2	± 0.3	3.9 – 4.5
Bättre information	5.4	± 0.2	5.2 – 5.6

Slutsatser av svaren från sektion 1: Övergripande

De slutsatser som dras från svaren av sektion 1 är att:

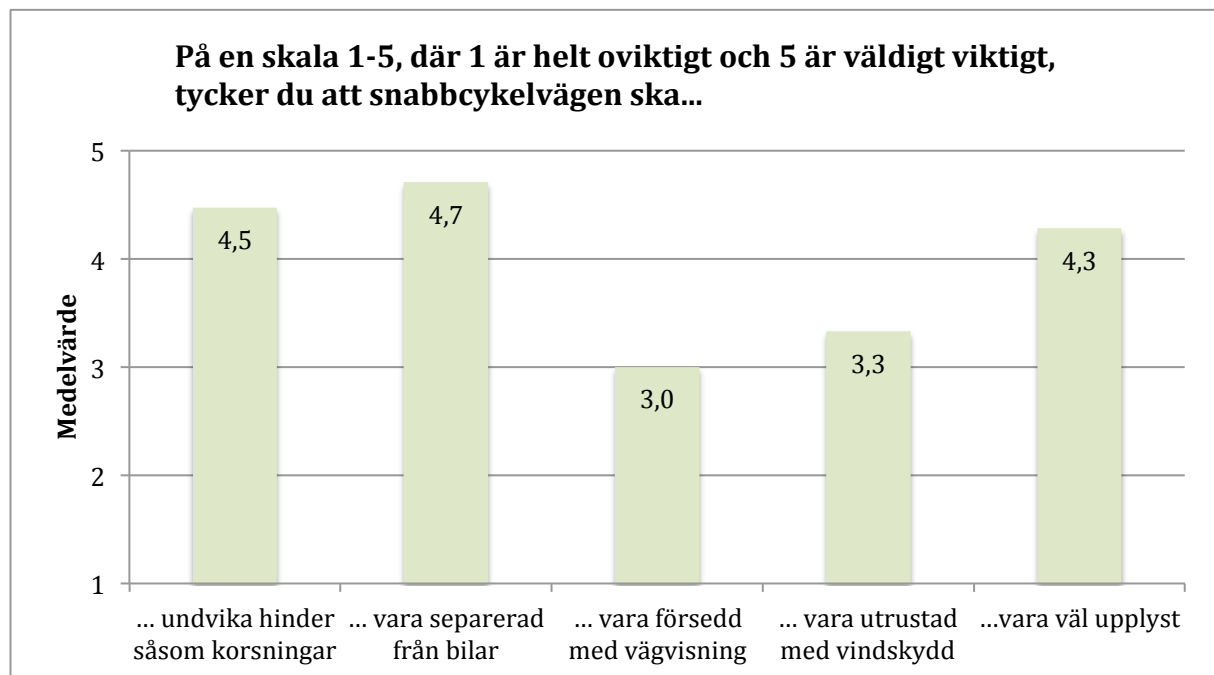
- Säkerhet är den viktigaste faktorn för respondenterna.
- Framkomlighet inte nödvändigtvis värderas högt för att det leder till kortare restid.
- Ett flertal variabler värderas högre än restidsbesparingar, vilket överensstämmer med tidigare forskning.

- Kvinnor värderar trygghetsaspekten högre än män, som i sin tur värderar kortare restid högre än vad kvinnor gör. Det finns alltså ett jämställdhetsperspektiv att ta hänsyn till i planering och utformning av cykelinfrastruktur.
- Malmö-Lund-respondenter värderar komfort i högre grad än vad medelrespondenten på övriga delsträckor gör.

4.1.3 Sektion 2: Detaljerad

Den andra delen av frågeformuläret kallar vi för detaljerad. Detta på grund av att den syftar på att undersöka fem utvalda frågor som liknar de från rangordningsövningen, men som är av smalare karaktär. På detta sätt stärks studien av fler svar som kan understödja resultaten från sektion 1. Ett sådant tillvägagångssätt bidrar till ett mer robust resultat med högre grad av validitet och därmed också högre reliabilitet (mer om detta i avsnitt 2.2.2).

I denna övning ombads respondenterna att på en skala 1-5 svara på fem påståenden om hur snabbcykelvägen ska utformas. Eftersom respondenterna i den här övningen inte behövde begränsa sitt svar efter en rangordning, kunde de fritt välja var på skalan varje variabel skulle placeras. Ingenting hindrade med andra ord respondenterna från att välja 5 på alla variabler, vilket kunde tänkas inträffa i syfte att påverka resultatet (Rosengren och Arvidsson, 2004). Lägg märke till att inget av de fem påståendena behandlar någon fråga om restidsbesparingar. Skälet till det är att restidsbesparingar behandlas separat i tredje sektionen av frågeformuläret (se avsnitt 4.1.4) och därför utesluts ur sektion 2.

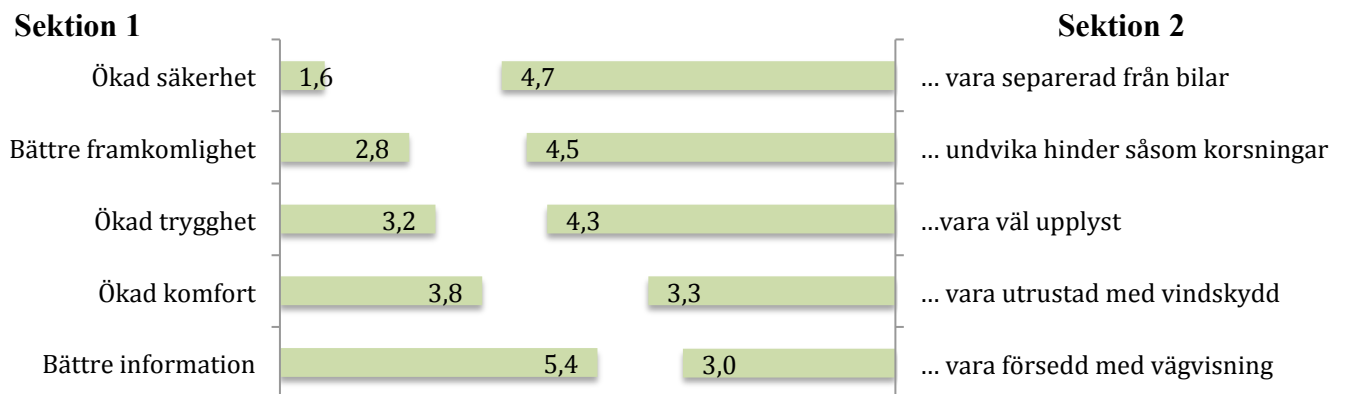


Figur 4.6. Resultat från sektion 2: Detaljerad. Medelvärde av svar från 103 respondenter.

Resultatet från den detaljerade delen av frågeformuläret presenteras i Figur 4.6. Det kan fastslås att alla variabler anses vara viktiga för respondenterna, möjligtvis med undantag av variabeln *vara försedd med vägvisning*, vars medelvärde uppgår till 3. Eftersom 1 ska ses som helt oviktigt och 5 som väldigt viktigt, borde tolkningen av siffran 3 innebära varken oviktigt eller viktigt, vilket är den definition som denna studie kommer förhålla sig till. Viktigast för respondenterna är att snabbcykelvägen hålls separerad från bilar. Att den undviker hinder såsom korsningar samt hålls väl upplyst anses också vara av stor betydelse. Vägvisning och vindskydd är inte lika viktigt för respondenterna, som tycks ha en relativt neutral hållning mot dessa variabler.

Jämförelse av resultat från sektion 1 & 2

Svaren på frågorna i sektion 2 visar på stora likheter med svaren från sektion 1. Säkerhet och trygghet värderas högt även i sektion 2, vilket visas genom att variablerna ... *vara separerad från bilar* och ... *vara väl upplyst* (som faller under kategorierna säkerhet respektive trygghet) får höga medelvärden. Även framkomlighet, som påverkas av variabeln ... *undvika hinder såsom korsningar*, värderas högt (4,5/5). De två variabler som är mer neutrala, ... *vara försedd med vägvisning* och ... *vara utrustad med vindskydd*, faller under kategorierna information respektive komfort från första sektionen. När kategorierna och variablerna sätts i relation till varandra, såsom illustreras i Figur 4.7, framkommer ett samband där svar från två olika frågeframtällningar uppvisar liknande resultat. Om vi jämför rangordningen av variablerna från både sektion 1 och 2 kan vi se en likhet i svaren från respondenterna. Det blir nu än tydligare vad som prioriteras av respondenterna angående vad som önskas prägla snabbcykelvägen.



Figur 4.7. Jämförelse av svaren från sektion 1 och 2. Figuren illustrerar ett konsistent svarssamband mellan sektionerna.

Figuren uppvisar ett samband intressant för denna studie. Att tänka på vid granskningen av figuren är att sektionerna använder sig av olika värden för att mäta respondenternas prioriteringar (rangordning 1-6 på sektion 1 och skala 1-5 på sektion 2) vilket medför att medelvärdena i sig inte kan jämföras.

Slutsatser av svaren från sektion 2: Detaljerad

De slutsatser som dras från svaren av sektion 2 är att:

- Merparten av variablerna anses vara viktiga för respondenterna. Separation från bilar, undvika hinder såsom korsningar samt bra belysning får alla ett medelvärde över 4.
- Vägvisning och vindskydd får dock en mer neutral värdering, varken viktigt eller oviktigt.
- Svaren från sektion 2 korresponderar väl med svaren från sektion 1.

