



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Kollektivtrafik och cykel ger förutsättning för hållbart resande

- En studie om planering för att öka hållbart resande och skapa hållbar utveckling i Halmstads kommun

Kandidatuppsats HT 2011
Kulturgeografi KGG310
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Författare: Amanda Jonasson
Handledare: Bertil Vilhelmson

Förord

Med ett intresse för hållbarhetsfrågor, samt för transportfrågor och samhällsplanering, så växte idén fram för uppsatsämnet. Att skriva om hur en enskild kommun kan öka kollektivtrafiken och därmed det kollektiva resandet, samt användandet av andra hållbara transporter, kändes som en mycket intressant och aktuell fråga.

Med hjälp av min handledare Bertil Vilhelmson så kunde jag strukturera upp mina tankar och idéer och han gav även flera bra konstruktiva förslag.

Jag vill också tacka personerna på Halmstads kommun och Hallandstrafiken som tog sig tid att svara på mina frågor.

Arbetet med denna uppsats har varit givande och gett mig en inblick i det kommunala arbetet och samarbetet mellan olika parter för att skapa ett hållbart transportsystem, på både lokal och regional nivå.

Göteborg, december 2011

Amanda Jonasson

Sammanfattning

Att ha en bra trafiksituation i en kommun är mycket viktigt. Det är viktigt för att skapa en god möjlighet för människor att kunna förflytta sig på ett enkelt och smidigt sätt med god geografisk räckvidd. Att ha ett utvecklat system för kollektiva färdmedel samt cykel- och gångvägar ökar dessutom hållbarheten i kommunen, både vad gäller människors möjlighet att resa på ett hållbart sätt, samt för samhället i stort då det inte tär på naturens resurser eller människors hälsa i samma utsträckning som biltrafiken gör. Ett utvecklat kollektivtrafiksystem är också något som välkomnas hos de allra flesta, samtidigt som det för många är svårt att välja bort bilen som färdmedel. Detta för att det är ett fordon som bidrar till flexibilitet och bekvämlighet i vardagen och är förknippat med många positiva känslor. Då bilismen ökar från år till år är det viktigt att komma fram med ett bra alternativ till det för att skapa hållbara samhällen i framtiden.

Syftet med denna uppsats är att ingående undersöka hur en enskild kommun kan öka den lokala och regionala kollektivtrafiken och andra hållbara transporter med olika typer av infrastruktur som stöd. Jag har valt att som fall ingående analysera hur Halmstads kommun arbetar med att skapa hållbara transporter. För att kunna uppnå syftet ställs följande frågeställningar:

- Hur kan användningen av kollektiva färdmedel öka i en kommun?
- Hur kan olika typer av infrastruktur öka kollektivtrafiken i en kommun? Det handlar om hur teknisk, fysisk och social infrastruktur (service och information) kan öka kollektivtrafiken i en kommun.

Fallet Halmstad valdes dels för att det är en ekokommun med värderingar som värnar om miljön, och dels för att de har kommit långt i sitt arbete för ett mer hållbart transportsystem. Som metod valdes en kvalitativ undersökningsmetod i form av intervjuer med planerare och dokumentstudie av Halmstads kommuns Handlingsprogram för Hållbara transporter – transportstrategi för Halmstad 2030, Halmstads kommuns Handlingsprogram för hållbara transporter – transportplan för Halmstad 2030, Cykelplan 2010, samt Halmstad resecentrum. Genom att genomföra intervjuer med personer som arbetar med transportfrågor, som trafikstrateg och trafikutvecklare, ges en bra inblick i hur arbetet och planeringen rent konkret går till i en kommun samt hur prioriteringarna ser ut. Intervjuerna tillsammans med analysen av dokumenten visar hur det går att ändra trafiksituationen i den enskilda kommunen mot ett mer hållbart transportsystem, där det tas hänsyn till både människors hälsa och deras välbefinnande samt till naturen där den negativa påverkan minimeras. För att uppnå hållbarhet skall det ske hållbar utveckling ur både ekologisk, ekonomisk och social synvinkel.

