

Hur kan medborgare påverka i samhället?

En fallstudie om trafiksäkerheten vid Riggaregatan

Abstract

Influencing at the municipal level is imperative for Swedish democracy. The purpose of this study is to understand how influencing municipal politicians can be done. This was done by way of investigating if the speed limit outside a preschool in West harbor, Malmö could be affected. Qualitative text analysis of public documents, social media excerpts, an interview with the municipality politician Andreas Schönström and relevant conversations between other municipal officials, is used in the study. The most similar system design is also used when two neighboring streets are compared. The results show that participating and trying to influence municipality politicians impacts society and traffic regulations. To conclude it is through cooperation with other citizens that we can achieve change even when interacting with politicians.

Keywords: Political participation; democracy; traffic and safety; social media; child safety

Number of words:7978

Innehållsförteckning

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inledning | 1 |
| 1.1 | Syfte & Frågeställning | 1 |
| 1.2 | Disposition | 2 |
| 1.3 | Författarens roll i uppsatsen | 2 |
| 1.4 | Västra Hamnens uppkomst..... | 3 |
| 2 | Teoretiskt ramverk | 5 |
| 2.1 | Tidigare forskning- ”Spelar adressen någon roll?” | 5 |
| 2.2 | Teoretisk anknytning..... | 6 |
| 2.3 | Civilsamhället..... | 6 |
| 2.4 | Politiskt deltagande | 7 |
| 3 | Metod | 9 |
| 3.1 | Forskningsdesign..... | 9 |
| 3.2 | Avgränsning | 9 |
| 3.3 | Fall..... | 10 |
| 3.4 | Operationalisering | 11 |
| 3.5 | Material för protokoll, intervjuer och dokumentationer..... | 15 |
| 3.6 | Källkritik | 15 |
| 4 | Resultat och analys | 17 |
| 4.1 | Politisk deltagande | 17 |
| 4.1.1 | Road race vs. Kids crossing | 17 |
| 4.1.2 | Initiativet av Doris Kigozi..... | 17 |
| 4.1.3 | Åtgärder under pågående handläggning..... | 18 |
| 4.1.4 | Beslutsprotokoll och yttrande..... | 19 |
| 4.1.5 | Intervju med kommunpolitiker..... | 20 |
| 4.1.6 | Tjänstemän | 22 |
| 4.2 | Analys- tidningsintervjun..... | 24 |
| 5 | Sammanfattning och slutsats | 26 |
| 5.1 | Vad innebär det att påverka som medborgare på kommunalnivå? | 26 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.2 | Reflektion | 26 |
| 5.3 | Förslag till vidare forskning | 27 |
| 6 | Referenser | 28 |
| 7 | Bilagor | 30 |
| 7.1 | Författarens roll i uppsatsen | 30 |
| 7.2 | Mejlkontakt med tjänstemän | 31 |
| 7.3 | Road racing vs. Kids crossing- Malmöbornas vädjan till säkerhetsåtgärd | 33 |
| 7.4 | Tabell från Statistisk centralbyrån..... | 33 |
| 7.5 | Andreas Schönströms (S) kommentar på Doris Kigozis inlägg..... | 34 |
| 7.6 | Nämndens ställningstagande | 34 |

1 Inledning

De flesta medborgare använder kommunala tjänster i vardagen som exempelvis användning av idrotts hallar, kollektiv trafik och äldreomsorg.

Eftersom kommunen står för viktiga delar av välfärden påverkar beslut som fattas av kommunen alla medborgares vardag och livsvillkor. När de kommunala välfärdstjänsterna inte fungerar som de ska kan det skapa en drivkraft för medborgaren att ta ställning, att agera och vilja påverka. En förutsättning för detta är en förståelse för hur man kan påverka samhället på kommunal nivå. Att rösta i allmänna val vart fjärde år är en grundläggande demokratisk rättighet, men ofta uppstår behov att påverka mer direkt än genom valsedeln. Detta sker inte minst i samband med incidenter i medborgarens vardag.

Med denna uppsats ämnar jag undersöka och förklara hur medborgare kan gå till väga för att påverka samhället på kommunal nivå, med fokus på skillnader i kommunens trafiksäkerhetsåtgärder utanför två olika förskolor i en stadsdel i Malmö. (Teorell& Svensson 2016: 21).

1.1 Syfte & Frågeställning

Esaiasson & Westholm förklarar att premisserna för att ingå i en demokratisk stat kräver att befolkningen ska kunna utnyttja möjligheterna att delta och påverka i samhället (Esaiasson & Westholm 2006:8). Det är av studiens intresse att försöka belysa vilka möjligheter invånarna har för att kunna påverka i samhället. Huvudsyftet med uppsatsen är således att ge exempel på hur en medborgare (*jag*) har försökt att påverka trafikhastigheten på Riggaregatan som har en förskola i sin närhet och samtidigt förstå varför beslutsfattare anser att en granngata, Bomgatan, med närhet till annan förskola inte är jämförbar.

Således blir frågeställningarna följande:

- 1) Hur kan man gå till väga när man vill påverka trafikhastigheten i samhället?

- 2) Hur påverkar medborgare kommunpolitiker i beslut rörande trafiken?
- 3) I vilken utsträckning lyssnar kommunpolitikerna i Malmö på medborgarförslagen?
- 4) Varför anser tjänstemännen att Bomgatan och Riggaregatan inte är jämförbara?

För att uppnå syftet vill jag svara på ovan frågor genom att ta fasta på Robert Dahls tolkning på demokrati och då Sverige är en demokratisk stat är det av stor vikt att förtydliga vad det innebär (Dahl 2015:37–39). Jag ska försöka begripliggöra hur Malmö kommun förhåller sig till medborgares synpunkter samt åsikter om kommunservice och belysa historien om Västra hamnen och dess uppkomst som ny stadsdel i Malmö. Därefter vill jag beskriva orsaken och påföljden av medborgarnas delaktighet i deras försök att påverka samhället samt få en förståelse för var det är som driver demos.

1.2 Disposition

Uppsatsens upplägg består av olika huvudrubriker och behandlar olika teoretiska ramverk som består av centrala begrepp och innebörden av dem. Detta görs för att kunna få en tydlig bild av hur dessa begrepp påverkar invånarnas möjlighet att vara delaktiga i samhället, därtill nämns även tidigare forskning som är anknuten till uppsatsen. Vidare berörs metod och material där det redogörs för hur studien operationaliseras. Därefter redovisas analys och resultat av studien med en sammanfattande slutsats. Det diskuteras uppsatsens begränsningar diskussion om förbättringar som kunde ha genomförts i uppsatsen likaså förslag på vidare forskning.

1.3 Författarens roll i uppsatsen

Jag är en mor till en femårig son som under fyra års tid gått på Bryggans förskola. Förskolan är en kommunal förskola belägen på Riggaregatan 6 i Västra hamnen. Vår dagliga resa till förskolan har medvetandegjort oss om faran med trafikolyckor, framför allt under sommarhalvåret när sämre vägunderlag upphör och därmed fordon som färdas med högre hastighet. 15 april 2022 höll det på att ske en incident. Min son tillsammans med hans vänner

höll på att råka ut för en trafikolycka. Barnen i samband med upphämtning sprang och lekte, plötsligt hade ett av barnen sprungit ifrån sin förälder och höll på att bli påkört om inte ett ut av fyra förälder hann i kapp och fick barnet upp på trottoarkanten. Under flera år har detta varit en vårdnadshavares och förskole pedagogs farhåga att ett barn blir påkört på väg till eller från sin förskola. I samband med scenariot bestämde jag mig för att dels uttrycka min oro genom inlägg på sociala medier, dels ett kommunalt initiativ gentemot *Malmö stad*. Vårdnadshavare med sina barn behöver dagligen korsa en väg där hastighetsgränsen är 40 km/tim och avståndet till förskolan är 100 meter. Inlägget jag gjorde på Facebook och Instagram fick nästintill 200 'gillningar' och därtill många kommentarer från medborgare från hela Sverige samt lokala kommunpolitiker och tjänstemän. (Se bilaga 7.1)

Mitt förslag till Malmöinitiativet föddes efter bland annat kommentarer från kommunpolitiker till mitt inlägg på sociala medier. Problemet med trafiken på Riggaregatan hade varit sedan länge men först efter mitt uppror på sociala medier skedde det påtryckning från malmöborna som bor i anslutning till Riggaregatan 6 att införa någon slags säkerhetsåtgärd.

Ett hundra fyrtio en personer röstade för en trafiksäkerhetsåtgärd vid Riggaregatan i samband med initiativet. För att kommunen ska ta ett ärende vidare till tekniska nämnden krävs det minst 100 medborgarröster och mitt initiativ hade passerat den gränsen. När ett initiativ behandlas av tekniska nämnden innebär det en tid av mätning, möten och överväganden. En iakttagelse efter att initiativet hade gått vidare var att jag och andra malmöbor började märka en förändring i trafikens hastighet på Riggaregatan med en sänkt hastighet. Som kompletterande underlag till initiativet inhämtades synpunkter från förskole rektorer i området. Rektorererna vid Bryggans förskola och Norlandia Förskolor Äventyrsbåten även kallad Äventyrsbåten engagerades i samtal där det framkom att Bomgatan vid Äventyrsbåtens förskola hade ett farthinder vilket fick man att undra hur det kom sig. Förskolorna som båda ligger i Västra hamnen har närhet till vältrafikerade gator med både bussar och bilar och borde likställas vad gäller risk för att barn kan fara illa i samband med kommunalverksamhet.