4.1.4 Sektion 3: Restidsförbättring

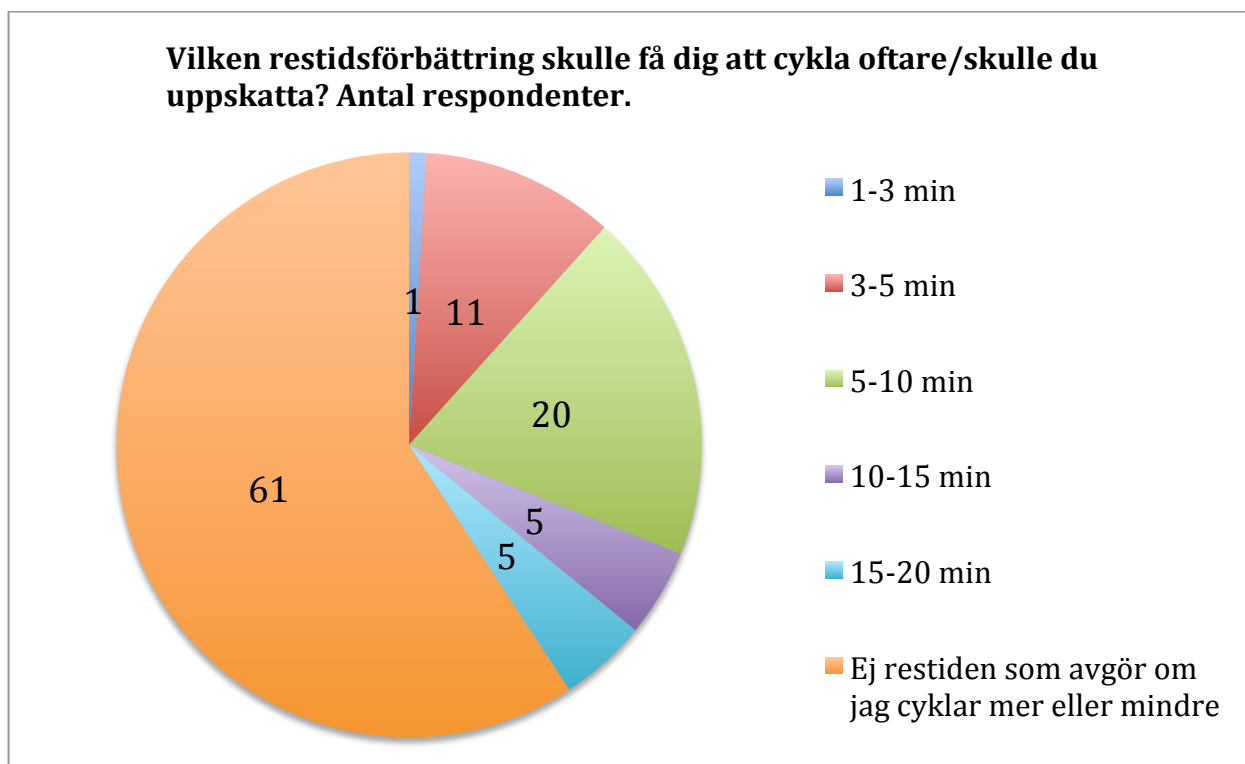
Den tredje och sista delen av frågeformuläret behandlar respondenternas syn på restidsförbättring. Syftet var att reda ut huruvida en kortare restid har betydelse för om cyklisterna skulle cykla oftare eller inte. Denna fråga var dock klurigare att utforma än föregående sektioner, eftersom det inte hade varit någon poäng i att bara ta reda på om respondenterna skulle cykla oftare. Ordet ”oftare” kan som bekant innebära ett brett urval av innebörder. En gång mer om året kan definieras som oftare. Likaså tre gånger i veckan. En mer djupgående fråga om respondenternas resmönster var därför nödvändig. Därför föll valet på att först ställa en fråga om hur ofta respondenterna cyklar i dagsläget. Svaret följdes upp med en fråga om vilken grad av restidsförbättring som skulle få respondenterna att cykla någon gång extra per år, månad eller vecka, baserat på hur ofta de angav att de cyklade i dagsläget. Respondenterna fick då välja bland ett intervall av restidsförbättringar mellan 1-20 minuter, samt ett alternativ som sa *ej restiden som avgör om jag cyklar mer eller mindre* (se Appendix D).

En missräkning i framtagandet av svarsalternativen var att det fanns cyklister som angav att de cyklade varje dag. Frågan huruvida en restidsförbättring skulle få dem att cykla oftare blev då meningslös. I dessa fall, som dessutom visade sig utgöra en kraftig majoritet, omformulerades uppföljningsfrågan till ”vilken grad av restidsförbättring skulle du uppskatta i din resa?”. Detta framkallar en bias i resultatet, eftersom svaren mer kom att spegla hur respondenterna värderar restidsförbättringar för sin resa, snarare än om det skulle påverka deras val av transportmedel. En missberäkning som sagt, men resultatet anses ändå vara värdefullt eftersom det indikerar hur viktigt det är med kortare restid för respondenterna, vilket kan jämföras med svaren från sektion 1 och på så vis mäta graden av konformitet.

Tabell 4.2. Översikt frekvens av cyklande för respondenterna.

Frekvens av cyklande	Antal respondenter
Någon gång per år	4
Någon gång per månad	2
Någon gång per vecka	16
Flera gånger i veckan	81

Av Tabell 4.2 ser vi att en klar majoritet av respondenterna cyklar flera gånger i veckan. Detta kan tänkas påverka resultatet på så vis att mer frekventa cyklister troligtvis är mer medvetna om tiden det tar dem att cykla sin delsträcka. Kanske ser cyklisterna restiden som något som ingår i deras vardag och därför nöjer sig med nuvarande situation. Å andra sidan hindrar inte det respondenterna från att tycka tvärtom, att en restidsförbättring skulle vara ett upplyftande inslag i deras vardag.



Figur 4.8. Värdering av restidsförbättringar.

Av Figur 4.8 kan utläsas att en klar majoritet av respondenterna anser att det inte är restiden som avgör huruvida de cyklar mer eller mindre. En betydande andel alltså, vilket kan jämföras med resultatet från sektion 1, där kortare restid även där värderades lågt. Varför betyder restidsförbättringar inte mer för cyklister? Enligt Björklund och Carlén (2012) minskar betydelsen av restid för respondenterna ju säkrare cykelmiljön är. Förklaringen borde då vara att cykelmiljön på nuvarande cykelbana mellan Malmö och Lund, är så pass bra att restidsförbättringar inte efterfrågas i så stor utsträckning. Problemet med det resonemanget är som tidigare nämnts att det är orealistiskt att respondenterna anser cykelvägen vara säker med tanke på att de värderat säkerhet främst i rangordningsövningen. Det ska heller inte glömmas bort att 42 respondenter faktiskt efterfrågade en restidsförbättring. Av denna grupp angav flest personer en restidsförbättring mellan 5-10 minuter. 10 personer ville ha högre restidsförbättring än så och 11 personer kunde nöja sig med en restidsbesparing mellan 3-5 minuter. Det kan nämnas att flertalet av de respondenter som angav en restidsförbättring mellan 1-10 minuter möjligtvis kan ha antagit att en högre sådan var orealistisk och därför undvek de högre restidsintervallerna.

Restidsförbättring enligt Malmö-Lund-cyklister

Eftersom den planerade snabbcykelvägen förväntas förkorta restiden mellan Malmö och Lund med hela 17 minuter (Nilsson och Larsson, 2013) kan det vara intressant att titta på vad respondenterna på just denna delsträcka anser om restidsförbättringar. Denna grupp respondenter utgörs av 43 individer (se Tabell 4.3) och av dessa tycker 58 procent att en restidsförbättring är oväsentlig för deras fortsatta resande. 21 procent angav en restidsförbättring på 5-10 minuter. Dessa resultat skiljer sig med andra ord inte från svaren av

hela gruppen respondenter. Den skillnad som framträder är på de mest extrema tidsförbättringarna, där majoriteten av de svarande är Malmö-Lund-cyklister. Denna kategori rör sig dock om så få respondenter att det knappast kan sägas vara relevant för att dra vidare slutsatser.

Tabell 4.3. Översikt värdering av restidsförbättring för Malmö-Lund-respondenter.

Restidsförbättring	Antal	Procent
1-3	1	2
3-5	1	2
5-10	9	21
10-15	3	7
15-20	4	9
Ej restiden som avgör om jag cyklar mer eller mindre	25	58

Slutsatser av svaren från sektion 3: Restidsförbättring

De slutsatser som dras från svaren av sektion 3 är att:

- Cirka 80 % av respondenterna cyklar flera gånger i veckan.
- En klar majoritet (cirka 60 procent) anger att restiden ej är avgörande för om de cyklar mer eller mindre.
- Värderingen av restidsbesparingar kan bedömas vara lågt, vilket överensstämmer med svaren från sektion 1.
- Svaren från Malmö-Lund-cyklister uppvisar stora likheter med svaren från övriga respondenter.

4.1.5 Bortfallsanalys

Vid genomförandet av de strukturerade intervjuerna, bedömdes flödet av cyklister vara för högt för att en samtidig observation av förbipasserande individer skulle vara genomförbar. Därför valdes istället att genomföra en kompletterande observation vid ett senare tillfälle för att möjliggöra en bortfallsanalys. Läs mer om själva utförandet av denna observation i avsnitt 2.2.3.

Tabell 4.4. Översikt demografisk data från observation och standardiserade intervjuer.

Variabel	Värden	Observation		Stand. intervju	
		Antal	%	Antal	%
Kön	Kvinna	348	47	50	49
	Man	394	53	53	51
	Kvinna + Man	742	100	103	100
Åldersgrupp	<20 år	36	5	2	2
	21-30 år	138	19	33	32
	31-49 år	542	73	47	46
	>50 år	26	3	21	20
Sportig klädsel	Ja	178	24		
	Nej	564	76		

Observationen genomfördes mellan klockan 07.00-11.00 en vardag. Eftersom insamlingen av de standardiserade intervjuerna skedde samma tider, men under två dagar, har resultaten från observationen multiplicerats med 2 för att få ett mer realistiskt värde på hur många cyklister som passerade under intervjuerna. Vid granskningen av resultatet från observationen bör därför fokus ligga vid de procentuella andelarna och inte antalet. Som tidigare nämnts i avsnitt 2.2.3 så är det av mindre intresse att veta hur många som inte svarat på formuläret, eftersom undersökningen helt enkelt pågick så länge som det krävdes för att uppnå det förutbestämda antalet intervjuer. Däremot är det intressant att utreda vem som svarat i mindre utsträckning, något som kan utläsas i Tabell 4.4.