Resultatet visar att det går att skapa ett mer hållbart transportsystem, men att det tar mycket tid och hårt arbete. Det finns flera olika typer av infrastrukturlösningar som kan öka kollektivtrafiken och andra hållbara transporter i en kommun, och det är en blandning av teknisk och fysisk infrastruktur samt ökad information och service som ger bästa resultat. Resultatet visar också att bästa sättet att uppnå ökad kollektivtrafik inte enbart handlar om att öka mängden bussar, tåg och deras rutter i kommunen, utan att även parallellt öka användandet av cykel och gång, och på så sätt även öka antalet cykel- och gångbanor så att framkomligheten blir bättre. Detta är viktigt då cykel och gång ökar kollektivtrafikens chans att konkurrera med bilen. Det bör alltså planeras för både kollektivtrafik, gång och cykel för att uppnå bättre kollektivtrafik och ett hållbart transportsystem.

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

1. Introduktion	1
1.1 Inledning.....	1
1.2 Problemformulering.....	1
1.3 Syfte och frågeställningar.....	2
1.4 Avgränsningar.....	2
1.4.1 Geografiska avgränsningar.....	2
1.4.2 Transportavgränsningar.....	2
1.4.3 Metodavgränsningar.....	2
1.5 Definitioner.....	2
1.6 Disposition.....	3
2. Bakgrund och tidigare forskning	4
2.1 Inledning	4
2.2 Kollektivtrafiken i Sverige.....	4
2.2.1 Olika typer av kollektivtrafik.....	4
2.2.2 Skillnad mellan tätort och glesbygd.....	4
2.2.3 Användandet av kollektiva färdmedel.....	5
2.2.4 Regionförstoring och regionsamverkan.....	5
2.2.5 Regionförstoring och regionsamverkan.....	5
2.2.6 Förtätning och pärlbandssystem.....	6
2.3 Hållbar utveckling.....	7
2.3.1 Vad är hållbar utveckling?.....	7
2.3.2 Hela resan.....	7
2.3.3 Information.....	8
2.3.4 Lokala investeringsprogram.....	8
2.3.5 Vikten av ett säkert stadsrum.....	9
2.3.6 Cykel och gång.....	9
2.3.7 Fyrstegsprincipen.....	10
2.4 Miljö- och transportfrågor i svensk samhällsplanering.....	10
2.4.1 Transportpolitiska mål.....	10
2.4.2 Miljömål.....	10

2.4.3 Nya kollektivtrafiklagen och regionala trafikförsörjningsprogram.....	11
2.5 Bilen – den stora konkurrenten	12
2.5.1 Inledning.....	12
2.5.2 Bilens resa från igår till idag	12
2.5.3 Ny teknologi istället för mindre bilism.....	12
2.5.4 Direkta och indirekta effekter av bilen.....	13
2.5.5 Fragmenterad stad.....	13
2.6 Bilen – mer än bara ett fordon.....	14
3. Infrastruktur och andra åtgärder för ökad hållbar utveckling.....	15
3.1 Inledning.....	15
3.2 Infrastruktur.....	15
3.2.1 Teknisk infrastruktur.....	15
3.2.2 Fysisk infrastruktur.....	17
3.2.3 Social infrastruktur (Information och service).....	17
4. Halmstad.....	19
5. Metod.....	21
5.1 Inledning.....	21
5.2 Metodval.....	21
5.3 Intervjuer.....	21
5.4 Dokumentstudie.....	22
5.5 Analysmetod.....	23
5.6 Metodreflektion och alternativa metoder.....	23
5.7 Källor och källreflektion.....	24
6. Resultat.....	26
6.1 Inledning.....	26
6.2 Hur kollektivtrafiken kan öka i en kommun.....	26
6.3 Hur olika typer av infrastruktur kan öka kollektivtrafiken i en kommun.....	27
6.3.1 Teknisk infrastruktur.....	27
6.3.1.1 Kollektivtrafik.....	27
6.3.1.2 Gång och cykel.....	28
6.3.1.3 Biltrafik.....	28
6.3.2 Fysisk infrastruktur.....	28
6.3.2.1 Kollektivtrafik.....	28
6.3.2.2 Gång och cykel.....	31

6.3.2.3 Biltrafik.....	33
6.3.3 Social infrastruktur.....	34
6.3.3.1 Kollektivtrafik.....	34
6.3.3.2 Gång och cykel.....	34
6.3.3.3 Biltrafik.....	35
6.3.3.4 Övrigt.....	35
7. Analys.....	37
7.1 Framtida utveckling.....	37
7.2 Problem.....	37
7.3 Målkonflikter.....	38
7.3.1 Förbättring för alla?.....	38
7.3.2 Ena eller andra typen av infrastruktur.....	39
7.3.3 Direkta och indirekta åtgärder.....	40
7.3.4 Hela resan - perspektivet	40
8. Slutsats och egna reflektioner.....	41
8.1 Slutsats.....	41
8.2 Egna reflektion.....	41
8.3 Förslag på vidare forskning.....	42
Källförteckning.....	43