1.4 Västra Hamnens uppkomst

Västra hamnen är en ny stadsdel som ligger i norra delen av Malmö med ca 3000 invånare. Det är ett eftertraktat bostadsområde med många småbarnsfamiljer med närhet till 19 förskolor och grundskolor. Valdeltagandet år 2022 låg på 89,95%, vilket överträffar riksgenomsnittet. Invånarna i Västra hamnens distrikt har i snitt en hög utbildning-och inkomstnivå. EU kommissionen har velat att Malmö skulle få bli en *framtidstad* och därmed Västra Hamnens uppkomst. (Larsson et al. 2003:5) Med hållbarhetsmålen i åtanke (*Mål 11, hållbara städer och samhällen*) skapades Västra hamnen med olika boendeformer som tar hänsyn till inkludering, genom att till exempel blanda hyresrätter och bostadsrätter. (Larsson et al.2003:10),

2 Teoretiskt ramverk

Under denna del kommer centrala teoretiska begrepp och forskning i området beröras och försöka knytas ihop till studiens frågeställningar.

2.1 Tidigare forskning- ”Spelar adressen någon roll?”

Katarina Eriksson undersöker i sin avhandling ”Spelare adressen någon roll?”, den politiska delaktigheten av demos i utvalda städer i Sverige. Hon undersöker ifall det finns en negativ relation till graden av delaktighet i politik beroende på var invånarna bor. Hennes avhandling avser att mäta om adressen spelar någon roll i relation till politik som medborgare. Det finns god konsensus i den statsvetenskapliga sfären om korrelationen mellan resursstarka invånare och dess deltagande i politiken kontra resurssvaga med knappa deltagande. Sverige har en lång historia som stat med högt decentraliserat beslutsfattande. Genom kommunpolitiker har medborgare fått möjlighet till delaktighet i beslut som skolor, äldreboende, förskolor, avfall och trafik. (Eriksson 2007:4)

Eriksson kommer fram till att boendesegregation är ett samhällsproblem och att områdesfattigdom inte behöver leda till uteslutande av deltagande i politik på individnivå. Eriksson har svårt att tro på ett jämlikt deltagande dock anser hon att det är viktigt för demokratins värde, då demokratin innebär att demos ska kunna ha samma förutsättningar att delta oavsett bakgrund, villkor och förutsättningar. Det bör snarare ingå ett minimikrav för att delta i politik, som ska gälla för alla medborgare på likvärdiga grunder. (Eriksson 2007: 226)

Uppsatsen avser att begripliggöra tjänstemännens anseende i skillnaderna mellan Riddaregatan och Bomgatans trafik vad gäller säkerhet. Det undersöks på ett intersubjektivt sätt kring hur lösning på liknande problem med risken för trafikolyckor inom samma stadsdel, på olika adresser, kan ha olika resultat. Vare sig det gäller Bomgatan som består av bostadsrätter

till mestadels eller Riggaregatan där det finns flera hyresrätter än bostadsrätter är det angeläget att undersöka om det kan föreligga demografiska konflikter till hur man kan påverka i samhället vad gäller trafiken.

Eriksson beskriver utanförskap, segregation och socioekonomisk klass inom olika bostadsområden, vilket knyter an till denna studie som ämnar belysa hur medborgare kan påverka i samhället och hur ens adress därmed påverkar politiskt deltagande. Hon förklarar att beroende på vem man är, vilken klasstillhörighet man har, kön och utbildningsnivå så kan det skilja sig i vilken utsträckning man kan delta och vilket gehör det medför för sina åsikter. (Eriksson 2007:12).

2.2 Teoretisk anknytning

För att besvara frågeställningen kommer uppsatsen använda sig av Dahls definition av liberal demokrati som teori. Liberal demokrati definieras som individens fri- och rättigheter och att vi även tar tillvara minoritetens åsikter och rättigheter. Detta är utöver den självklara rätten till fria val vart fjärde år och förenings- och mediefrihet. (Dahl 2015: 35) Ytterligare centrala begrepp av Dahls kriterier för liberal demokrati kommer ligga till grund för operationaliseringen.

2.3 Civilsamhället

Robert Dahl redogör för vilka kriterier som utmärker processen av en stat som tillämpar liberal demokrati som utgångspunkt. De demokratiska värdena beskrivs nedan.

Dahl menar att en kommun som tillämpar demokratiska grunder skall inte avvika från dem fem kriterierna som kommer att förklaras nedan. Kriterierna av demokratin består av mångt och mycket, men för att snäva ner det till det som förblir av demokratins betydelse så innefattar den bland annat *effektivt deltagande* som förutsätter att varje demos har samma befogenheter att forma policyn och dela sin synpunkt till de andra medborgarna. *Röstlighet* förutsätter att inför ett beslut av en policy skall varje medborgare ha samma grunder med lika villkor att rösta

och varenda röst ska ha samma värde. *Upplyst förståelse* innebär att alla ska ha samma möjlighet att ta del av informationen som berör policyn och dess konsekvenser som medförs, *kontroll av dagordningen* går ut på att medlemmarna har befogenheten att ta ställning till vad som ska ingå i dagordningen och hur det skall genomföras och slutligen *inkludering av vuxna* menar att alla som tillhör demos bör kunna nyttja de första fyra kriterierna med andra ord bör alla individer behandlas med politisk jämlikhet. (Dahl 2015: 35–38)

2.4 Politiskt deltagande

Att politiskt delta som medborgare kan se olika ut i många aspekter som förklarar i inledningen. Det denna uppsats fokuserar på är att begripliggöra deltagandet av de kommunala tjänsterna som inte allierar med konsumenternas levnadsvillkor. Men för att kunna utreda det förutsätter jag att förklara vad deltagande betyder.

Esaiasson & Westholm redogör för två olika typer av medborgare som deltar i politik. Den optimistiska deltagardemokratin och det pessimistiska elitiska idealet. Det som skiljer mellan de två deltagarna är att de har olika uppfattningar om hur samhället samspelar, varpå har deltagarna olika sätt att förhålla sig till i försök att påverka i ett samhälle. (Esaiasson & Westholm 2006:9) Att delta i politik kan ge två olika utfall beroende på vilken deltagartyp man tillhör. En optimistisk deltagare har en inställning som grundar sig på att ens delaktighet kan ge goda konsekvenser för demokratin. Medan den pessimistiska anser att deltagandet kan leda till oförutsägbara konsekvenser.

Esaiasson & Westholm redogör för vad som orsakar medborgarnas deltagande och vilka konsekvenser det medför. Joseph Schumpeters och andra individer med elitiska synvinklar anser att invånarna saknar kunskap i utlåtande om politik. Däremot sviktar eliternas och Schumpeters inställning om medborgarens brist på kunskap om politik när demos har befogad kompetens eller ökar sin kunskap om politik i takt med försök att påverka eller delta i politiska frågor. (a.a.)

Deltagardemokratierna belyser vikten av att allmänheten skall kunna självmant ha ställningstagande i hur ens vardag ska tillämpas i samhället. I samband med deltagande i

samhället av medborgaren är det viktigt att demos synpunkter kan försvaras. För att påverkandet av invånarna i samhället ska kunna försvaras behöver det finnas underlag på att allmänheten tar fördel av medborgaren som försöker påverka samhället. (a.a.)

Vad menas då med politiskt deltagande? Enligt Esaiasson finns det tre centrala begrepp som redogör vilka kriterier som anses vara deltagande av demos, de tre segmentens kriterier är således; *handling, avsikt och utfall*. (Esaiasson & Westholm 2006:15) Den klassiska definitionen av Verba och Nie citeras nedanför och återfinns till en viss aspekt i Esaiasson & Westholm (2006) redogörelse för invånare som utför *handlingar* i avsikt för att kunna *påverka* samhället med intentionen av att uppnå ett *resultat*.

Definitionen lyder:” *Political participation refers to those activities by private citizens that are more or less directly aimed at influencing selection of governmental personnel and / or the actions they take*”.

-Verba och Nie (1972)

Kriterierna som infaller i handlingarna är avgränsad till att demos inte har för avsikt att agera nödvändigtvis i intresse för politiken, snarare har demos som avsikt att på individuell nivå agera som *småbarnsförälder, student, familjemedlem, förvärvsarbetande, arbetslös, skolbarnsförälder eller patient inom hälso-sjukvård*. (Esaiasson 16–17). Med *avsiktskriteriet* rör det sig om att tolka utövarens handling som avsikt att få inflytande snarare än att förstå sig på politik. (Esaiasson & Westholm 2006:15–16). Slutligen pekar *utfallskriteriet* att ens handlingar avser att påverka på mikronivå och inte på makronivå det vill säga kollektivt på kommunalnivå. (a.a.)