Jämn könsfördelning

I Tabell 4.4 kan utläsas att könsfördelningen är relativt jämn mellan de båda tillfällena *Observation* och *Standardiserade intervjuer*. Båda tidpunkterna uppmäter en nästan likvärdig andel kvinnor och män. Enligt rapporten *Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund* (2013) gjordes liknande mätningar där resultatet även där uppvisar en jämn könsfördelning på 47 % kvinnor och 53 % män. Resultatet från den kvantitativa undersökningen kan därför antas vara representativt för denna variabel.

Överrepresentativitet från äldre och yngre

När det gäller åldersfördelningen uppvisar bortfallsanalysen inte samma grad av konformitet. Vid insamlingen av de standardiserade intervjuerna låg fördelningen relativt jämnt mellan de

tre äldre åldersgrupperna 21-30 år, 31-49 år och personer över 50 år, där 31-49-åringarna ändå toppade på 46 %. Vid observationen sågs samma mönster men med betydligt större dominans från 31-49-åringarna (73 %) och klart mindre andel personer över 50 år (3 %). Detta innebär att individer ur den äldsta åldersgruppen har varit mer benägna att svara på frågeformulären än resterande åldersgrupper, speciellt 31-49-åringarna, som var minst representerade i förhållande till sitt antal. Även 21-30-åringarna är överrepresenterade, där 32 % som svarade på intervjuerna kan jämföras med 19 % som passerade under observationen. Både observationen och tillfället för de standardiserade intervjuerna uppvisar ett lågt antal yngre personer (<20) som passerat/svarat. Anledningen antas vara att cykelstråket mestadels lämpar sig för eftergymnasial studiependling samt arbetspendling och därför i högre utsträckning trafikeras av individer i arbetsför ålder. Detta förklarar också den låga andelen äldre över 50 år som passerade under observationstillfället.

Uteblivna svar från de mest "extrema" cyklisterna?

Under intervjutillfällena uppfattades en svårighet i att samla in svar från de mest "extrema" cyklisterna, som enligt min egen definition karaktäriseras av sportig klädsel, modern utrustning och en högre hastighet än genomsnittet. Anledningen tros vara att dessa cyklister i högre utsträckning än genomsnittet, använder cykelsträckan som ett träningsmoment och därför visar mindre benägenhet för att stanna upp i onödan. En hypotes tog sin form om att svarsfrekvensen från denna grupp med stor sannolikhet är mindre än för övriga cyklister. Under intervjutillfällena noterades inte information om huruvida cyklisterna såg "sportiga" ut, men en sådan variabel lades till i formuläret inför observationstillfället. Detta för att kunna föra resonemang kring hur stor andel av populationen som är "extremcyklister" enligt definitionen ovan och därmed troligtvis underrepresenterade i denna studie.

Enligt resultatet från observationen utgör denna grupp ungefär en fjärdedel av totala populationen (se Tabell 4.4). Även om en del av dessa personer svarat på formuläret kan det med stor sannolikhet sägas att det skett i mindre utsträckning än för övriga cyklister. Vad blir då konsekvenserna av detta? Man kan spekulera i vilka olikheter som finns i värderingarna mellan "extremcyklister" och övriga cyklister, eller om det finns sådana skillnader överhuvudtaget? Mer forskning på ämnet skulle vara intressant att ta del av – och nödvändigt innan slutsatser kan dras om vad konsekvenserna av bortfallet får på denna studie.

Slutsatser av bortfallsanalys

Från bortfallsanalysen kan följande slutsatser dras:

- Resultatet kan fastslå en jämn och representativ könsfördelning.
- Åldersfördelningen på respondenterna visar på en viss skevhet i jämförelse med resultatet från observationen:
 - 31-49-åringarna är en klart dominerande cykelgrupp, vilket framträder betydligt mer i resultatet från observationen (73 %) än från de standardiserade intervjuerna (46 %).

- Det ser ut att vara en överrepresentativitet från cyklister över 50 år och likaså för åldersgruppen 21-30. Detta på bekostnad av den till antalet sett dominerande gruppen 31-49-åringarna.
- Cykelvägen trafikeras i första hand av personer som antingen studerar på högskola/universitet eller arbetar.
- ”Extrema” cyklister utgör en betydande del av populationen på cykelstråket – ungefär var fjärde cyklist bär sportig klädsel, har modern utrustning och cyklar snabbare än genomsnittet. Denna grupp antas vara underrepresenterad i resultatet av de standardiserade intervjuerna.

4.2 Studiens kvalitativa intervjuer

I det här avsnittet presenteras resultatet av de kvalitativa intervjuerna med strategiska aktörer. Som tidigare nämnts består den kvalitativa delen av intervjuer med tre representanter från tre olika offentliga instanser. Alla intervjuerna ägde rum på den förvaltning som respektive informant representerar. Upplägget för de tre intervjuerna var snarlikt, med frågor som fokuserade på hur informanterna, tillsammans med den organisation de representerar, jobbar för att skapa en snabbcykelväg som är attraktiv för brukarna. Vidare fick informanterna svara på vilka faktorer de tycker är viktigast att ta hänsyn till vid utformningen av snabbcykelvägen. Det ställdes även frågor om vad informanterna ansåg om användning av medborgare i planeringsprocessen. För fullständig intervjuguide se Appendix E. Även om dessa teman låg som grund i samtliga intervjuer anpassades frågorna efter situationen, vilket är brukligt för en semi-strukturerad intervju (Bryman, 2002).

I denna studie kallas personerna som intervjuats för informant 1, 2 och 3. Nedan följer en översikt över deras roll samt vilken organisation de representerar.

Tabell 4.5. Översikt intervjuer.

Informant	Organisation	Roll
1	Trafikverket	Planerare cykel- och gångtrafik
2	Region Skåne	Mobilitetsfrågor
3	Malmö Stad	Trafikplanerare

4.2.1 Snabbcykelvägen enligt informanterna

Cykelrutten mellan Malmö och Lund beskrivs som det starkaste cykelstråket i Skåne (Trafikverket, 2014). För att locka nya cykelpendlare till stråket ska den nya snabbcykelvägen främst karaktäriseras av en hög standard som erbjuder bra möjligheter för pendlingscyklister att snabbt, säkert och komfortabelt ta sig mellan bostad och arbets- eller studieplats (Nilsson och Larsson, 2013). Informant 1 beskriver två övergripande mål med projektet: Dels förbättra för de som redan cyklar, dels få fler att börja cykelpendla. Det viktigaste är att få till en hög standard och ge cykelstråket ett sammanhang så att det finns en röd tråd genom hela färdleden (informant 1). För Malmö Stads räkning är deras ambition att snabbcykelvägen ska bidra till att öka andelen cyklister i kommunen (informant 3).

Restidsbesparingar enligt informanterna

I rapporten *Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund* (2013), görs beräkningar på restidsbesparingar som förväntas uppnås vid anläggningen av en ny snabbcykelväg. En förkortad restid på 17 minuter mellan Malmö och Lund (av totalt 70 minuter) anges komma till stånd, vilket motsvarar en restidsminskning på 24 % sett till hela stråket. Med denna förbättrade restid förväntas en flödesökning av cyklister på 18 % för hela stråket (Nilsson och Larsson, 2013). Med denna information som bakgrund ansågs det intressant att fråga informanterna hur viktigt de anser att restidsbesparingar faktiskt är för att

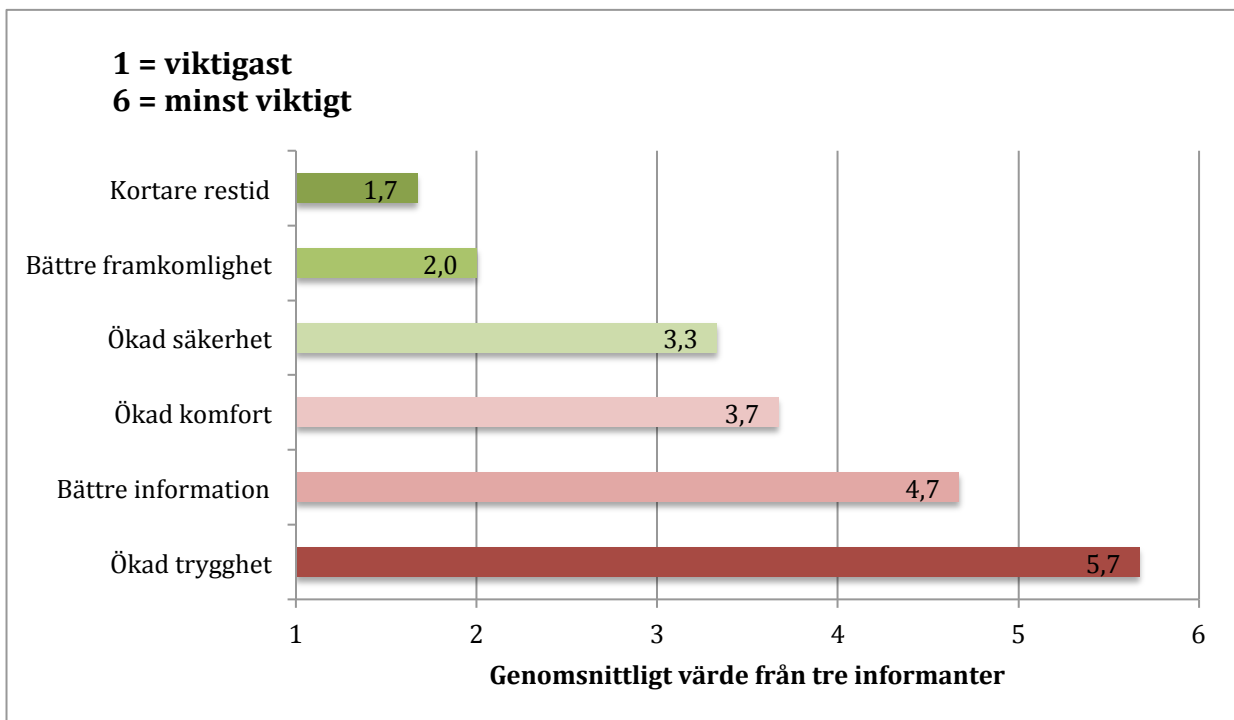
den nya snabbcykelvägen ska bli en framgång. Informant 2 gav ett något splittrat svar på denna fråga. Å ena sidan menade personen att restidsbesparingar är viktigt att få till som ett resultat av snabbcykelvägen för att den ska bli attraktiv för brukarna. Speciellt på de anslutande delsträckorna till Malmö och Lund (Hjärup-Lund och Burlöv-Malmö) ansåg informant 2 att den relativa restiden är väldigt viktig. Å andra sidan svarade informanten att många av individerna cyklar just för cyklingens skull och den positiva hälsoeffekt som tillkommer. I det fallet är troligtvis inte restiden så betydelsefull (informant 2). Informant 1 menade att restid är av betydelse eftersom det anses viktigt vid pendling, men poängterade samtidigt att andra faktorer är viktiga att ta hänsyn till, exempelvis upplevelser längs sträckan.