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide med frågor som förberetts inför intervju med trafikstrateg på Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun

Bilaga 2. Intervjuguide med frågor som förberetts inför intervju med trafikutvecklare på Hallandstrafiken, Falkenbergs kommun

Bilaga 3. Lista över granskade och analyserade dokument

Figurförteckning

Figur 1. Karta med Halmstad specifikt utmärkt.....	19
Figur 2. Karta över stomlinjenätet i Halmstads stadstrafik år 2030.....	29
Figur 3. Figur för fingerstrukturen i Halmstad.....	30
Figur 4. Karta över Halmstads centrum med regionbussterminalen och järnvägsstationen utmärkt.....	31
Figur 5. Karta över huvudcykelnätet i Halmstad år 2030.....	32
Figur 6. Cykelväg i Halmstad.....	35

1. Introduktion

1.1 Inledning

”En utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov.”¹

Detta skrevs i Brundtlandrapporten 1987 och ligger till grund för mycket av miljöarbetet som pågår i Sverige, liksom för flera av miljömålen som finns i politiken. En av dessa är *god bebyggd miljö*, som syftar till att skapa tillgänglighet, delaktighet och trygghet. Denna lyder: ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas”.²

Klimatet har förändrats på grund av bland annat utsläpp av växthusgaser som kommer av användningen av fossila bränslen. Transporter står alltså för en stor del av den negativa påverkan på miljön.³

Det finns flera mål som ska hjälpa till att skapa en hållbar framtid, men frågan är varför vi inte redan har hållbara trafiksystem på fler platser i vårt avlånga land. Vad kan den enskilda kommunen göra för att på egen hand, med hjälp av riklinjer och direktiv, skapa ett mer hållbart resande i form av kollektivtrafik, cykel och gång?

Trafiksituationen i Sverige och i övriga världen blir alltmer ohållbar. Det tillverkas fler och fler bilar i världen och bilismen ökar i samma takt. Bilen har också fått en större betydelse för människor. Den bidrar till människors ökade välbefinnande och ses som ett fordon som skapar flexibilitet och ökad rörlighet i vardagen, många gånger till och med svår att leva utan.

Med detta i åtanke är det en stor uppgift att lösa trafikläget och lyckas gå mot en mer hållbar utveckling. Valen är många vad gäller sätt att resa och transportera sig på. Utan restriktioner är det fritt fram att själv välja hur resan skall gå till, vilket innebär att det i slutändan trots allt är den enskilde individens kortsiktiga val som avgör. Kanske handlar det helt enkelt om kunskap, information och att bryta mönster. Kanske är det så att vi måste avstå från många av våra val idag för att inte äventyra människors förutsättningar i morgon.

1.2 Problemformulering

Vad gäller hållbar utveckling inom transportsystemet i stort i Sverige är det intressant att diskutera vad den enskilda kommunen kan göra för att på egen hand upprätta en god situation. Detta kan anses vara en viktig fråga då det lyfter fram kommuner och orter som faktiskt arbetar hårt, och kan ses som förebilder för andra kommuner. Att dessa lyfts fram ger ett tecken på att det är värt att agera för, och inte bara prata om. Just hållbarhet och hållbar utveckling har blivit vitt använda begrepp som kanske verkar självklara, men ändå har inte mycket gjorts vad gäller saken. Det kan ju antas att de flesta människorna i Sverige skulle vilja efterlämna en ljus framtid till kommande generationer, men ändå har många svårt att bryta sina mönster själva och frivilligt välja att resa med andra färdmedel än vad de gör idag. Att därför undersöka hur detta kan lösas både vad gäller stödjande fysisk och teknisk infrastruktur, samt social infrastruktur i form av ökad information och service är intressant.