Kriterierna kan man likställa med deltagandet som har genomförts av mig som medborgare i rollen som *förälder*. Där deltagandet på kommunal nivå påverkar samhället genom *handling* initiera en röstning på trafiksäkerhetsåtgärd för att andra medborgare kan ta del av på Malmö stads hemsida i *Malmö initiativ*, med *avsikten* att ändra hastigheten med ett *utfall* av säkerhetsåtgärd godkänd av tekniska nämnden.

3 Metod

I detta avsnitt redogörs olika metodologiska aspekter och materialet som varit grunden till studien.

3.1 Forskningsdesign

Denna studies forskningsdesign är en intensiv och extensiv fallstudie om trafiken vid Riggaregatan i Västra hamnen. De två strategierna; *intensivt* och *extensivt*, utskiljer sig i val av fall och hur det i praktiken leder till sättet man tillhandahåller information. Det intensiva tillvägagångssättet handlar om att man utgår från studiematerial som man sedan fördjupar sig i. Den extensiva tillvägagångssätt fokuserar på förklarande material och därmed begränsas i hur djupgående information man erhåller. (Teorell& Svensson 2016:266–267). Studien är en beskrivande sådan med teoretisk förankring och ett underlag till framtida forskning där dessa delar krävs för att en studie ska klassificeras som vetenskaplig. (Esaiasson 2017: 37–38)

En fallstudies styrka är även dess svaghet i att den fokuserar på en studie där man kan titta djupgående på det specifika fallet och därmed även studiens svaghet att man endast tittar på ett fall. (Esaiasson 2017: 64)

3.2 Avgränsning

Det denna uppsats avser att beskriva är hur medborgarna kan påverka i samhället och då frågan har många svar kommer den att avgränsas till hur medborgare kan påverka säkerheten i trafiken vid Riggaregatan, Västra hamnen i Malmö. (Teorell& Svensson 2016: 21). Perioden som avses är från 2019 till slutet på 2022.

Att inkludera tidigare handlingar, detaljplan kring Bryggans förskola och hur man tänkte vad gäller trafiksäkerhet vid Bomgatan hade diversifierat studien och gett en mer pålitlig bild. Flera försök gjordes att inhämta denna information men kontakt med tjänstemännen på tekniska nämnden och gatukontoret resulterade i andra beslutsprotokoll som inte berörde frågan jag avsett att undersöka och i vissa fall fick jag inget svar alls på mejl. (Se bilaga 7.2) I andra fall fick jag uttalanden från tjänstemän per telefon eller mejl dock utan officiella handlingar som stöd.

3.3 Fall

Att utgå från en av John Mills metoder för induktion "*the Most similar systems design*" förutsätter att man har två fall som är nästintill identiska, men urskiljer sig i orsak och effektvariablerna. (Mills 1843). I denna studie kommer variablerna utgå ifrån

X= Påverkan

Y= Förändring

Som har till syfte att redogöra hur påverkan kan leda till en förändring i trafikfaran som Riggaregatan i Västra hamnen har som problem. (Teorell& Svensson 2016: 230)

Bomgatan hade varit en jämförbar gata, då båda gatorna ligger när intill förskolor, vilket studiens syfte handlar om, dock skiljer dem sig i funktionerna och kapaciteterna respektive gata har, vilket gör att utformningen avviker från *the most similar systemdesign*. Riggaregatan anses vara en lokalgata med större kapacitet för lokala trafikanter medan Bomgatan är en tät bebyggelse med korsningsbehov i större utsträckning enligt Gatukontorets ämbetsmän.

Genom att välja Riggaregatan som fallstudie är det till undersökningens fördel att belysa tillvägagången då man i samtida och framtida försök till påverkan kommer vilja att avstå från "misstag" och snarare 'lyckas' med proceduren till ett försök att påverka i samhället. Därav blir det en del av studiens prioritet att undersöka det faktiska beteendet, handlingar diverse som medborgare och beslutsfattare i Malmö har gjort. (Teorell& Svensson 2016:47–48).

Det är värt att påpeka de facto att tidigare händelseförlopp inte nödvändigtvis behöver klonas för att kunna lyckas påverka nästa trafik och säkerhetsåtgärds försök. Men att kunna belysa Riggaregatans trafiksäkerhetsåtgärds procedur, samt att kunna åstadkomma en förändring, är det till denna studie och framtida studiers fördel att förstå och förutse skillnaderna i hur man kan gå till väga. Likaså klargöra dess innebörd av den komplexiteten och den verklighet som är närbesläktad med Riggaregatan. (Teorell& Svensson 2016:48)

3.4 Operationalisering

Validitet innebär att den har ingen avvikande samband med operationella indikatorer och teoretiska definitioner. (Esaiasson et al, 2012:57) Tillvägagångssättet som görs vid framtagandet av epistemologin av samtliga protokoll, mejlkontakt med myndigheter och medborgare samt intervjuer genomförs genom att selektivt välja innehåll som tros kan besvara studiens frågeställning.

Vidare belyses fenomenet politisk deltagande på individnivå i kommuner. Genom användning av ide-och ideologianalys har studien som mål att begripliggöra drivkraften bakom medborgarens handlande i försök till att påverka trafikregleringen. För att undvika att ideologin ska innehålla intersubjektiva värderingar förutsätter det att den kan likställas med empiriska resultat som framställs av initiativet, beslutsprotokoll och intervjun. (a.a.)

Esaiasson anser att det inte är beklagligt att skriva en uppsats baserad på induktiva företeelser dock förutsätter det att studien måste även innehålla deduktiva, empiriskt stöd. Därav har studien utgått från en induktiv förhållning där första upproret skedde år 2020 uppmärksammades på Facebook grupper i den s.k. *Trafiken i västra hamnen* där fler medborgare hade tryckt på om farorna som trafikanter kan råkas ut för med tanke på hastigheterna som har skett och mer eller mindre sker än idag. Uppror som har pågått sedan 2020 är av induktiva företeelser, men för att uppsatsen ska bestå av god reliabilitet har den landat i abduktiva principer tillsammans med faktabaserade förfarande och empiriska underlag. (Esaiasson 2017: 111–112)

Indikatorerna som ska analyseras kommer från bland annat ett inlägg från Facebook gruppen *trafik och säkerhet i Västra hamnen* att användas som induktiva observationer för Riggaregatans försök till påverkan på Riggaregatans trafik. Den allra första upproret som var

den 10 juni 2020 analyseras då den innehar vissa av malmöbornas synpunkter om problematiken med trafiken, vilka argument hen använt sig av för att kunna influera malmöborna och få med sig fler invånare att uppmärksamma trafikorn och vad det är som hen vill att kommunpolitikerna ska åtgärda i Västra hamnen. Att belysa första inlägget som har koppling till studiens syfte, är att tydliggöra att trafikfaran har (i) berört fler invånare under en längre tid tillbaka (ii) att det är av principiellt intresse då fler medborgare oroar sig för barnens säkerhet. För att kunna ta del av inläggen krävdes det ett medlemskap på Facebook och ett godkännande från administratörer på Trafik-och säkerhet i Västra hamnen.

År 2022 deltagande perioden som denna del av studien fokuserar på. Där det bland annat hänvisar till incidenten som skedde den 15 april, det vill säga den andra upproret, där det konkretiserar händelseförloppet och hur det motiverade mig som förälder att *handla*. Inlägget om incidenten delades på Facebook i gruppen *trafik och säkerhet i Västra hamnen*, min privata sida, *malmökäris och västra hamnen koll* samt ett inlägg på mitt Instagramkonto. Operationaliseringen inför publiceringarna av inläggen bestod av följande.

Trafik och säkerhet i Västra hamnen, Malmökäris och Västra hamnen koll

- i. Först efter att ha loggat in på Facebook behövde man klicka på profilen som finns till vänster om hemsidan.
- ii. Sedan användes Facebook sökfältet där skrev jag Trafik och säkerhet i Västra hamnen.
- iii. Sedan klickar man på fältet som hänvisar till de som vill dela ett inlägg som kallas ”*skriv något*”.
- iv. Sedermera skrevs inlägget med innehåll om problemet med trafiken, vad som hade hänt och hur det påverkat mig och fler föräldrar under en längre tid samt en bild på trafiken på Riggaregatan så att det tydligt framgår vilken trafik det gäller i Västra hamnen. Sedan trycker man på lägg till i ”*ditt inlägg*”.

Instagram:

- i. Genom att använda *Instagrams* applikation kan man trycka på (+) symbolen och välja bild, därefter klicka på *nästa* två gånger.
- ii. Den nya sidan hänvisar medlemmarna att skriva en bildtext. I bildtexten använde jag mig av samma inlägg som på privata Facebook inlägg. Slutligen klicka jag på *delaknappen*.
- iii. I det inlägget förekom det en delning från en barndomsvän som är idag bland annat en influenser med 17 0000 följare, hennes Instagrams konto *Life of dilay* använde hon för att

kunna belysa problemet och hur viktigt det är med att alla oavsett adressen man bor på deltar i problem som påverkar barnens säkerhet i samhället och för demokratin. Demokratin som Dilay och jag diskuterade om är av särskild vikt att pålysa då det är så vi skapar en mer jämställdhet samhälle som alla tar del av.