Det forskas på det här och det har visat sig att cyklister inte alltid tar den snabbaste vägen utan ibland föredrar mer attraktiva områden” (informant 1, 2015-04-16).

Det kan vara så att restid värderas högt just för att den går att beräkna och därmed sätta ett pris på (informant 1).

Rangordningsövning med informanterna

Vid ett tillfälle under intervjun ombads informanterna att själva fylla ut sektion 1 i frågeformuläret från den kvantitativa studien. Rangordningsövningen presenterades på samma sätt som för cyklisterna och informanterna fick möjlighet att värdera faktorerna bättre framkomlighet, ökad säkerhet, bättre information, ökad komfort, ökad trygghet och kortare restid. Denna övning genomfördes med informanterna i syfte att möjliggöra en jämförelse mellan planerare och brukare. Resultatet från rangordningsövningen med informanterna presenteras i Figur 4.9. Svaren från de tre intervjupersonerna har slagits ihop i syfte att lättare kunna illustrera deras totala värdering av faktorerna.



Figur 4.9. Informanternas/planerarnas värdering av faktorer genom rangordning 1-6.

Resultatet från denna övning är som bekant genomförd med endast tre informanter, vilket gör att Figur 4.9 inte är representativ för alla aktörer som är inblandade i planeringen av snabbcykelvägen. Det kan dock ge en indikation på vad konsekvenserna blir av att ha en beslutsfattande minoritet som fått/inte fått stöd eller input från allmänheten gällande ett kommande projekt. Informanterna ombads utgå från sin yrkesroll och prioritera de faktorer de tror kommer gynna nya och nuvarande cyklister mest. Utifrån informanternas samlade svar framgår det att kortare restid anses som viktigast, tätt följt av bättre framkomlighet. Vidare följer ökad säkerhet och komfort. Information och trygghet värderas lägst med ett genomsnitt på 4,7 respektive 5,7.

Efter att ha genomfört denna övning tillsammans med informanterna presenterades svaren från samma övning gjord i den kvantitativa studien. Resultatet från brukarna visades upp för informanterna i samma format som kan ses i Figur 4.3. I samband med det fick informanterna svara på frågan: *Vad tror du att svarsresultatet från brukarna beror på?*

Alla informanterna uppvisade viss grad av förvåning över resultatet från den kvantitativa undersökningen. Mest anmärkningsvärt ansågs vara att brukarna inte prioriterade kortare restid högre än vad som framställs i Figur 4.3 (informant 1 och 3). Informanterna 1 och 3 uttryckte båda det som intressant att se skillnaderna på sina egna svar och brukarnas. De hade dock inga förklaringar eller funderingar kring varför respondenterna i den kvantitativa undersökningen svarat så som de gjort.

”Det är ju intressant att veta att de som jobbar med planering har en annan uppfattning än de som cyklar!” (informant 1, 2015-04-16).

Informant 2 trodde att anledningen till att brukarna inte värderade kortare restid högre än vad som är fallet i den kvantitativa undersökningen, är att de inte tror att den faktiskt kan påverkas speciellt mycket. Informanten spekulerade om att individer som idag inte cyklar, men som funderar på att börja eller har möjlighet till det, kanske skulle resonera annorlunda (informant 2).

En anmärkningsvärd skillnad i resultatet mellan planerarna och brukarna är värderingen av trygghet, som värderas högt av (speciellt de kvinnliga) brukarna men prioriteras lägst utav alla faktorer bland planerarna. Eftersom den nuvarande cykelbanan går längs med gamla Lundavägen och inte kantas av så många gömda delar, tycker informant 1 att den höga värderingen av ökad trygghet bland brukarna är förvånande. Alla tre informanterna tycker dock att den höga värderingen av säkerhet från brukarna är förväntad. Detta eftersom säkerhet utgör grunden för ett attraktivt cykelstråk (informant 1) och är något som sätts på prov vid varje cykeltillfälle (informant 2). Likaså uppfattades den lågt prioriterade faktorn bättre information som väntad, eftersom den inte är så intressant för individer som redan cyklar och som är väl medvetna om sträckans egenskaper (informant 2).

Fel prioriteringar?

I rapporten *Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund* (2013) anges att det i dagens sträckning finns 46 korsningar som kan vara en trafikfara, och på den nya snabbcykelvägen beräknas dessa bli färre, men det kommer ändå vara drygt 30 trafikfarliga korsningar kvar. På frågan *om det kan vara så att fel prioriteringar tillämpas den nya snabbcykelvägen, med tanke på att intresset för en förkortad restid verkar vara ganska svårt hos cyklisterna i jämförelse med ökad säkerhet?* – medgav informant 3 att så kan vara fallet. Även informant 2 gav ett visst medhåll.

Informanterna om medbestämmande

Vidare i intervjuerna ställdes frågan: *Har det genomförts några medborgardialoger med allmänheten angående snabbcykelvägen och/eller planeras det några sådana i framtiden?*

Informant 3 meddelade att det har genomförts workshops med allmänheten angående projektet. Bland annat hölls ett seminarium med cyklister, tjänstemän och politiker i början på 2012, där individer med cykelintresse fick chans att diskutera och ventilera sina åsikter om vad som ska präglade snabbcykelvägen (informant 3). Det som framkom på detta seminarium var bland annat att trafiksäkerhet var bland det viktigaste att ta hänsyn till vid utförandet av nya cykelbanor. Exempel på andra synpunkter som framfördes var läplanteringar, breda kurvor, planskilda korsningar, pumpstationer och separation från fotgängare (Malmö Stad, 2012).

Informant 1 förklarar att det inte varit några sådana dialoger från Trafikverkets sida eftersom den formella planläggningsprocessen precis har startat. I det arbetet ska samråd med Länsstyrelsen utföras (informant 1). Det har förvisso genomförts en åtgärdsvalsstudie där några cyklister varit med, men inga formella samtal har ännu ägt rum (informant 1). Informant 1 tycker att det skulle vara bra med extra dialogsamtal med cyklisterna som ska använda stråket, men medger samtidigt att det sällan genomförs dialoger med cyklister. Detta eftersom formella samråd oftast riktar sig till berörda markägare, som förvisso har rätt till att påverka projekt som berör deras ägor, men som å andra sidan kanske inte ens kommer använda den nya infrastruktur som planeras för. Användarna (i det här fallet brukarna av snabbcykelvägen) som egentligen är mycket berörda av projektet, men däremot inte *direkt* berörda i lagens mening, riskerar då att bli utan inbjudan till ett eventuellt medborgardialogsmöte. Denna tendens tas även upp av Wahl (2013), som menar att lite görs från planerarens håll för att aktivt fånga in en större målgrupp till dialogmöten. Möjligheterna till att ge synpunkter verkar ges till de personer som direkt berörs av projektet.

Även informant 2 nämner den informella åtgärdsvalsstudien som den enda form av samtal som genomförts. Informanten menar dock att tjänstemän inom planering antagligen vet vad som är bäst, utifrån de ekonomiska ramar som finns tillgängligt. Något samråd med allmänheten gav personen i fråga inte mycket för, eftersom personen ansåg att sådana tillfällen sällan bidrar med särskilt mycket. Det blir här tydligt att attityden gentemot medbestämmande kan skilja sig inom olika offentliga organisationer. Detta stämmer överens

med Wahl (2013), som fastslår att det råder olika kulturer inom offentlig verksamhet, där förslag till medbestämmande ibland bemöts med negativ inställning från kollegor och chefer.

”Och det är möjligt att det [medbestämmande] är bättre, men jag kan tro att ur ett planeringsperspektiv så är det bättre att bara sätta ner foten – såhär kör vi. Man bestämmer vad som är bäst.” (Informant 2, 2015-04-16).

I en av intervjuerna hävdar informant 3 att medbestämmande i planeringen är viktigt, men att det samtidigt inte är bra om det sker för mycket inblandning av allmänheten. Detta eftersom för mycket åsikter och synpunkter blir svårt att hantera och kan leda till att planeringsprocessen blir för segdragen (informant 3). Listerborn (2007) menar att det inte är ovanligt att planerare blir avskräckta från att genomföra en medbestämmandeprocess just därför att det kan vara svårt att hantera den input som kommer in.