¹ Regeringen (2003)

² Lunds kommun (2005) s. 25

³ Halmstads kommun (2007-2011) s. 4

Jag kommer att analysera hur en enskild kommun har arbetat, hur den arbetar och hur den kommer att arbeta framöver för att öka kollektivtrafiken, samt cykel och gångtrafiken.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att ingående undersöka hur en enskild kommun kan öka den lokala och regionala kollektivtrafiken och andra hållbara transporter med olika typer av infrastruktur som stöd. Jag har valt att som fall ingående analysera hur Halmstads kommun arbetar med att skapa hållbara transporter. För att kunna uppnå syftet ställs följande frågeställningar:

- Hur kan användningen av kollektiva färdmedel öka i en kommun?
- Hur kan olika typer av infrastruktur öka kollektivtrafiken i en kommun? Det handlar om hur teknisk, fysisk och social infrastruktur (service och information) kan öka kollektivtrafiken i en kommun.

1.4 Avgränsningar

1.4.1 Geografiska avgränsningar

Uppsatsen berör hur man i en enskild kommun kan öka kollektivtrafiken och det kollektiva resandet inom kommunen ifråga. Uppsatsen är geografiskt avgränsad till Halmstads kommun i den empiriska delen och berör endast persontransporter. Detta för att arbetet skulle bli alltför omfattande om även andra typer av transporter skulle ingå, samt de resor som görs in och ut ur kommunen. Uppsatsen har också begränsats till att endast studera en kommun för att se hur just denna arbetar för att öka kollektivtrafiken, samt hur de har arbetat tidigare och har tänkt arbeta i framtiden. På detta sätt ges en djupare förståelse för hur planeringen har förändrats. Det blir fokus på en plats och dess rumsliga förutsättningar.

Materialet jämförs och analyseras utifrån tidigare teori och litteratur som finns i ämnet.

1.4.2 Transportavgränsningar

Jag har valt att begränsa arbetet till att endast studera den allmänna kollektivtrafiken. Då det finns flera typer av kollektivtrafik, såsom särskild-, allmän-, anropsstyrd kollektivtrafik m fl. hade det blivit alltför omfattande att studera de alla inom den begränsade tidsramen som finns. Den allmänna kollektivtrafiken valdes då den berör alla invånare och grupper i samhället.

1.4.3 Metodavgränsningar

Jag har valt att använda dokumentstudie och intervjuer som metod. Jag valde därmed att inte genomföra vissa metoder, såsom enkätundersökning, då jag har velat ha en mer personlig kontakt med de som arbetar med planering och utveckling av transportfrågor. Det var också själva planeringen jag ville veta mer om, och syftet med uppsatsen hade inte kunnat besvaras lika bra med enkätundersökning. De hade inte gett tillräckligt tydlig information och fullständiga svar för att fungera som tillräckligt underlag. Fokusgrupper är en annan metod som finns, men som förmodligen inte heller hade fungerat bra, då intervjuerna har genomförts med personer som arbetar på olika orter och på olika arbetsplatser. Detta innebär att det förmodligen skulle vara svårt att arrangera ett sådant möte. Det skulle dock vara mycket intressant att träffa alla respondenterna samtidigt, och det skulle säkert ge många intressanta samtal.

1.5 Definitioner

För att underlätta för läsaren definieras i detta avsnitt begrepp som är återkommande i uppsatsen och viktiga att förstå.

Stadsrum – Ett stadsrum kan ha olika funktioner i en stad och beroende på vilken funktion det har så sker samverkan i olika former. Stadsrum i samband med trafik och transporter är ett rum i staden som är tillgängligt för alla trafikanter, både skyddade och oskyddade, samt för olika typer av resor och transporter i staden. Stadsrummet ska också ge människor tillfällen att mötas och det ska vara en trivsamt plats att vara på.⁴

Miljömål – Miljömål är mål som Sveriges riksdag har beslutat ska finnas för att upprätthålla en god kvalitet på miljö och natur runt om i landet. Dessa omfattas av 16 miljö kvalitetsmål som berör olika områden som tas hänsyn till i arbetet i kommuner och andra verksamheter. Dessa miljö kvalitetsmål rör bland annat frisk luft, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan.⁵

Teknisk infrastruktur – Olika former av infrastruktur som är av teknisk form såsom att till exempel ha bussprioriterande trafiksignaler, vilket innebär att bussen får grönt ljus före biltrafiken vid en trafiksignal.

Fysisk infrastruktur – Olika former av infrastruktur som är av fysisk form som rör samhällets rumsliga organisationer på olika nivåer. Det berör alltifrån bebyggelsestrukturer till att anlägga farthinder eller nya cykelvägar.