Samtliga inlägg fick mycket uppmärksamhet men även tidigare initiativtagare, kommunpolitikernas iakttagelser, tjänstemän och medborgare har bidragit till Malmö initiativet som publicerades den 9 Maj och uppnådde 100 stödsignatur redan den 17 Maj 2022 som till slut landade på 137 stödsignaturer. Därefter undersöktes Riggaregatans trafik av tekniska nämnden då det ansågs att vara av principiellt intressant nog för allmänheten enligt Malmöstads kriterier.

Nästkommande indikation som inträffade den 12 juni 2022 var att det monterades det upp ett provisoriskt farthindergupp, en på vardera sida om Riggargatan 6. Händelsen delades med ett inlägg och videoklipp på trafiken på Instagram och Facebook där fler invånare kunde bekräfta att bussarna började sänka hastigheten, till fler av malmöbors förvåning. Det var angeläget att få förståelse för vad som har föranlett denna trafikreglering skylten innan beslutsfattningen hade tagits vid. Ett samtal gjordes till kommunpolitikern Andreas Schönström (S) som kunde bekräfta att det inte var deras initiativ med den provisoriska trafikreglerings skylten och hänvisade mig därför till fastighets gatukontoret, där mejlkontakt med avdelningschef på gatukontoret bekräftade att det inte hade gjorts av Malmö stad. Under samma veva i kontakt med gatukontoret fick jag mail från en tjänsteman 17 juni 2022 15:42 med avslag på initiativet under tiden av undersökningsproceduren av fastighetsgatukontoret där tjänstemannen förklarade att bussens framkomlighet är av särskild vikt för att Riggaregatan skall kunna opereras i sin vanliga ordning. Den 22 juni 2022 besvarade jag mejlet som togs emot den 17 juni med att hänvisa till barnkonventionen som är lagstiftad då den tillhör EU kommissionen.

Beslutsprotokollet indikerar vad tekniska nämndens utskott kom fram till, hur de kom fram till att avslå initiativet och när beslutet träder kraft. Vilket som ledde till en intervju för att kunna få ett underlag på frågor som kan vara till studiens fördel att begripliggöra hur beslutsfattarna tänkte kring deras beslut.

Kommunpolitikern som är av *centralitet* för EF20220103 kontaktades den 2 november 2022. Andreas Schönström, kommunpolitiker, blev tillfrågad om att bli intervjuad då han var den som hade beslutsfatarrollen i initiativet och hade därmed ”*centralt placerade källor*” det vill säga en avgörande och den viktigaste rollen i beslutsprotokollet. (Esaiasson et al 2017: 267) Esaiasson et al. pålyser om det, att samla data per intervju ger en möjlighet till läsaren att registrera svar som är oväntade. (Esaiasson et al 2017:260). Schönström godkände samtalsintervjun och den ägde rum på zoom den 11 november 2022 kl. 15:45- 16:00. Syftet med intervjun var att förstå Schönströms upplevelse om trafik och säkerhet med närhet till förskolor. (Esaiasson et al.2017:262). Frågorna som ställdes till Schönström bestod av två frågor.

(i)*Vad är det som krävs för att farthinder åtgärddar ska bli beviljade?*

(ii)*Vad tycker du om fortkörningar som är i nära anslutning till förskolor?*

Sammanfattningen av intervjun transkriberas och relevanta delar används i analysarbetet för att kunna uppnå teoretisk mättnad med transparent och intersubjektivitet. (Esaiasson et al. 2017: 280).

Under den perioden inleddes mejlkontakt med tjänstemän och sekreterare på gatukontoret för att kunna få in liknande fall där det har resulterat med en godkänd farthindersäkerhetsåtgärd. Mejlkontakten pågick från 17 november 2022–12 december 2022 där man blev hänvisad till olika tjänstemän för att till slut få svar på hur Bomgatan inte kan likställas med Riggaregatan och är därför inte jämförbara i trafikfart, trots att båda har förskolor i sin närhet.

Att tillämpa *indirect method of difference* ger läsaren en möjlighet att förstå under vilka omständigheter förskolor blir prioriterade med farthinder. Därav kommer det vara av särskild vikt att analysera hur tjänstemännen ansåg att det skiljer sig mellan adresser då gatorna har olika funktioner och anses inte ha lika höga riskfaktorer på Riggaregatan som Bomgatan. (Esaiasson 2017: 117). Mills logik om att inte ta ett beslut som ett korrekt beslut snarare belyser att det finns adresser som har samma innehåll med olika bedömningar kring vad som är farligt enligt medborgare och tjänstemän. (Esaiasson 2017:119)

3.5 Material för protokoll, intervjuer och dokumentationer

Studiematerialet består av både primär- och sekundärmaterial som underlag för att besvara frågeställningarna. De primära materialen består av dels protokoll från Malmö stad där det framgår vilka beslut som har fattats av tekniska nämnden som är myndigheten som ansvarar för bland annat kommunala trafik. Eftersom jag låg bakom initiativet och därav fick materialet skickat till mig per automatik. Ytterligare primärmaterial är Facebookinlägg, Instagraminlägg och tidningsartikel från Aftonbladet 16 november 2020. Intervju med kommunpolitiker Andreas Schönström och mejlkonversationer med tjänstemän utgör ytterligare underlag för primära materialen.

Som sekundärmaterial studerades Katarina Erikssons avhandling ” Spelar adressen någon roll”. Dessutom används kurslitteratur som har citerats genom uppsatsen av följande författare; Robert Dahl, Peter Esaiasson, Mikael Gilliam, Henrik Oscarsson, Lena Wängnerud, Bengt Larsson, Arne Elmroth, Eva Sandstedt och Jan Teorell & Torsten Svensson. Statistik har även hämtats från statistiska centralbyrån.

3.6 Källkritik

Uppsatsens största begränsning är att det är en subjektiv redogörelse. Teorell m.fl. (2016) belyser utmaningen att kunna observera studiens undersökning direkt eller överhuvudtaget under undersökningsprocessen. Det gör att studien kommer oavsiktligt ha en begränsning då det är sekundära observationer som inhämtas. Vilket leder oss till det systematiska och osystematiska mätfel. Systematiska mätfel redogör för hur man underskattar eller överskattar ett resonemang kring ett fenomen. Medan osystematiska mätfel är den oförutsägbara och slumpartade mätningen där man inte kan förutse skillnaderna i resultatet av en studie. Men för att kunna åstadkomma en trovärdig validitet innebär det i praktiken att studien saknar systematiska mätfel. För att kunna åstadkomma en god reliabilitet förutsätter studien att inneha frånvaro av osystematiska mätfel. Eftersom studien mest troligt lider av systematiska mätfel

men inte osystematiska mätfel kommer den ha en mindre trovärdig validitet dock en hög reliabilitet.

4 Resultat och analys

I detta avsnitt redogörs svaren på frågeställningarna i uppsatsen.

4.1 Politisk deltagande

4.1.1 Road race vs. Kids crossing

Inlägg av malmöborna på Facebook finns att ta del av i bilaga 7.3. Den 22 juni 2020 hade inlägget uppmärksammats av en medlem i trafik och säkerhetsgruppen. Där hen vädjat till att prioritera Riggaregatans trafik då det är en trafik som ligger nära en förskola med 98 barn och den populära sollekplatsen i Västra hamnen som är ansluten till varvsparken i Västrahamnen höger om den snabbt trafikerade gatan.

Det är ett av studiens syfte att belysa det faktum att kommentaren som citerades på inlägget, hade lagt märke till skillnaderna i Västra hamnens trafik. Där hen pålyser att övriga Västra hamnens trafik har förbättrats, dock inte på Riggaregatan. Vilket man kan se samband i Erikssons (2007) teoretiska bildning om områdeseffekt. Innebörd av områdeseffekt har med att det kan skilja sig beroende på adress. Statistiska centralbyrån har kunnat styrka att större delen av befolkningen som bor på södra delen av Västra hamnen har hyresrätter. (se bilaga 7.4)

4.1.2 Initiativet av Doris Kigozi

En beskrivning av inlägget från det första upproret finns i avsnittsdel 1.3. Där det åberopar ett liknande deltagandestil som kan göra sig påmind om Schumpeters anförande om vad som anses vara att delta politisk med rättmätig kunskap eller/och i samband med deltagande utvecklas kunskapen i frågan man ämnar påverka.