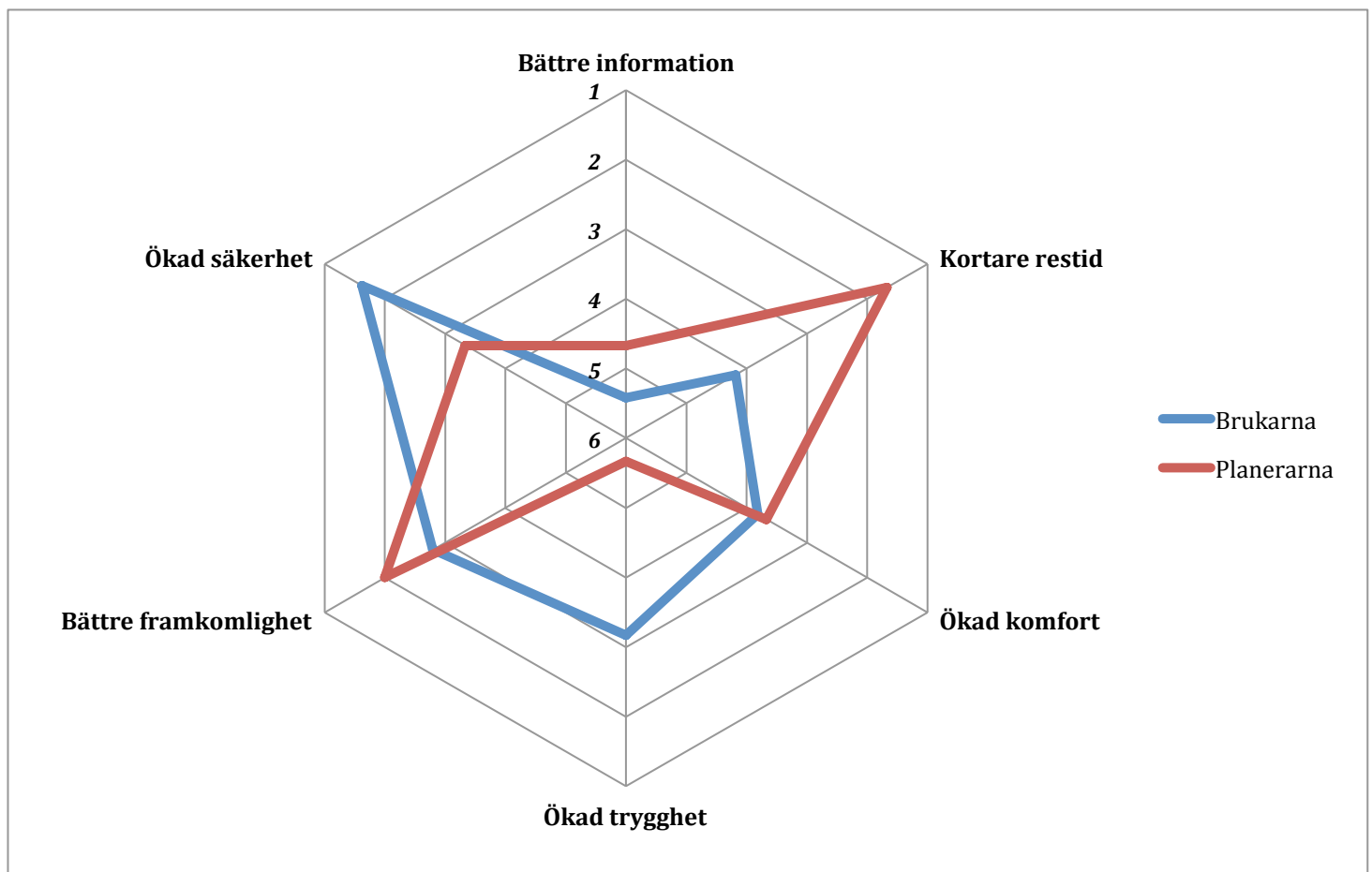
Informanterna om homogenitet

Frågan om cyklisterna som en homogen eller heterogen grupp låg som ett latent inslag under intervjuerna för att ge informanterna möjligheten att själva ta upp frågan på tal. Informanterna verkade utgå från att cyklisterna består av olika individer med olika behov. Snabbcykelvägen ska vara till för alla grupper, oavsett om det handlar om skolpendling, arbetspendling eller andra ärenden (informant 1). Det finns även skäl för att skilja på vana cyklisterna och nyttillkomna cyklisterna, eftersom dessa har olika behov (informant 2). Även informant 3 anser att det är viktigt att ta hänsyn till cyklisterna som en grupp med olika egenskaper och behov. Hur det här ska gå till i praktiken är det dock ingen av informanterna som kan svara på. Informant 1 och 2 belyser att det finns ett problem med att cyklisterna och fotgängarna oftast församman under ett paraply, vilket kan leda till motsättningar mellan grupperna på grund av deras olika sätt att röra sig i trafiken.

4.3 Överens eller inte? Jämförande analys av svaren från brukare och planerare

Syftet med studien har delvis varit att ta reda på vad brukarna och de strategiska aktörerna tycker är viktigt att ta hänsyn till i etableringen av snabbcykelvägen. Detta har besvarats i avsnitt 4.1 respektive 4.2. Vi vet nu vad som anses vara viktigt i respektive segment (brukare och planerare). Det är nu dags att besvara nästa del av frågeställningen: *Korresponderar eller skiljer sig svaren åt mellan planerare och potentiella brukare?*

Till hjälp för att besvara denna frågeställning har vi dels svaren på frågorna om restidsförbättring, dels jämförelsen av segmentens svar på rangordningsövningen. Vi börjar med att granska den senare delen, som presenteras i ett polärddiagram nedan.



Figur 4.10. Jämförelse av brukarnas och planerarnas svar i rangordningsövningen. Beakta att 1 = viktigast och 6 = minst viktigt.

Av Figur 4.10 kan man utläsa att segmentens svar överensstämmer relativt väl för tre av de totalt sex variablerna. Bättre information, ökad komfort och bättre framkomlighet värderas ungefär lika högt av både brukarna och planerarna. Svaren skiljer sig dock åt på de resterande variablerna ökad säkerhet, ökad trygghet och kortare restid. Vi kan alltså se en skillnad i hur planerarna och brukarna värderar bland annat säkerhet, som i genomsnitt var det viktigaste för cyklisterna men som prioriterades lägre än både restid och framkomlighet av planerarna. Det

verkar dock inte som att planerarna *inte* anser säkerhet som viktigt. Tvärtom ansåg planerarna i intervjuerna att säkerhet är grunden för ett bra cykelstråk. Det kan snarare tänkas vara så att säkerhet ses som viktigt, men att restidsförbättringar bedöms ge större samhällsekonomiska vinster. Som informant 1 påpekade kan restidsförbättringar ges ett pris, vilket gör att dessa kan räknas hem som vinst i samhällsekonomiska kalkyler och därmed ge större legitimitet för ett projekt.

Ökad trygghet prioriterades relativt högt hos brukarna – på tredje plats efter säkerhet och framkomlighet. Som vi sett tidigare i studien anser kvinnor att trygghet är näst viktigast efter säkerhet. Planerarna däremot rangordnade trygghet som minst viktigt. Hur kommer det sig? Informant 1 ansåg det som märkligt att brukarna gjort denna rangordning eftersom informanten upplevde att nuvarande cykelväg mellan Malmö och Lund är tillräckligt upplyst samt har en öppen karaktär, vilket borde göra att stråket känns tryggt. Åtminstone en av planerarna verkar således ha gjort värderingen av ökad trygghet med tanken om att det redan är tillräckligt tryggt och därför är det viktigare att prioritera övriga faktorer. Brukarna förefaller däremot vara av annan åsikt, kanske för att trygghet symboliserar ett sorts fundamentalt basbehov (Maslow, 2013) och därför värderas högt oavsett nuvarande grad av trygghet som präglar stråket.

När det gäller diskussionen om restid förefaller det även där vara olikheter mellan planerarna och brukarna. De förstnämndas svar på intervjuerna uppvisar en klart nyanserad bild av restid, eftersom de medger att den är viktig, men samtidigt anger att restiden är olika viktig beroende på vilken grupp av cyklister det pratas om (informant 2). Informant 1 refererade även till tidigare forskning, som indikerar att cyklister inte alltid tar den mest tidseffektiva vägen utan också värdesätter andra värden såsom upplevelser längs vägen. Brukarna uppvisade en relativt likgiltig hållning gentemot restidsbesparingar i jämförelse med resterande faktorer som mättes i undersökningen. Det är möjligt att det hade varit annorlunda svar om individer som inte cyklar hade tillfrågats. Cirka 60 % (se Figur 4.8) av respondenterna ansåg att restiden inte avgör om de cyklar mer eller mindre. Restiden är med andra ord en variabel som värderas olika bland segmenten. Som nämndes tidigare verkar det dock som att planerarna är medvetna om att restiden har olika värden och kanske inte är den mest viktiga faktorn för alla. Svaren från rangordningsövningen indikerar ändå att de anser restiden vara av stor betydelse för cyklister som rör sig mellan Malmö och Lund.

Slutledningen av denna jämförelse blir att värderingarna hos planerarna och brukarna gällande faktorer som rör snabbcykelvägen korresponderar till viss del, men uppvisar även olikheter. Vid intervjuerna kunde det urskiljas att planerarna hade förväntat sig ett annat resultat från brukarna än vad som presenterades för dem. Deras reaktion indikerar att det finns prioriteringar hos cyklisterna man inte räknat med, vilket speglas i de differentierade svar som framkommit i studien.