Social infrastruktur – Olika former av infrastruktur som är av social form. Det finns flera olika typer av social infrastruktur, men i denna undersökning berörs service och information. Det kan till exempel handla om att ge information om buss- och tågtider för att på så sätt öka det kollektiva resandet eller att ha ett nummer dit människor kan ringa angående frågor om kollektivtrafiken och dess rutter på en plats.

1.6 Disposition

Efter denna inledning följer i nästa kapitel en redogörelse för hur det ser ut gällande den svenska trafiksituationen idag, miljö- och transportfrågor i svensk samhällsplanering samt hållbar utveckling. I det tredje kapitlet behandlas hur dagens situation ser ut vad gäller bilen. För att förstå varför det är viktigt att öka kollektivtrafiken är det också viktigt att förstå den negativa påverkan bilen medför. I det fjärde kapitlet behandlas vilka infrastrukturella lösningar som finns att använda sig av. Här presenteras tekniska, fysiska och sociala infrastrukturer som används som stöd i samhällsplanering i Sverige och andra länder. I det femte kapitlet följer en kort presentation av Halmstad som har valts som fall i denna studie. Det sjätte kapitlet är metodkapitlet som presenterar de metoder som valts för genomförandet av undersökningen. Här diskuteras metodval och hur själva undersökningen gått till. I det sjunde kapitlet presenteras resultaten som tagits fram i den empiriska undersökningen. Här redovisas resultatet från de intervjuer som genomförts samt de dokumentanalyser som gjorts. I det åttonde kapitlet presenteras analys av resultatet och hur väl detta stämmer överens med syfte och frågeställningar, samt med vad som framkommit i de andra ovanstående kapitlen. I det nionde och avslutande kapitlet följer de slutsatser som kan dras utifrån denna undersökning samt att en avslutande diskussion förs kring studien i stort. Även förslag på framtida forskning ges här.

⁴ Trafikverket (2010) s. 6

⁵ Naturvårdsverket (2005)

2. Bakgrund och tidigare forskning

2.1 Inledning

I detta kapitel redovisas den forskning som redan finns inom ämnet, om kollektivtrafiken idag, hållbar utveckling samt miljö- och transportfrågor i svensk samhällsplanering. Informationen är relevant då den bland annat beskriver skillnader mellan kollektivtrafiken på tätort och glesbygd som är viktigt att förstå, användandet av kollektiva färdmedel och hur skillnaden ser ut mellan olika grupper. Kapitlet tar också upp miljömål och transportpolitiska mål då det är viktigt att ta hänsyn till dessa vid planering. Även hållbar utveckling är relevant då det är vad som eftersträvas idag.

2.2 Kollektivtrafiken i Sverige

2.2.1 Olika typer av kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Sverige består av buss, spårvagn, tåg, tunnelbana och fartyg, och inom Sverige står idag det samlade resandet av kollektiva färdmedel för 18 %. På 1950-talet var siffran närmare 50 % och största anledningen till den stora minskningen var att bilen började användas i allt högre grad.⁶ Sedan 1970-talet har kollektivtrafiken istället legat på ca 20 % av det samlade resandet och varit mycket konstant.⁷ Detta kan vara en följd av att staten och kommunerna inte har gjort några större satsningar för att stärka det kollektiva resandet, utan snarare arbetat med att behålla dess position i transportsystemet.⁸

Det finns olika typer av kollektivtrafik och de delas in i olika kategorier. Dessa är allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik och turist- och chartertrafik. Allmän kollektivtrafik nås via tidtabeller och annan information, särskild kollektivtrafik är färdtjänst, skolskjuts, sjukresor mm och turist- och chartertrafik berör de resor som erbjuds allmänheten i olika former av kollektivtrafik. Kollektivtrafiken delas även in i olika områden beroende på vilken nivå den befinner sig på samt vilket geografiskt område trafiken omfattar. Dessa är lokal- och regional trafik som innefattar trafik inom ett län. Interregional trafik är trafik mellan två eller flera län samt internationell trafik innefattar trafik länder emellan.⁹ Det är kommunerna och landstingen i varje län som har hand om den lokala och regionala kollektivtrafiken,¹⁰ även om de inte är skyldiga att anordna den.¹¹ De har dock det konkreta ansvaret för orternas och städernas utveckling.¹²

2.2.2 Skillnad mellan tätort och glesbygd

Kollektivtrafikens användning är störst i storstadsregioner och den vanligaste typen av resa är arbetsresan, oavsett om det är i storstäder eller förortsregioner. I storstäder står kollektivresor för 32 % av arbetsresorna och för 26 % i förortskommuner. I andra kommuner som ligger längre ifrån storstäder minskar denna typ av resa till ca 10 %.¹³ Detta innebär att ju längre ifrån en storstad man bor, ju mindre reser man i allmänhet kollektivt till arbetet.