Att vädja som förälder i oro till mitt barns och andra barns säkerhet till allmänheten var ett upprop som jag ansåg vara av särskild vikt för att kunna åstadkomma en påverkan då det hade kunnat sluta i en olyckshändelse den 15 april 2022. Att man har kunnat ifrågasätta tekniska nämndens och gatukontorets kriterier (*dagordning*). Leder oss in på ännu en kriterier av Dahl, nämligen ” upplyst förståelse”. Att allmänheten kan ta del av tekniska nämndens ordförandes anseende som påverkar berörda medborgare. (Se bilaga 7.5) Till exempel en kommentar som fick mycket uppmärksamhet av övriga löd så här; ” *Super bra initiativ. Jag har försökt med samma sak för 3 år sedan, den gången utan positivt resultat. Att det inte är 30 km/h som gäller utanför dagiset och parkering är helt ofattbart*”. Detta inlägg fick fem gillningar, vilket som låg statistik högt i kommentarsfältet av alla 42 kommentarer som gjordes. En annan konsekvens av den förgående beslutet som togs av tekniska nämndens av invånarens initiativ förklarades så här ” *Min hund blev överkörd precis här, hon gick ut en meter från mig en budbil körde väldigt fort och hann inte bromsa. Detta var för 2 veckor sedan* ”. Fler malmöbor agerade och personen som förlorade sitt husdjur på grund av hastigheten körde i 70 km/h förklarade hen.

4.1.3 Åtgärder under pågående handläggning

Många boende i Västra hamnen började märka skillnaden i trafiken där bussarna började sänka hastigheten. När kontakten togs med Schönström för att få ett bekräftelse på att tekniska nämnden låg bakom säkerhetsåtgärderna, hänvisades jag till chefen (2022, Informant 1) på gatukontoret som inte heller ansåg sig ligga bakom åtgärderna. Ett mejl som skickades från gatukontoret till mig förklarade att Riggaregatans trafik inte är en prioritet i kollektivtrafiken och därför saknade de möjlighet att vidta åtgärder som begränsar framkomligheten av bussar. (2022, Informant 2)

Mitt svar:

” *Det som är oroväckande i ert beslut vad gäller bussarnas framkomlighet på barnens bekostnad är bortom det hållbara syftet Västra hamnen en blev skapad för.*

Vilka punkter i barnkonventionen har ni ansett att ni har uppfyllt vad gäller punkt 2, 3 och 6?

Punkt 2: Alla barn har samma rätt och lika värde.

Punkt 3: Barnens bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.

Punkt 6: Alla barn har rätt till liv och utveckling.

Framför allt när EU lagarna har företräde svensk lagstiftning. ”

Den sociala hållbarheten enligt Chalmer innebär att man är lyhörd till människans känsla och behov. (Larsson 2003:23–25)

4.1.4 Beslutsprotokoll och yttrande

Tekniska nämnden anser att det inte är angeläget att ordna trafik reglerade säkerhetsåtgärd i dagsläget. Om det skall komma till sikt, förblir det om flera år framåt, när området på norr om Riggaregatan byggs ut.

Initiativet tillverkades på grund av oro för fordons hastighet som vittnats av initiativtagaren att det körts för fort. Vidare poängterar tekniska nämnden yttrande om avståndet mellan förskolan och trafiken som består av 100 meters avstånd, däremellan en parkeringsplats som skall underlätta för gående och cyklister att komma fram till förskolan.

Under hösten studerades trafiksituationen vid lämning och hämtningar under morgon och eftermiddagar. Där tekniska nämnden kunde konstatera att det inte fanns någon risk som kan utsätta trafikanter för trafikolyckor. Tekniska nämnden hänvisar även till polisen för att kontrollera och säkerställa att hastighetsbegränsningarna efterlevs. (Se bilaga 7.6)

Yttrande protokollet belyser även att det har enbart skett ett fåtal singelolyckor med personbilar och förbipasserande trafikanter dock har det inte skett någon kollisionsolycka de senaste 10 åren på Riggaregatan. Varav prioriteringar som är närliggande av Riggaregatan det vill säga Einar Hansens Esplanad, där det förekommer eskalerad fart på trafiken och anses vara av viktiga korsningspunkter. Trafikutskottet har vid fjolårs behandlat liknande initiativ om fortkörningar i Västra hamnen. Där det resulterade i att vissa områden bedömts vara tillräckliga för tekniska nämndens kriterier för att åtgärda med trafikregleringar av olika slag. (Se bilaga 7.6). Anledningen till att man inte anser förskolor ha ett behov av säkerhetsåtgärd och använt ”*varning för barn* ” skylt restriktivt är för att man anser barnen sällskapas av vuxna till och från förskolan, vilket inte infaller på grundskolebarn, då de oftast går ensamma och därav har tekniska nämnden beslutat att ha det just på enbart grundskolor. (Se bilaga 7.6)

För att den *upplysta förståelsen* ska infalla i Dahls demokratiska kriterier kräver det att man har den företeelsen att kunna ta del av policy. Beslutsprotokollen och yttrande handlingar förklaras utförligt vad som förelåg bakom avslaget. Men ingenting framgår om vilka kriterier (*policy*) som går i linje med vad man anses vara skäligt att införa en säkerhetsåtgärd. Därför

blir de demokratiska kriterierna vad gäller upplyst förståelse avvikande i beslutsprotokollet Det är svårt att kunna veta vilka *policy* som gäller, då även den *upplysta förståelsen om* tekniska nämndens kriterier inte framgår i yttrande handlingar. Vilket utelämnar enligt Dahl medborgarnas möjlighet till att kunna delta och påverka. (2007)

4.1.5 Intervju med kommunpolitiker

Tekniska nämndens ordförande Andreas Schönström ansvarar för allt som tillhör kommunens mark, framtida och byggda vägar, torg, bostäder, skolor med mera.

Schönström redogör för vilka kriterier som krävs för att säkerhetsåtgärd ska bli beviljad. Det mest väsentliga är att mäta olika gator för att kunna förutse hur snabbt bilarna kör och vilka tidpunkter det sker. Nämnden undersöker antalet olyckor som har skett på plats och sedan vägs det in i skadestastiken. En bedömning görs även hur sikten är och liknande, man överväger i samband med det ifall det behövs farddämpande diverse eller inte. Vidare förklarar Schönström att hastigheten kan upplevas mycket snabbare än vad det egentligen är och ännu värre när det berör större fordon.

” Idag är det så att, det är så att många människor kan uppleva att hastigheten är mycket snabbare än vad det egentligen är”.

Här kan man konstatera att Schönström tydliggör de facto att gatorna har olika funktioner och därför icke jämförbart, varav olika möjligheter till trafikregleringar. Initiativet som initierades av mig är ett exempel som Schönström lyfter upp och förklarar att det handlar om andra fordon som inte ska utsättas för förhinder i samband med deras arbete.

” Dock kan det vara mer problematisk, där det finns både bussar, räddnings trafiken ska kunna komma fram, då de blir hindrade. Man kan säga det att det är mycket svårare att göra bra av högtrafik på en stadsgata jämfört med en gågata. Det säger egentligen sig självt”.

Under intervjun med Schönström förstod jag att fler parametrar inte hade tagits i beaktan av mig förrän samtalsintervjun. Ett ut av de parametrarna var räddningstjänsternas möjlighet till

att utföra sina jobb. I situationer som sådana brist på kunskap om bakomliggande orsaker till avslag är anledningen till att Schumpter anser att myndigheter, tjänstemän och kommunpolitiker i detta fall ska vara de som driver frågan framåt och fattar ett beslut baserat på deras expertiskunskap.

För att kunna få ett helhetsperspektiv behövde jag ställa frågor som inte framgick i beslutsprotokollet. Varav frågan, vad det är som föresätter en godkänd säkerhetsåtgärd och hur det fungerar i praktiken. *”Det är olika kriterier. Det huvudsakliga är mätningar vid olika gator. Man mäter enkelt hur snabbt bilarna kör och vid vilken tidpunkt det sker. Sen lägger man skadestatistik i hur många gånger olyckor har skett på platsen man ämnar mäta. När man gör en bedömning / sammanvägningar av det, behövs det farddämpande åtgärder eller inte?”*

Mina frågor till Schönström drev mig till att vilja förstå varför gator som Riggaregatan inte var jämförbar med andra gator i Västra hamnen då det rör sig om barnverksamhet i närhet till just Riggaregatans trafik, vilket Schumpter även uppmuntrar, att invånaren bör utvidga sin kunskap om frågan och *handla* med det kunskapen man har eller lära sig om det innan man fortsätter *handla*.

Schönström betonar följande *”Vi önskar att vi kunde stödja allt det. Tanken är när det gäller förskolor. Bland annat Bryggans förskola som har mer parkeringsplatser jämfört med skolor. För tanken är med förskolor, där ska barnen alltid ledsagas av någon vuxen. MEN samtidigt som jag ser det, vet jag om min son som är 7 år, det var inte så länge sen vi åkte till skolan. Det var inte länge sen han slet sig och sprang till kompisar och var omöjligt att stoppa honom. Man måste också pröva de principerna från förskola till förskola. Ibland funkar principen om en förskola ligger vid en park, eller i en park. Då är det enklare att säga att här gör det ingenting. Där man kan överväga att barnet sliter sig ifrån då hamnar den i en park än en gata. Men i andra situationer ger det ett annat utfall”*

Det är värd att belysa hur väl Schönström har varit mottaglig och öppen för en intervju vilket som står i Dahls första demokratiska kriterier *effektivt deltagande* som innebär att kunna öppet uttrycka mina åsikter vilket jag har kunnat göra i denna intervju. Utan intervjun hade det funnits frånvaro från den *upplysta förståelsen* då intervjun innehöll konkreta frågor såsom *Vad är det som krävs för att farthinder åtgärder ska bli beviljad? Vad tycker du om fortkörningar som är*

när anslutna till förskolor? Dessa frågor ställdes då beslutet berörde enbart om den och inte det generella kriterier för säkerhetsåtgärd hos den tekniska nämnden. Att även bli belyst om deras synvinkel om fortkörningar ger det mig som medborgare förståelse för om de med den kunskapen och kompetensen de har anse att det är ett problem och hur man tar tag i sådana beslut.