5. BEHOV AV DIALOG? DISKUSSION ANGÅENDE MEDBESTÄMMANDE I PLANERINGEN AV SNABBICYKELVÄGEN MELLAN MALMÖ OCH LUND

Genom insamlade svar från den kvantitativa undersökningen har det införskaffats information om vilka faktorer som värderas högst och lägst hos brukarna. Intervjuerna med informant 1, 2 och 3 har bidragit med mer djupgående information om uppfattningar och arbetssätt gällande medbestämmande och utformning av snabbcykelvägen. Det teoretiska ramverket har försett studien med kunskap om möjligheter och brister med medbestämmande, samt kastat ljus över de tendenser som präglar värderingar av restidsbesparingar. Den kvarstående delen av frågeställningen är nu: *Utifrån teori och empiri, hur bedöms behovet av medbestämmande i planeringsprocessen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund vara?*

5.1 Vad bestämmer behovet?

Vad som är bra och nödvändigt med medbestämmande från allmänheten har redan diskuterats (se kapitel 3). Men hur vet tjänstemän och beslutsfattare att behovet av dialoger är mättat? När avgörs det att en fullständig och korrekt bild av verkligheten är införskaffad? Vad bestämmer behovet? Ett behov uppstår vid ett krav på att upphäva någon form av brist (NE, 2015). Första steget i en planeringsprocess borde således vara att identifiera eventuella brister, innan det kan bestämmas att ett behov ens existerar. I Sverige har det bestämts att det alltid finns en brist av medbestämmande vid uppförande av nya översikts- och detaljplaner. Denna brist är tänkt att upphävas med hjälp av olika former av samråd. Resultatet av samrådsövningarna är tänkt att mynna ut i åtgärder, som ska råda bot på den brist som identifierats initialt. Optimalt vore om alla berörda är med och påverkar i samråd (SKL m.fl., 2007). Det finns dock inget mått i Plan- och bygglagen som anger när en medborgardialog är fullständig. Kraven anger endast att berörda ska inkluderas i planprocessen via samråd (SFS, 2010:900), vilket i sig bidrar med information om vad som är tillräckligt, men inte vad som är bra nog för att gå vidare. Vad behovet av medbestämmande i planeringsprocessen av snabbcykelvägen egentligen är blir därmed svårt att svara på. Konsensus mellan berörda kan i alla fall antas vara målet för en medbestämmandeprocess (Innes och Booher, 2000).

5.2 Behovsbedömning

Baserat på resultatet från studiens empiri, blir bedömningen att det finns ett behov av vidare dialog med allmänheten angående utformningen av snabbcykelvägen. Olikheterna mellan segmenten (planerare och brukare) berör fundamentala faktorer om vad som egentligen ska prägla snabbcykelvägen. Den generella uppfattningen av resultatet är att planerarna lägger stor vikt vid trafiktekniska frågor såsom framkomlighet och restidsbesparingar. Brukarna däremot, värderar mjukare faktorer i högre grad, där säkerhet och trygghet ses som betydligt viktigare frågor att prioritera än restidsbesparingar. Det råder med andra ord inte konsensus mellan segmenten.

5.2.1 Problematisering av begreppet snabbcykelväg

Det kan ifrågasättas om begreppsvalet ”snabbcykelväg” sänder rätt signaler till allmänheten. Syftet med en sådan cykelväg tycks, om man endast tolkar begreppet, vara glasklart – det ska gå snabbt att cykla. Med denna ingång hoppas planerare och beslutsfattare på att kunna behålla samt locka nya individer till cykelanvändning. Informant 2 anger att den största vinningen ligger i att locka nya individer från bilburet färd sätt till cykel. Det är då man kan ”räkna hem” satsningen. Personen kommenterade även brukarnas svala intresse för restidsbesparingar med att ”om man skulle fråga de som funderar på att cykla eller borde göra det, skulle de nog svarat annorlunda” (informant 2). Forskning har dock visat att största anledningen till att cykling är mer populärt i vissa länder, beror på att säkerheten också är betydligt högre i dessa länder (Pucher and Buehler, 2008). Detta gällde speciellt för kvinnor, barn och äldre. Med färre cykelrelaterade olyckor upplevs cykling som mer säkert och lockar en mer diversifierad grupp individer (ibid).

Varför cykel?

Det kan även ifrågasättas om brukarna verkligen cyklar för att det ska gå snabbt. Restid har i och med nya tekniska innovationer och ändrade resvanor genomgått en förändring som kan göra resan till en mer positivt uppskattad aktivitet (Banister, 2007). Escape theory (Heinze, 2000) går ut på att restiden mellan hem och arbetsplats kan vara en uppskattad tidpunkt på dagen, som kompenserar för försämrad livskvalité i form av stress och ökad arbetsbelastning. Restiden får då ett högre värde eftersom den kan bryta av vardagen och användas för annat syfte än bara som transportsträcka. Frågan om brukarna till snabbcykelvägen cyklar för att det ska gå snabbt blir därför relevant. Kanske är detta en grundläggande fråga som borde ställts i början av projektet?

5.2.2 Förförståelse

Det är troligt att planerarna har gått in i projektet med en viss grad av förförståelse angående vad brukarna vill ha. Detta är inte unikt i planeringssammanhang – planerare och beslutsfattare går ofta in i projekt med en förförståelse om hur allmänheten ”vill ha det” (Aleshire, 1970). Dessa uppfattningar är mer eller mindre baserade på egna erfarenheter och kanske inte alls stämmer överens med verkligheten (ibid). I detta fall avspeglas planerarnas förförståelse i att restidsbesparingar överdrivs och trygghet underskattas. Ser man detta ur ett jämställdhetsperspektiv blir mäns värderingar prioriterade över kvinnors eftersom män enligt rangordningsövningen (se Figur 4.4) i högre grad förespråkar kortare restid än kvinnor. Kvinnor å andra sidan värderar trygghet som näst viktigast, alltså betydligt högre i jämförelse med planerarna som ansåg trygghet vara minst viktigt. Problematiken med representativitet inom medbestämmande är känd sedan tidigare (SKL, 2013). Att dessutom planerare och beslutsfattare (som ofta består av en homogen grupp individer), fattar beslut baserat på egna erfarenheter, kan hämma det demokratiska syfte som planering försöker uppfylla.

5.3 Medbestämmande – vilka vinningar kan det betyda för snabbcykelvägen?

Det görs i denna studie en bedömning att projektet med snabbcykelvägen är i behov av mer synpunkter från brukarna än vad som getts hittills. Med vad kan vinsterna bli av mer medbestämmande i detta sammanhang?

1. Den första fördelen är den mest uppenbara – vid genomförandet av medborgardialoger öppnas chansen upp för fler att påverka. Möjligheten till en representativ dialog är förhållandevis stor eftersom könsuppdelningen är så pass jämn på nuvarande cykelstråk mellan Malmö och Lund. Jämställdhetsaspekten kan då räknas med och bidra till en mer demokratisk beslutsprocess om vad som ska prägla snabbcykelvägen.
2. En andra fördel kan vara att snabbcykelvägen får präglas av det som brukarna anser vara mest viktigt. Detta kan innebära att mer fokus riktas på att göra stråket mer säkert och tryggt, samt mer framkomligt snarare än snabbt för cyklisterna.
3. För det tredje så kan konsultationen av allmänheten leda till att satsningar görs där de behövs mest, det vill säga de statliga medel som finns tillgängliga distribueras på rätt saker.
4. Sist så är chansen att få över fler nya cyklister större om det satsas på faktorer som är av betydelse för brukarna. Björklund och Carlén (2012) menar att bättre *utformning* av infrastruktur och faciliteter kan få högre avkastning än restidsbesparingar i form av fler individer som skiftar transportsätt till cykel, på grund av ökad säkerhet och trygghet i den närliggande cykelmiljön.

5.4 Begränsningar – vad hindrar ett lyckat medbestämmande i planeringen av snabbcykelvägen?

Det finns även faktorer som kan komma att försvåra arbetet med att upprätta en eventuell medbestämmandeprocess.

1. För det första verkar det vara problematiskt att få till dialoger med användarna, det vill säga cyklisterna, eftersom dialogerna traditionellt sett riktar sig till berörda boende och markägare. För att få till en givande dialog behöver denna norm luckras upp – det är trots allt användarnas synpunkter som är mest intressanta.
2. En annan begränsande faktor är de negativa attityder till medbestämmande som kunde uppfattades i intervjuerna med planerarna. Inställningen hos planerare och beslutfattare angående medbestämmande kan spela avgörande roll för hur arbetet med medbestämmande bedrivs (Wahl, 2013). Det är därför av vikt att en arbetskultur positivt inställd till medbestämmande införs i ett tidigt skede av projektet.
3. Det finns en svårighet i att nå ut till alla potentiella brukare, exempelvis nuvarande bilister och kollektivtrafikresenärer.

6. SLUTSATSER

Vad anser planerarna respektive brukarna angående vad som ska prägla snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund? Stämmer deras åsikter överens eller inte? Hur ser behovet av medbestämmande ut i planeringsprocessen? Utifrån studiens resultat kan slutsatser dras rörande den frågeställning som satte ramen för arbetet.

Brukarnas, dvs. cyklisterna som trafikerar nuvarande cykelförbindelse mellan Malmö och Lund, uppvisar värderingar som säger att en säker, framkomlig och trygg snabbcykelväg är viktigare än en snabb snabbcykelväg. Framkomlighet är högt prioriterat, men den höga värderingen av framkomlighet beror inte på att det förknippas med kortare restid. Denna slutsats stöder resultat från tidigare forskning som anger att cyklister är villiga att resa längre tid i en cykelmiljö som upplevs som säker och attraktiv (Tilahun et al. 2007). Det visade sig även inte spela så stor roll för majoriteten av respondenterna huruvida det blev restidsförbättringar eller inte. Brukarnas svar stämmer snarare mer överens med Vredin Johanssons et al., (2006) slutsatser om att bekvämlighetsaspekter, säkerhet och framkomlighet är värdefulla incitament för att få folk att cykla mer. Det uppvisades också en viss skillnad mellan kvinnliga och manliga respondenter, där kvinnor värderade trygghet i högre grad än män, som i sin tur värderade kortare restid högre än vad kvinnor gjorde. Det kan därmed diskuteras vems intressen som egentligen representeras vid etableringen av en *snabbcykelväg*?

De strategiska aktörer som intervjuats anger generellt att kortare restid och bättre framkomlighet är mest betydelsefullt för den nya snabbcykelvägen. De tre informanterna uppvisar dock en nyanserad bild gällande betydelsen av restid, där de menar att cyklisters olika behov behöver tillgodoses vilket innebär att kortare restid inte alltid är viktigast för alla. Trygghet värderades av planerarna som minst viktigt, vilket är anmärkningsvärt med tanke på det grundläggande behov som trygghet utgör.