Kollektivtrafikens syfte skiljer sig åt mellan i storstad och på glesbygd. I storstaden är den till för att minska trängsel och göra miljön bättre. På glesbygden är den mer till för att ge ett

⁶ Trafikanalys S. 3

⁷ Ibid. S. 15, Regeringen (2003) s. 132

⁸ Ibid. S. 45

⁹ Ibid. S. 12, Hydén (2008) s. 249

¹⁰ Ibid. S. 13

¹¹ Hydén (2008) s. 249

¹² Trafikverket (2007a) s. 19

¹³ Ibid. S. 15-16

grundläggande transportbehov för de boende. Den skiljer sig också åt beroende på om den befinner sig i ett tillväxtområde eller inte, då den ekonomiska situationen skiljer sig åt mycket mellan områden.¹⁴ Av Sveriges befolkning bor 85 % i tätorter¹⁵ och det är större tätorter som växer mest i invånarantal. Ju större orten är, ju större är också efterfrågan på kollektiva färdmedel.

I tätorter ökar det kollektiva resandet med avståndet till centrum och stadens storlek. Vid längre resor och längre avstånd ökar kollektivt resande. I tätorter med mindre storlek och på glesbygden används inte kollektiva färdmedel i lika hög grad. Med mindre tätorter menas orter med mindre än 25-30 000 invånare. En av anledningarna till att det kollektiva resandet är lägre på dessa platser är att orterna oftast inte har något eget trafiksystem som gäller för kollektivtrafiken, vilket ofta även medför att standarden är lägre här.¹⁶

2.2.3 Användandet av kollektiva färdmedel

Den största delen av de som åker kollektivt är kvinnor och ca en tredjedel av alla som reser kollektivt har körkort och bil. Ungdomar är den största gruppen kollektivtrafikanvändare.¹⁷ Resenärers önskemål gällande kollektivtrafiken skiljer sig åt mycket beroende på vem resenären är, dvs. deras ålder, kön, inkomst, familjesituation, vart de bor i landet och liknande. Gemensamt är dock önskan om att resan ska gå fort, samt att det ska gå många turer per dag, vilket hör ihop med tillgänglighet, samt att resenären inte ska behöva göra flera byten.¹⁸ Just restiden är en mycket viktig faktor i val av färdmedel. Vad gäller de resande som har tillgång till bil och kan välja detta färdmedel, så gör de ofta det om restiden med kollektiva färdmedel är lång i förhållande till de andra alternativen.¹⁹

Kvinnor och mäns rörlighet skiljer sig åt, samt deras geografiska räckvidd. Den största skillnaden är att män i allmänhet reser längre än kvinnor. Mönstren kvarstår oberoende av ålder, sysselsättning och inkomst. En av anledningarna till män och kvinnors olika geografiska räckvidd beror delvis också på deras tillgång till bil.²⁰ Kvinnor och äldre står för den största delen av de som inte använder personbil i det vardagliga livet i Sverige. Det kan både bero på att de inte har körkort och att de inte har tillgång till bil. Samtidigt finns det en tydlig trend av att rörligheten i stort ökar.²¹

Kollektivtrafiken anses många gånger vara lösningen på hållbar utveckling.²² Idag väljer allt fler unga vuxna som fyllt 18 år att inte skaffa varken körkort eller bil. Detta beror både på de höga kostnaderna som följer att både ta körkort och att köpa bil, men också på grund av viljan att främja naturen.²³

2.2.4 Regionförstoring och regionsamverkan

I Sverige pendlar i genomsnitt var tredje yrkesarbetande till sin arbetsplats som ligger utanför den egna kommunen.²⁴ Detta innebär att det finns ett behov av att kollektivtrafiken anpassas till att möta dessa krav på resande, och att denna måste utvecklas och förbättras om biltrafiken ska kunna minskas. De flesta svenska kommuner har genomgått liknande utveckling där pendlandet har ökat med ca 10-15 procentenheter från år 1970 till år 2000. För att dessa