Ett ut av de följdfrågorna som var av särskilt intresse var att vilja veta mer om det skiljer sig mellan bostadsområdena klagomål på höga hastigheter i trafiken jämfört med fortkörningarna vid upprepade tillfällen i närheten till förskolor.

Vidare förklarar Schönström att det inte skiljer sig mellan bostadsområdenas klagomål på höga hastigheter i trafiken jämfört med fortkörningarna som vid upprepade tillfället sker i närhet till förskolor. För att kunna få en uppfattning om Eriksson (2007) studie kan stämma in på tekniska nämndens sätt att hantera medborgarfrågor och deltagande.

”Nej det kan jag inte säga att det gör. Oftast är det så att när det kommer i klagomål, eller medborgarförslag. Det är oftast då det tittas på. Vad är hastigheterna egentligen, Hur ser skadestastiken ut på tvär”

Dock belyser han att det är polisens ansvar att ta fast fortkörningar. Kommunen kan försöka begränsa framkomligheten genom sänkt fart.

4.1.6 Tjänstemän

Som tidigare nämnt har information kring trafiken föranlett till fler frågor och funderingar om vilka möjligheter man har att påverka i trafiken. För att kunna ta del av mer information kring Bomgatans trafik kontaktades gatukontoret som har allt material och handlingar om trafiker diverse. Ändamålet med Bomgatans handlingar var att ta reda på hur det kom sig att Bomgatans trafik har en reglering som innefattar 30 km/h och inte Riggaregatan. I kontakt med en tjänsteman från gatukontoret, förklarade jag vad syftet var med Bomgatans handlingar. Nedan har gatukontorets tjänstemän svar citerats för att sedan analysera hans anseende om trafikfara. (2022, Informant 3)

Gatukontorets ämbetsman synvinkel: ”Aha, du vill jämföra två gator, Bomgatan och Riggaregatan. Jag känner dock inte till om det inkommit något Malmöinitiativ från Bomgatan.

Svaret på varför det ser ut på olika sätt på gatorna kanske kan inhämtas från områdets detaljplaner. Riggaregatan är nog mer en uppsamlingsgata med större kapacitet för trafik, däribland stadsbuss. Bomgatan är en lokalgata omgiven av tät bebyggelse med mer gångtrafikanter och ett större korsningsbehov. Jag tycker att det är två gator med olika funktioner samt kapacitet vilket innebär att utformningen blir annorlunda”.



Att urskilja gators kapacitet för att sedan likställa vad som kan anses mindre trafikfara då gatorna fyller olika funktioner är en synpunkt uppsatsens frågeställning har ämnat att besvara. Tjänstemannen anser att Bomgatan är en legitim trafik att reglera då den har större korsningsbehov. Medan Riggaregatan inte anses ha samma behov av trafik symboler då den består av ’låg skadestatistik i trafikolyckor’.

Politisk påverkan diskuteras som ett av Dahls femte demokratiska kriterier som innebär att man ska kunna påverka i beslut som man påverkas av, att kunna ta del av de andra kriterierna är även en rättighet man har som medborgare. Då det i detta fall inte fanns något beslutsprotokoll om just Bomgatan trafikreglering förblir det en begräsning för oss medborgare att ta del av kriterierna som har inverkat på just den gatan och demokratin. I stället har det behövts motta den informationen som ämbetsman kunde tillkännage ur hens synvinkel om vad som anses vara adekvat för trafikreglering oavsett vilka som rör sig omkring där dagligen.

Vad gäller deltagande som förälder förblir svaret från tjänstemän en svårighet att uppnå då ramarna som finns tillhanda för medborgare som vill påverka blir svårt då eliterna är de som avgör vad som är farligt eller inte. Medborgarna som vill delta och har som *avsikt* att påverka ett samhällsproblem föresätter att man delar samma synpunkt som eliterna för att det i de bästa världarna kan leda till att man delar samma synpunkt och eventuellt villig att *handla* i linje med medborgarnas vilja. (Se bilaga 7.6)

4.2 Analys- tidningsintervjun

”Kamerorna har fått förarna att sänka hastigheten så pass att effekten beräknas rädda cirka 20 liv per år. Dessutom räddas fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken tack vare kamerorna.”

I tidningsartikeln argumenterade kommunalpolitikerna (S) att fortkörningar är ett konstant problem i även tätorten och städerna.

År 2009 sänktes hastighetsgränsen innanför ringvägen i Malmö från 50 km/h till 40 km/h. Det har gett goda resultat och angetts halverats i bilkollisionerna under samma årsperiod ¹

Dock kvarstår oron av fortkörningar som är nära skolor bland skolpersonal, elever och förälder, varpå 2017 sänkte kommunledningen hastighetsgränsen utanför skolor till 30 km/h. ¹

Schönström och Sandell (2020) menar att polisernas insatser vad gäller kontroll av hastigheter bör decentraliseras till kommuner då polisernas insatser behöver tillredas åt annat av högre prioritet i samhället. Kommunpolitikerna har såsom åsikt att det bör införa hastighetsavgift för de som överträder trafikreglerna som hastighetskamerorna för register över. ¹

Att delta politiskt som politiker ökar chansen enormt för den som anser att ett problem faktiskt är ett problem. Anledningen till det menar Eriksson att fler parametrar räknas in i vad som ökar förtroendet för vad som anses vara ett problem. Den mest relevanta parametern är att Sandell och Schönström besitter på kompetens och kunskap i den politiska sfären. Likt Schumpeters anseende, är detta av högst värde att helst enbart förhålla sig till. Det skall finnas gedigen kunskap bakom varje *handling och resultat*.

¹ <https://www.aftonbladet.se/debatt/a/bnzMGB/vi-behover-satta-upp-fartkameror-i-staderna> .

Införandet av trafikhastighetssänkningen bland skolor till 30 km/h är vad Dahl anser vara ett demokratiskt tillvägagångsätt när det avser *effektivt deltagande och lika rösträtt*, där man har inkluderat inte bara sina egna hänseende som beslutsfattare för vad som är problematisk, men även tagit i beaktan att problemet är en återkommande diskussion av även kommuninvånare som ovan beskrivet vilket har även lett till en förändring i trafikregleringen som invånare har fått ta del av.

5 Sammanfattning och slutsats

Avslutningsvis kommer jag sammanfatta uppsatsens resultat och förslag till vidare forskning

5.1 Vad innebär det att påverka som medborgare på kommunalnivå?

Tack vare Andreas Schönströms medborgare mottaglighet har han möjliggjort det för mig att kunna besvara studiens ändamål.

Vilket Dahl menar är en imperativ karaktär att ta hänsyn till i en demokratisk stat.

I relation till medborgarnas möjlighet att påverka lokala samhällsfrågor har per definition olika *utfall* beroende på vad medborgare ämnar påverka och vilka kriterier som respektive nämnd anser fallet uppfyller.

Resultatet som jag har kommit fram till gällande utsträckningen av hur kommunpolitikerna lyssnar på medborgarförslagen har visat sig bero på hur man deltar i försök till att påverka. Medborgarförslagen blir ett gediget tillvägagångsätt att nå kommunpolitikernas uppmärksamhet, men även att kunna behandla sakfrågan beroende på hur stort principiellt intresse det finns hos allmänheten.

5.2 Reflektion

En annan möjlig slutsats är att tiden för att kunna påverka i den kommunala trafiken inte räcker med ett års deltagandet.

Materialen jag fick av tjänstemännen på gatukontoret har varit svårt att ta del av korrekta protokoll. Vilket som påverkar de demokratiska värderingarna enligt Dahl. De bristfälliga

handlingarna rubbar den upplysta förståelsen och det i sin tur fördärvar möjligheten till att kunna ta del av och förstå experternas *upplysning* om respektive fråga.

Att Bomgatan och Riggaregatan har olika funktionsfyllnad och trafikreglerings åtgärder på ena adressen ändrar inte att bägge förskolor ligger räckvidd till trafiken. Att förbise detta trots att samhället är heterogen med bland annat funktionshindradvårdnadshavare eller barn, föräldrar till fler barn, trötta barn efter en heldag på förskolan, eller förskole pedagoger som har ansvar för fem barn per pedagog och utmanas dagligen att korsa Riggaregatans trafik i samband med utflykter är enligt min mening än riskabel bedömning att göra för barnens säkerhet. Även om det har nyligen beslutats av Malmö stad om en förflyttning från Bryggans förskola till Västra hamnens torg. Kvarstår risken så länge verksamheten fortsätter att drivas på den nuvarande adressen.