I jämförelsen av svaren från brukarna och planerarna framkommer olikheter som tyder på att planeringsprocessen av snabbcykelvägen hade gynnats av mer medbestämmande från brukarna. Detta eftersom de strategiska aktörerna verkar ha gått in i projektet med förförståelsen om att brukarna vill ha det på ett visst sätt, men att denna förförståelse inte stämmer med verkligheten. Det har enligt informant 3 förts viss dialog med cyklister från Malmö Stads sida, men de synpunkter som kommit fram där tycks behöva kompletteras med ytterligare dialoger för att ge en mer korrekt bild av vad som bör prägla snabbcykelvägen. Ett problem som kan uppstå i fallet med snabbcykelvägen, är att samråd vanligtvis förs med berörda markägare och boende i området som är mål för exploatering. Därmed kan de faktiska användarna, i det här fallet cyklisterna, komma att glömmas bort vid medbestämmandeprocessen. Det är därför viktigt att planerarna aktivt söker metoder för att fånga upp de synpunkter som kan tänkas vara betydelsefulla för att skapa ett framgångsrikt cykelstråk. Risker kan annars bli att samrådet endast genomförs i syfte att vinna legitimitet

för projektet, vilket inte är ovanligt i planeringssammanhang (Wahl, 2013 och Listerborn, 2007).

6.1 Rekommendationer

Med utgångspunkt i de resultat som framkommit av denna studie, presenteras här förslag på vad planerarna kan överväga vid ett eventuellt samråd med berörd allmänhet i snabbcykelvägsprojektet.

- **Kommunicera med användarna, inte ägarna.** Som tidigare nämnts är det vanligt att samråd sker med berörda markägare. Snabbcykelvägen berör dock främst cyklister, som inte nödvändigtvis bor utmed sträckan för den nya etableringen, men likväl borde vara målgrupp för en eventuell dialog.
- **Undvik begreppet snabbcykelväg.** Det kan finnas en fara i att utgå från begreppet snabbcykelväg vid en eventuell dialog med brukarna. Detta eftersom det på förhand indikerar vad som ska präglade det nya stråket. En mindre förutbestämd ingång hade varit att föredra, kanske genom att istället använda det förslag som nämndes i inledningen dvs. ”cykelexpressrutt” (Löwing et al., 2012). Alternativt endast benämna det som ”ny cykelbana”.
- **Beakta användarnas heterogenitet.** I studien framställs brukarna som en homogen grupp. Men resultatet uppvisar ändå vissa olikheter i värderingarna från kvinnor och män. Det finns med andra ord en poäng i att beakta representativiteten från de svar som samlas in i en medbestämmandeprocess.
- **Ta tillvara på insamlade synpunkter.** Informant 3 framhöll att det redan genomförts viss dialog med cyklister i seminarieform angående snabbcykelvägen. Enligt anteckningarna från seminariet framkom en rad synpunkter, bland annat att trafiksäkerhet var bland det viktigaste att ta hänsyn till vid utförandet av nya cykelbanor. Exempel på andra synpunkter som framfördes var läplanteringar, breda kurvor, planskilda korsningar, pumpstationer och separation från fotgängare (Malmö Stad, 2012). Det är viktigt att sådana synpunkter får chans att påverka planeringsprocessen, inte minst för att resurserna som lagts på medbestämmandet inte ska vara i onödan.
- **Bestäm syftet för dialogen.** Det är viktigt att reflektera över varför det ska genomföras en medborgardialog. Är syftet med medbestämmandet att vinna legitimitet för projektet? Eller är det att samla in synpunkter från allmänheten som kan övervägas i planering och utförande?

Studien har genomförts på ett specifikt stråk som avgränsas till den planerade snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund. Den har utrett värderingar hos planerare och brukare angående ett antal utvalda faktorer som kan förknippas med cykelresor, i syfte att bidra med kunskap om vilket behov som finns av medbestämmande i den fortsatta planeringen av snabbcykelvägen. Studien kan anses komplettera tidigare forskning gjord om värderingar av cykelresor (ex. Björklund & Carlén, 2012; Vredin Johansson et al., 2006; Pucher & Buehler, 2008), såtillvida att den utreder ett regionalt cykelstråk med fokus på sex

specifika faktorer. Studien undersöker också behovet av medbestämmande och vikten av att implementera sådan i ett tidigt skede av projekt.

Med tanke på studiens avgränsning saknas en övergripande frågeställning om brukarnas inställning till snabbcykelvägen generellt sett. Exempelvis utelämnades möjligheten för respondenterna att lämna egna alternativ på faktorer som upplevs viktiga i utformningen av snabbcykelvägen. Likaså bör urvalets begränsade omfattning beaktas, vilket gör det osäkert till vilken grad resultatet och slutsatserna kan generaliseras. Uppsatsen har som tidigare nämnts också karaktären av en indikationsstudie, och de slutsatser som dras rekommenderas därför följas upp med vidare forskning. Sådan forskning skulle tänkas kunna rikta in sig på problematiken med samråd som enbart riktar sig mot berörda markägare/boende för att extrahera synpunkter från allmänheten. Den sortens problematik bör vara aktuell speciellt vid transportåtgärder, där berörd allmänhet inte nödvändigtvis endast består av markägare/boende i närheten, utan även användare som berörs av sådan transportåtgärd. Vidare forskning rekommenderas även för att belysa eventuella olikheter mellan kvinnors och mäns attityder, av den typ som noterades i denna studie. Jämlikhet i planeringen har uppmärksamats allt mer (Listerborn, 2007; Boverket, 2006) och forskningsbaserad kunskap inom specifika områden, såsom kvinnors och mäns attityder i trafikfrågor, bör vara efterfrågad.

REFERENSER

- Aleshire, R. A. (1970). Planning and citizen participation: Costs benefits and approaches. *Urban affairs quarterly: UAQ*, 5(4).
- Annika Nilsson, Renita Larsson. Samhällsekonomisk analys av ett snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund. Trivector Traffic, 2013, 1.
- Banister, David. The sustainable mobility paradigm. Transport Studies Unit, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK, *Transport Policy* 15 (2008) 73–80, Elsevier.
- Ben-Akiva, Moshe E. & Lerman, Steven R. (1985). Discrete choice analysis: theory and application to travel demand. Cambridge, Mass.: MIT Press
- Björklund, Gunilla & Carlén, Björn (2012). Värdering av restidsbesparingar vid cykelresor [Elektronisk resurs]. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut
- Boverket. 2015. Medborgardialog. <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/kommunalplanering/medborgardialog1/> (Hämtad 2015-05-02).
- Boverket. 2014. PBL Kunskapsbanken – en handbok om plan- och bygglagen. Val av förfarande. <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/detaljplanering/detaljplaneprocessen/val-av-forfarande/> (Hämtad 2015-05-06).
- Boverket. 2010. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt. <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf>. Hämtad (2015-05-25).
- Boverket. 2006. Jämna steg – Checklista för jämställdhet i fysisk planering. Upplaga: 1:1. Tryck: Boverket internt. ISBN: 91-7147-950-3. Text: Karin Gylling och Kerstin Andersson.
- Bryman, Alan (2002) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Upplaga 1:5. Översättning Björn Nilsson. Sahara Printing, Egypten 2009.
- Evans-Cowley, J., Hollander, J., 2010. The new generation of public participation: internet-based participation tools. *Planning Practice and Research* 25 (3), 397–408.
- Julia Chan, Renita Larsson, Josef Sheik-Khalil. Trafikverket. Förstudie: Supercykelväg, Malmö- Lund. Malmö, Burlöv, Staffanstorps och Lunds Kommun. Skåne Län. *Remisshandling* 2012-01-04.
- Denscombe, Martyn (2009) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom*

samhällsvetenskaperna. Upplaga 2:4. Studentlitteratur, Lund. India 2011.

Fagerfors, Ellie Alexandrou; Christensson, Joanna. 2012. *Supercykelvägar*. Dialogmöte med berörda aktörer och allmänheten. Transportforum. Malmö Stad.

Falleth, Eva Irene & Hansen, Gro Sandkjær, "Participation in planning; a study of urban development in Norway", Refereed article No. 42, August, 2011, *European Journal of Spatial Development*.

Glass, James J. 1979. Citizen Participation in Planning: The Relationship between Objectives and Techniques. *Journal of the American Planning Association* 45(2):180-189.

Heinze, G.W., 2000. Transport and leisure. Paper prepared for presentation at the ECMT Round Table 111 on Transport and Leisure, Paris, pp. 1–51.

Holmberg, Bengt & Hydén, Christer (1996). *Trafiken i samhället: grunder för planering och utformning*. Lund: Studentlitteratur

Innes, Judith E & Booher, David E, *Public Participation in Planning: New Strategies for the 21st Century*, 2000, 6. Institute of Urban and Regional Development UC Berkely.

Jupp, E., 2008. The feeling of participation: everyday spaces and urban change. *Geoforum* 39 (1), 331–343.

Karin Löwing, Michael Koucky, Johanna Kleberg. *Cykelexpressrutter – en kunskapsöversikt och förslag till definition*. Koucky & Partners, 2012, 32, 51.

Listerborn, C., 2007. Who speaks? And who listens? The relationship between planners and women's participation in local planning in a multi-cultural urban environment. *GeoJournal* 70 (1), 61–74.

Manzo, Lynne C. & Perkins, Douglas D. *Finding Common Ground: The Importance of Place Attachment to Community Participation and Planning*. *Journal of Planning Literature* May 2006 20: 335-350, Sage Journals.

Maslow, Abraham H. - Theory of Human Motivation, A / Maslow, Abraham H. - 2013. - ISBN: 9781614274377.

Mumpower, J.L., 2001. Selecting and evaluating tools and methods for public participation. *International Journal of Technology, Policy and Management* 1(1), 66–77.

Nationalencyklopedin. 2015. <http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/behov> (Hämtad 2015-05-19).