¹⁴ Trafikverket (2007a) s. 7

¹⁵ Ibid. S. 8

¹⁶ Hydén (2008) s. 276

¹⁷ Ibid. S. 259

¹⁸ Ibid. S. 261,269, 276

¹⁹ Ibid. S. 276

²⁰ Krantz (1999) s. 102

²¹ Wärneryd m fl. (2002) s. 73

²² Trafikverket (2007a) s. 31

²³ Frändberg m fl. (2005) S. 49-50, Regeringen (2003) s. 145

²⁴ Ibid. S. 15

resenärer ska kunna pendla kollektivt istället för med bil så behöver lokala kollektiva färdmedel även samverka med regional trafik och inte bara tillgodose det lokala behovet.²⁵

Här spelar tåget en viktig roll. Även om tågtrafiken är statligt reglerat så är det viktigt att tågnätet kopplas till kommuners nät så att det når olika orter för att på så sätt skapa en regionförstoring. Skulle den regionala tågtrafiken förbättras i framtiden skulle ca 80 % av befolkningen kunna dagpendla med tåg som går mellan regioner i samverkan. En förtätning och regionförstoring behöver eftersträvas, där många tätorter runt om i regionen knyts samman och blir ett gemensamt centrum för utbildning, arbete, service och boende.²⁶

Vad gäller busstrafik i de minsta orterna i Sverige, orter med mindre än 10, 000 invånare, så har endast tio stycken av dessa egen stadsbusstrafik och antalet kollektiva resor på dessa orter är få. I övrigt är det en stor variation på hur stort resandet är beroende på var i landet och i vilken ort det handlar om.²⁷ På mindre orter är oftast intresset mindre för att åka kollektivt vilket också leder till att turtätheten minskar. Låg turtäthet gör också att människor får svårare att vara spontana.²⁸ Bilen konkurrerar här ut kollektivtrafiken i och med att den ger flexibilitet och större valmöjligheter. I större städer däremot är kollektivtrafikens position större då den klarar av att konkurrera med bilen genom att ha större turintervall. En annan bidragande faktor är att flera typer av resor kan täckas in, både de till- och från arbetet, samt de i samband med inköp och service.²⁹ För att kollektivtrafiken ska kunna bli mer omfattande behöver den planeras med bebyggelseplaneringen igen. Detta för att bebyggelse och trafik har en stark koppling vad gäller hållbar utveckling. Att städer blir allt glesare, så kallad urban sprawl, gör det svårare att bedriva ett kollektivt transportsystem som fungerar.³⁰

2.2.5 Förtätning och pärlbandssystem

Det finns flera olika sätt att på regional nivå uppnå minskad biltrafik i staden eller orten, och på så sätt ge mer utrymme för kollektiva färdmedel. Detta kan uppnås genom tät bebyggelse vid utbyggnad och i befintlig bebyggelse tillämpa förtätning. Detta minskar avstånden mellan verksamheter, boende och service. En tät bebyggelse underlättar dessutom möjlighet att ta cykeln dit man ska. I Lund har kommunen arbetat hårt för att minska bilanvändandet och de har vidtagit flera åtgärder för att uppnå detta. I kommunens översiktsplan står det bland annat att trafiken ska ledas utanför stadskärnorna samt att kollektivtrafiken ska utökas så att långsiktiga samhällsekonomiska lösningar skapas. Kommunen ska även skapa bilpooler i ett led av åtgärder för att skapa hållbar utveckling.³¹

Det så kallade pärlbandssystemet är ett bra kommunikationssystem som består av tåg som går genom flera orter. Det fungerar mycket bra för människor som pendlar långt till jobbet eller liknande, då detta färd sätt går relativt fort på längre distanser jämfört med buss.³² Även annan kollektivtrafik kan utvecklas ytterligare och fungera som alternativ på samma sätt, om en utbyggnad skulle ske i bandform av bostäder, handel och andra verksamheter, i så kallade stråk.³³ Det är viktigt att redan i översiktsplaneringen bestämma inriktningen i trafikstrukturen så att miljöanpassade transportmedel kan väljas. Efter detta kan planeringen av vart olika verksamheter ska placeras bestämmas, genom att t ex förlägga verksamheter med stor trafikalstring vid kollektiva knutpunkter samt att biltrafiken kan dras utanför staden.