5.3 Förslag till vidare forskning

Det är begripligt att grundskola elever oftast inte sällskapas av sina målsmän och därför viktigt med trafikreglering med maxhastighetsgräns på 30 km/h. Det är även värt att ta i beaktan att barn i förskoleåren har inte kapaciteten att begripliggöra risknivån av trafiker och olyckor så som de flesta äldre barnen kan i många fall ha kunskap om. Nu påstår jag inte att grundskolor inte ska ha trafikregleringar, det är också viktigt. Men kan än idag inte förstå hur man anser att samhället består av heterogena familjer med samma förmåga att lämna och hämta barnen till den utsträckningen det förväntas av tekniska nämnden. Att ha överseende för dess olikheter vi alla människor har, är att ha överseende för hur det teoretiska tänkta om att 'sällskap av vuxna' till förskolan inte alltid fungerar i praktiken.

Att undersöka till vidare forskning och förstå vad det är som föranleder till restriktiva hastighetsgränser utanför förskolor kan i de bästa världarna leda till ett uppvaknande och förändring i trafikreglerna och inta hastighetsbegränsningar vid förskolor alternativt farthinderkameror eller skylt som tyder på att det finns barn i närheten.

6 Referenser

Dahl, Robert. 2015. *On democracy*. second edition. London: Yale university.

Esaiasson, Peter ; Westholm, Anders (red.). 2006. *Deltagandets mekanismer – Det politiska engagemangets orsaker och konsekvenser*, Liber: Malmö

Esaiasson, Peter – Mikael Gilljam – Henrik Oscarsson – Lena Wängnerud, 2017. *Metodpraktikan: Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 5 uppl., Stockholm: Norstedts juridik.

Eriksson, Katarina. 2007. *Spelar adressen någon roll? - En studie av områdeseffekter på medborgarnas politiska deltagande*. Umeå: Statsvetenskap. ISBN 978-91-7264-355-0

Informant 1. kommunvägledare. Malmö. 2022. mejlkontakt. 17 Juni.

Informant 1. kommunvägledare. Malmö. 2022. mejlkontakt. 22 juni.

Informant 2. tjänstemän gatukontoret. Malmö. 2022. mejlkontakt. 28 November.

Larsson, Bengt; Elmroth, Arne; Sandstedt, Eva. 2003. *Västra hamnen-Bo01-Framtidsstaden, en utvärdering*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola

2020. Vi behöver sätta upp fartkameror i städerna. *Aftonbladet*. 16 November. <https://www.aftonbladet.se/debatt/a/bnzMGB/vi-behoover-satta-upp-fartkameror-i-staderna> .

Schönström, Andreas. Kommunpolitiker. Malmö Stad. 2022. Intervju 10 November. andreas.schonstrom@malmoe.se

Teorell, Jan; Svensson, Torsten. 2007. Att fråga och att svara. Samhällsvetenskaplig metod.
Malmö: Liber.

7 Bilagor

I denna del kommer alla bilagor som refereras i uppsatsen.

7.1 Författarens roll i uppsatsen

Första upproret; ”Bryggans förskola ligger så att den har en vältrafikerad väg på framsidan. Varje gång sambon och jag likaså andra föräldrar som hämtar eller lämnar sina barn där man kanske parkerar en bit ifrån eller kliver av bussen och går sista biten, finns det en stor oro för barnens liv. Det är inte ovanligt att när barnen ser sin förskole kompis att de vill springa i kapp den, vilket innebär en direkt livsfara. Det körs bussar och på sommaren körs det både bussar och bilar i hög hastighet där de inte sällan kör fortare en hastighetsbegränsning.

Det som är än mera oroväckande är att det inte heller finns någon skylt som visar på att det är en förskola som ligger i anslutning till den vägen där många kör. Därför är det angeläget med några att dels ordna en trafikskylt som både visar "varning för barn", hastighetsbegränsning, scooter (hastighetssänkning för förbipasserande i det området), fartsänkningsgupp för bilister, motorcyklister och busschaufförer att fortsätta med den hastigheten de hade annars kört med.

Genom att införa dessa säkerhetsåtgärder förhindrar vi framtida olyckor.

Detta initiativ kan bli av prioritet om vi är fler som ser detta som en fara som omedelbart behöver åtgärdas.

Kommer skicka in initiativet till Malmöstad och vädjar till fler att gå in på deras hemsida för att sedan rösta. Malmöstad har två veckor på sig att granska mitt initiativ. Kommer därav med en återkoppling med länk för att sedan kunna fullfölja en omröstning”.

- Doris Kigozi (2022)

7.2 Mejlkontakt med tjänstemän

Teamsamordnare på gatukontoret

Hej!

Jag har fått följande brev från (anonym) på vårt kansli.

Du är intresserad av farthinder och hastighetsbegränsning utanför Märsgränd 8. Vad jag kan se utifrån våra kartor så är denna gränd kvartersmark. Jag kan inte se något farthinder på gatan. Däremot ser jag rekommenderad max hastighet 20 km/h, är det denna du menar? Denna är i så fall uppsatt av fastighetsägaren.

Tekniska nämnden tar beslut om farthinder men det är på allmänna vägar. På enskilda vägar, såsom Märsgränd, har markägaren möjlighet att utforma gatan på många olika sätt, däribland sätta ut farthinder. Även rekommenderad 20 km/h går att sätta ut av markägare utan att det behövs något beslut.

Hör gärna av dig om du har följdfrågor

Datum: 17 november 2022 12:57

Hej!

Tack för den snabba återkopplingen, jag var ute efter vägen som ligger nära Äventyrs båtens förskola.

Gäller detta även trafiken som ligger utanför Äventyrsbåtens förskola?

Med vänlig hälsning,

Doris Kigozi

Datum: 17 November 2022 13:37

Teamsamordnare på gatukontoret

Hej!

*Aha då tror jag du menar den i anslutning till korsningen Bomgatan/Västra Varvsgatan?
Alltså det automatiska farthinder som reser sig när man kör för fort? Kombinerat med 30
km/h hastighetsbegränsning?*

Den är på allmän plats, så om det är den så kan jag försöka plocka fram besluten.

Datum: 17 November 2022 14:33

Hej!

Det var just den jag hade velat ta del av. Tack på förhand!

Vänligen Doris

Teamsamordnare på gatukontoret

Hej Doris!

*Här kommer det jag hittat, hoppas att detta är det du letat efter, hör av dig annars. Jag har
pratad med sekreteraren, skickar kopia till henne också så hon vet vad jag skickat.*

- 1. Tjänsteskrivelse till beslut avseende att 30 km/h ska gälla utanför grundskolor i Malmö.*
- 2. Beslut från tekniska nämnden ang. nr 1.*
- 3. Den lokala trafikföreskriften för 30 km/h på Västra Varvsgatan och Bomgatan.*
- 4. Tjänsteskrivelse för objektsgodkännande av åtgärder för Malmö Expressen, bland annat på Västra Varvsgatan där det anges att farthinder ska byggas.*

Beslut på nr 3 från kommunfullmäktige.

Datum: 18 November 2022 16:41

Hej,

Beslutsprotokollet du bifogade i fredags eftermiddag innehöll inget om Bomgatan. Därav kommer jag att be dig på nytt försök att få ta del av beslutsprotokollet från Bomgatan. (Den vid äventyrsbåtens förskola) med omnejd.

Med vänlig hälsning

Doris Kigozi

7.3 Road racing vs. Kids crossing- Malmöbornas vädjan till säkerhetsåtgärd

”Denna sträcka är i särklass värst i hela VH [Västra hamnen]. Bor med fönster ut mot Riggaregatan. Helt ofattbart att det får hålla på så här faktiskt.

Bilar drar lätt upp i 120 km/h där. Dygnet runt. I övrigt tycker jag trafiksituationen börjar bli lite bättre i VH, sakta men säkert. Men som sagt: Denna 300 m raksträckan utanför ett dagis är helt galen”

7.4 Tabell från Statistisk centralbyrå

Antal lägenheter efter region och upplåtelseform. År 2015–2021

| | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|---|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Malmö (RegSO-Västra hamnen nordväst) | hyresrätt | 745 | 1053 | 911 | 912 | 826 | 886 | 951 |
| | bostadsrätt | 500 | 587 | 898 | 1047 | 1196 | 1442 | 1667 |
| Malmö (RegSO-Västra hamnen norr) | hyresrätt | 772 | 828 | 820 | 902 | 914 | 917 | 917 |
| | bostadsrätt | 46 | 118 | 126 | 126 | 126 | 126 | 126 |
| Malmö (RegSO-Västra hamnen sydöst) | hyresrätt | 275 | 275 | 275 | 609 | 609 | 609 | 609 |
| | bostadsrätt | 974 | 1046 | 1046 | 1289 | 1422 | 1755 | 2042 |
| Malmö (RegSO-Västra hamnen väst) | hyresrätt | 362 | 361 | 362 | 362 | 365 | 374 | 373 |
| | bostadsrätt | 553 | 554 | 552 | 553 | 554 | 569 | 569 |

7.5 Andreas Schönströms (S) kommentar på Doris Kigozis inlägg

Kommentaren lyder som följer ”*tack för återkopplingen. Rent teoretiskt är det praktiskt att utgå från att barn sällskapas av vårdnadshavare från och till förskolan. Det som inte beaktas (lite det du påpekade innan) är att vårdnadshavare som ev. har en funktionsnedsättning eller av andra anledningar som kan lyda då barn väljer att ’gå själva’, men sedan springer resten av strecken, i de värsta fallen för långt ut. Eller barn som efter förskolan inte har (av naturliga anledningar) ingen lust att lyssna på sina föräldrar och sedan springer ifrån. Andra fall kan vara att man har fler barn med sig och i andra situationer där pedagoger i samband med utflykter inte kan hålla hand med alla barnen. Slutligen, ett viktigt anseende, barn med funktions variationer.*

Trafiksäkerhets preventionen är a och o, vilket vi alla är enade om. Just därför är det inte hållbart i praktiken att utgå från att varje barn går i hand med sina vårdnadshavare från och till förskolan. Varpå frågan, vilka förhinder framgår i att säkerhetsåtgärds gupp, kameror diverse för att kunna förebygga yttligare olyckor. Så som den bortgångna hunden pga. av en annan trafikant som körde 70 km/h, på en sträcka som är ämnad för att vara 40 km/h?”