Pucher, John and Buehler, Ralph (2008) 'Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany', *Transport Reviews*, 1 – 34

Rosengren, Karl Erik & Arvidson, Peter, *Sociologisk metodik*, 5., [omarb. och utök.] uppl., Liber, Malmö, 2002

Ryen, Anne, *Kvalitativ intervju: från vetenskapsteori till fältstudier*, 1. uppl., Liber ekonomi, Malmö, 2004

SFS, 2010:900. Plan-och bygglagen. Miljödepartementet, Stockholm.

SKL, Boverket, Vägverket och Banverket (nuvarande Trafikverket), 2007. *Trafik för en attraktiv stad*, TRAST. Underlag, Utgåva 2. Stockholm, Sweden.

Statistiska Centralbyrån (SCB). Tolkning av felmarginaler.

http://www.scb.se/Statistik/LE/LE0101/_dokument/Tolkning-av-felmarginaler.pdf (Hämtad 2015-05-14).

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL). 2015. Översiktlig planering.

<http://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/planerabyggabo/oversiktligplanering.322.html> (Hämtad 2015-05-02).

Tilahun, Nebiyou Y; Levinson, David M; Krizek, Kevin J. *Trails, lanes, or traffic: Valuing bicycle facilities with an adaptive stated preference survey*. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Elsevier, 2007.

Trafikverket. Rapport: Förenklad åtgärdsvalstudie, Cykelförbindelser mellan Malmö, Arlöv, Åkarp, Hjärup och Lund. Skåne, 2014, Sid 4.

Velasquez, J. (2004). *Förankring och dialog: kraftspelet mellan planering och demokrati*, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Vredin Johansson, Maria; Heldt, Tobias; Johansson, Per. *The effects of attitudes and personality traits on mode choice*. Transportation Research Part A: Policy and Practice. Elsevier, 2006.

Wahl, Charlotta, Swedish municipalities and public participation in the traffic planning process – Where do we stand? Transportation Research Part A: Policy and Practice (2013), Elsevier.

INTERVJUER

Intervju 1, planerare för cykel- & gångtrafik på Trafikverket, 2015-04-16.

Intervju 2, planerare inom påverkansinsatser på Region Skåne, 2015-04-16.

Intervju 3, trafikplanerare på Malmö Stad, 2015-04-29.

Appendix A - Frågeformulär för kvantitativ undersökning

SVARSBLAD

ENKÄT ÖVERGRIPANDE

Rangordna 1-6

Kortare restid	___	Ökad säkerhet	___
Bättre framkomlighet	___	Ökad trygghet	___
Bättre information	___	Ökad komfort	___

ENKÄT DETALJ

På en skala 1-5, där 1 är helt oviktigt och 5 är väldigt viktigt, tycker du att snabbcykelvägen ska:

1. ... undvika hinder såsom korsningar	1	2	3	4	5	vet ej
2. ... vara separerad från bilar	1	2	3	4	5	vet ej
3. ... vara försedd med vägvisning	1	2	3	4	5	vet ej
4. ... vara utrustad med vindskydd	1	2	3	4	5	vet ej
5. ... vara väl upplyst	1	2	3	4	5	vet ej

ENKÄT TIDSBESPARINGAR

1. Mellan vilka orter cyklar du?

Lund - Hjärup

Lund - Åkarp Hjärup - Åkarp

Lund - Arlöv Hjärup - Arlöv Åkarp - Arlöv

Lund - Malmö Hjärup - Malmö Åkarp - Malmö Arlöv - Malmö

2. Hur ofta cyklar du den sträckan?

a) Ngn gång per år b) ngn gång per månad c) ngn gång per vecka d) flera gånger i veckan

3. Vilken grad av restidsförbättring skulle få dig att cykla ngn gång extra per (år/månad/vecka)?

1-2 min

3-5 min

5-10 min

10-15 min

15-20 min

Ej restiden som avgör om jag cyklar mer eller mindre

NOTERA ÄVEN:

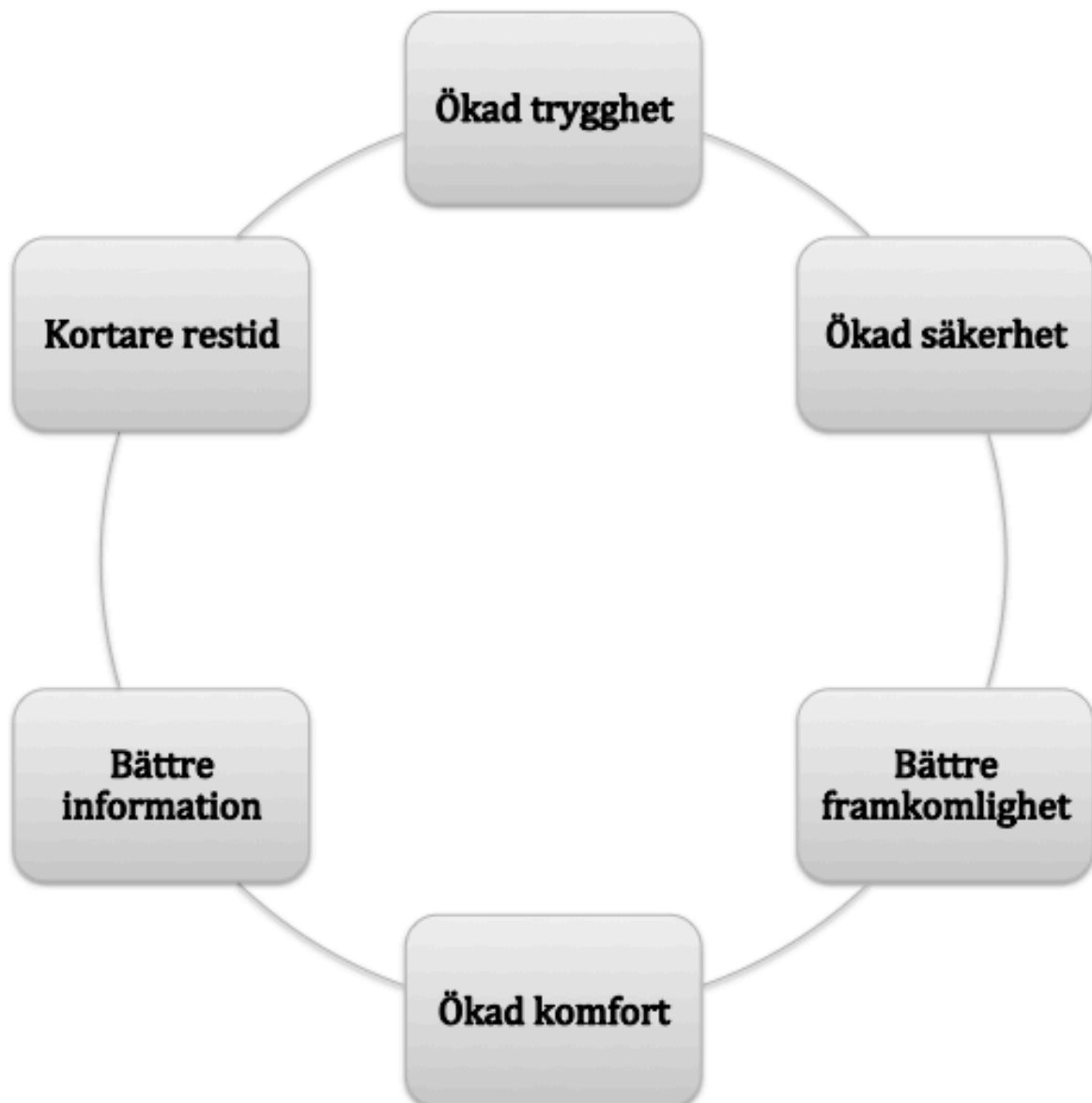
1. Kön	Kvinna	Man		
2. Ålder	< 20 år	ca 21-30 år	ca 31-50 år	>50 år
3. Färdriktning	mot norr	mot söder		

Appendix B - Sektion 1: Övergripande

Rangordna från 1-6 vilka av nedanstående faktorer som du tycker är viktigast att ta hänsyn till vid anläggningen av en ny cykelbana mellan Malmö och Lund.

1 = viktigast

6 = minst viktigt



Appendix C - Sektion 2: Detaljerad

På en skala 1-5, där 1 är helt oviktigt och 5 är väldigt viktigt, tycker du att snabbcykelvägen ska:

1.	... undvika hinder såsom korsningar	1	2	3	4	5	vet ej
2.	... vara separerad från bilar	1	2	3	4	5	vet ej
3.	... vara försedd med vägvisning	1	2	3	4	5	vet ej
4.	... vara utrustad med vindskydd	1	2	3	4	5	vet ej
5.	... vara väl upplyst	1	2	3	4	5	vet ej

GRAD AV RESTIDSFÖRBÄTTRING

1-2 minuter

3-5 minuter

5-10 minuter

10-15 minuter

15-20 minuter

Ej restiden som avgör om jag cyklar
mer eller mindre

Appendix E - Intervjuguide

1. Vilken roll har ni/er organisation i etableringen av snabbcykelvägen?
2. Vad har ni drivit som den viktigaste kvalitetsförbättringen vid planeringen av snabbcykelvägen?
3. Hur viktigt är det enligt er att det blir restidsbesparingar i jämförelse med idag för cyklister som ska använda snabbcykelvägen?
4. I förstudien identifieras ett antal brister på nuvarande cykelbanan mellan Malmö-Lund. Vad tror du cyklisterna tycker är de viktigaste faktorerna om du får rangordna dem (visa upp cirkelövningen med ökad trygghet, ökad säkerhet, ökad komfort, bättre framkomlighet, kortare restid, bättre information)?
5. Enligt min undersökning tycker cyklisterna såhär (visa upp diagram och förklara nyckeltal som är av intresse).
6. Vad tror du det beror på?
7. Hur har medborgardialogen sett ut i planläggningen av snabbcykelvägen mellan Malmö och Lund?
8. Tycker ni att det är viktigt med medborgarsamtal?
9. Ser ni cyklister som en homogen eller heterogen grupp?