7.6 Nämndens ställningstagande

Sammanfattning

Ett Malmöinitiativ har inkommit till Tekniska nämnden som föreslår sänkt hastighetsgräns, farthinder och skylt som uppmärksammar att barn rör sig på och i anslutning till Riggaregatan. Bakgrunden till förslaget är, enligt initiativtagaren, att trafiksituationen vid Bryggans förskola på Riggaregatan upplevs som otrygg på grund av att bilar och bussar kör fort.

Den sammantagna bilden av trafiksituationen på Riggaregatan med låga trafikflöden, generellt god hastighetsefterlevnad och hög trafiksäkerhet med få olyckor, gör att behovet av hastighetsdämpandeåtgärder i nuläget får anses litet.

På sikt, när området norr om Riggaregatan byggs ut, kan det bli aktuellt att se över Riggaregatan och specifikt korsningen vid Signalgatan eftersom trafikmängden på Riggaregatan och behovet av att korsa gatan då kan öka. Detta ligger flera år fram i tiden då det i nuläget inte finns någon detaljplan för utbyggnad av området.

Yttrande

Ett Malmöinitiativ har inkommit till Tekniska nämnden som föreslår sänkt hastighetsgräns, farthinder och skylt som uppmärksammar att barn rör sig på och i anslutning till Riggaregatan. Bakgrunden till förslaget är, enligt initiativtagaren, att trafiksituationen vid Bryggans förskola på Riggaregatan upplevs som otrygg på grund av att bilar och bussar kör fort.

Bryggans förskola ligger placerad ca 100 meter norr om Riggaregatan. Mellan Riggaregatan och förskolan finns en stor bilparkering på kvartersmark. Parkeringens in- och utfart finns i anslutning till Signalgatan. Det finns möjlighet för gående och cyklister att nå förskolan i ett stråk som är avskilt från biltrafik strax bredvid in- och utfarten. Stråket ansluter till den separerade gång- och cykelbanan längs Riggaregatans norra sida. För att nå Signalgatan måste oskyddade trafikanter korsa Riggaregatan i blandtrafik då det inte finns övergångställen.

Trafiksituationen vid Signalgatan har under senaste tiden studerats vid lämning och hämtning under morgon och eftermiddag. Riggaregatan utgör ingen stor barriär för oskyddade trafikanter då trafikmängden är relativt låg. Möjligheten att korsa gatan utan att behöva vänta en längre tid är god även under den mest trafikerade timmen på dygnet.

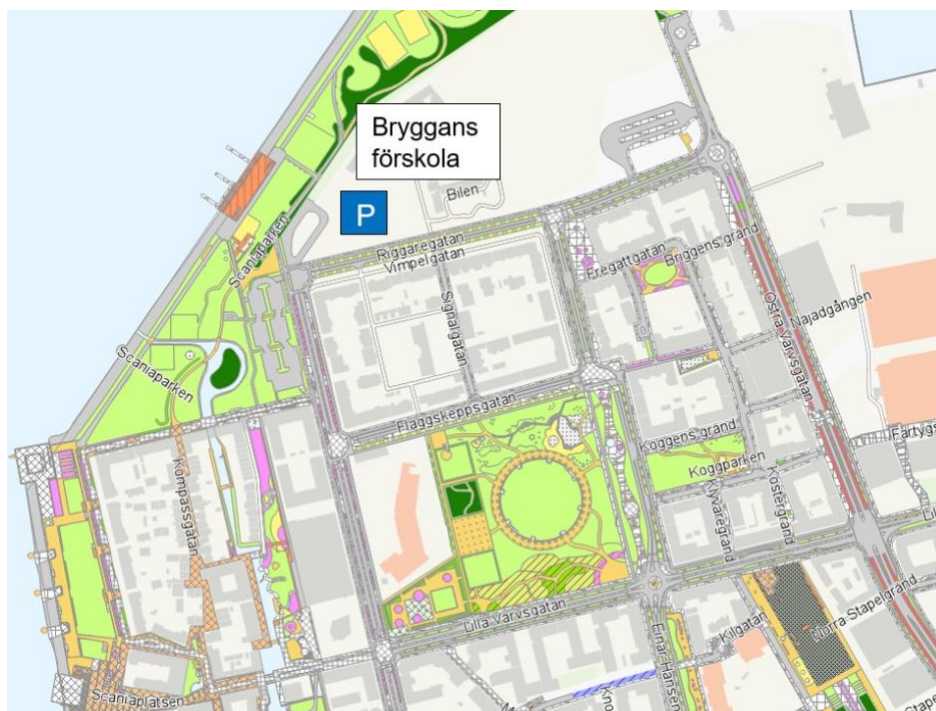


Bild 1. Bryggans förskola norr om Riggaregatan.

Hastighetsbegränsningen är 40 km/h på Riggaregatan. En hastighetsmätning från år 2021 visar att medelhastigheten på gatan är drygt 30 km/h och att 85-percentilen ligger på runt 38 km/h. Med andra ord är hastighetsefterlevnaden generellt god på Riggaregatan. I detta Malmöinitiativ, och i andra ärenden som kommer in till förvaltningen, beskrivs att det förekommer att bilar kör mycket fort. Det är svårt att helt minimera vansinneskörningar genom trafikregleringar och gatuutformningar. Det är polisen som är ansvarig myndighet för att kontrollera och säkerställa att hastighetsbegränsningarna följs.

De senaste 10 åren har det inte inträffat någon kollisionsolycka på Riggaregatan utan endast ett fåtal singelolyckor med personbilar och oskyddade trafikanter.



Bild 2. Vy västerut på Riggaregatan. Signalgatan till vänster i bild och in- och utfart till Bryggans förskola till höger.

Riggaregatan har en upphöjd korsning vid Einar Hansens Esplanad. Det är en av de flertal korsningar i Västra Hamnen som har hastighetssäkrade åtgärder. Åtgärderna finns idag i viktiga korsningspunkter för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



Bild 3. Platser med hastighetsdämpande åtgärder markerade med röda cirklar.

Tekniska nämndens trafikutskott behandlade vid sammanträdet den 11 november 2021(TN 2021-917) ett Malmöinitiativ med önskemål om fartkameror och andra hinder mot fortkörning i Västra Hamnen. I svaret från tekniska nämnden står att de sammantagna åtgärderna i området bedöms som tillräckliga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Ytterligare fartbegränsande åtgärder skulle innebära att framkomlighet och komfort för kollektivtrafiken begränsas.

Den sammantagna bilden av trafiksituationen på Riggaregatan med låga trafikflöden, generellt god hastighetsefterlevnad och hög trafiksäkerhet med få olyckor, gör att behovet av hastighetsdämpandeåtgärder i nuläget får anses litet.

Vid skolor kan det finnas anledning att prioritera åtgärder som hastighetsäkrade övergångsställen då barn skolåldern i större utsträckning går själva till och från skolan. Till och från Bryggans förskola rör sig barnen tillsammans med vårdnadshavare och personal, därför är inte behovet av åtgärder lika stort.

Att sänka den skyltade hastigheten till 30 km/h på Riggaregatan är heller inte aktuellt då det enligt ett beslut i tekniska nämnden i juni 2017 (TN-2017-1060) endast görs vid grundskolor. Att beslutet inte omfattar förskolor beror på att förskolebarn förväntas röra sig vid förskolan i sällskap av vuxen. Skylten ”Varning för barn” används restriktivt för att den ska få effekt vid de platser där den finns, oftast vid grundskolor i kombination med skyltning 30 km/h.

På sikt, när området norr om Riggaregatan byggs ut, kan det bli aktuellt att se över Riggaregatan och specifikt korsningen vid Signalgatan eftersom trafikmängden på Riggaregatan och behovet av att korsa gatan då kan öka. Detta ligger flera år fram i tiden då det i nuläget inte finns någon detaljplan för utbyggnad av området.