²⁵ Hydén (2008) s. 258

²⁶ Trafikverket (2007a) s. 19

²⁷ Ibid. S. 15

²⁸ Ibid. S. 16

²⁹ Ibid. S. 17

³⁰ Trafikverket (2007a) s. 22

³¹ Lunds kommun (2005) s. 28

³² Boverket (2004) s. 58

³³ Ibid. S. 61

Det är viktigt att kollektiva knutpunkter ligger centralt och lättillgängligt där flera olika typer av kollektiva färdmedel kan nås, samt att det finns ett sammanhängande nät för enklare förflyttning mellan regioner, kommuner och orter.³⁴

2.3 Hållbar utveckling

2.3.1 Vad är hållbar utveckling?

”En hållbar utveckling är en utveckling som uppfyller dagens behov utan att förstöra möjligheterna för kommande generationer att uppfylla sina egna behov”. Det rör sociala, ekonomiska, kulturella och ekologiska dimensioner och alla behövs för att kunna uppnå hållbar utveckling. Att t ex uppnå en ekonomisk tillväxt utan att ta miljöhänsyn är alltså inte en hållbar utveckling. Alla dimensioner måste ingå och målen ska nås med alla aspekter inberäknade parallellt.³⁵ För många kommuner i Sverige innebär hållbar utveckling att skapa en tilltalande och konkurrenskraftig stad eller kommun.³⁶

Både de beslut som tas inom stat och de som tas inom kommun ger utfall i staden. Stadspolitik är det som rör staden och rör allt från transporter, ekonomisk konkurrenskraft och regionalpolitik till folkhälsa, integration, stadsbyggnad och miljöskydd. Det är kommunerna själva som står för utvecklingen av miljökvaliteterna i staden, samtidigt som staten också har en stor betydelse för städernas utveckling i och med deras beslut och åtgärder i många frågor.³⁷

En viktig aspekt av hållbar utveckling i stad och tätort är att ha miljöanpassade transporter.³⁸ Något som är hållbart är något som är varaktigt över lång tid³⁹ vilket passar in på kollektivtrafiken mycket bra. Med hjälp av en ökad kollektivtrafik kan en stad eller tätort få en mycket större attraktivitet. Det ger ökad tillgänglighet till handel och service, det kan ge mer plats åt en vackrare stad med fler gågator, cykelvägar, planteringar, grönytor, torg och mötesplatser. Detta svarar även för den stadsutveckling som eftersträvas. Till denna ingår också att förtäta genom att komplettera befintlig bebyggelse samt att förnya stadskärnorna. Denna förändring ska dessutom ske med mycket stor miljöhänsyn.⁴⁰ Flera kommuner idag formulerar själva de lokala mål som ska följas för att uppnå hållbar utveckling och även ett mellankommunalt samarbete i regioner utvecklas i stor utsträckning.⁴¹ Samtidigt behövs en samverkan både på ”vertikal” och ”horisontell” nivå för att det ska kunna ske en hållbar utveckling över hela landet. ”Vertikal” på så sätt att det ska gå att samverka mellan olika aktörer i samhället och olika administrativa nivåer, och ”horisontellt” på så sätt att alla har samma mål och en helhetssyn för vart vi är på väg.⁴²

2.3.2 Hela resan

I städer där det finns tåg har det visat sig att pendlare använder kollektivtrafik för hela resan i större utsträckning om det finns möjlighet att med kollektiva färdmedel ta sig till tågstationen eller bussterminalen.⁴³ Detta kallas *hela resan*, alltså att kunna resa från dörr till dörr. Hela resan - perspektivet är viktigt inom trafik- och samhällsplanering eftersom bristande

³⁴ Boverket (2004) S. 72

³⁵ Ibid. s. 8

³⁶ Ibid. S. 118

³⁷ Ibid. S. 7

³⁸ Ibid. S. 14

³⁹ Ibid. S. 18

⁴⁰ Ibid. S. 21

⁴¹ Ibid. S. 26

⁴² Ibid. S. 21,26

⁴³ Trafikverket (2007a) s. 18

tillgänglighet för de olika resätten kan sätta stopp för användandet av dem. Det är också nödvändigt att bebyggelse samlas till stråk där människor kan gå till närmaste hållplatsen för att sedan kunna ta bussen dit man ska.⁴⁴ Om offentliga rum samt gång- och cykelvägar är väl upplysta och välskötta i allmänhet samt om kollektivtrafiken kan ta människor hela vägen hem så blir staden en plats som är trygg och tillgänglig för alla.⁴⁵

2.3.3 Information

Det är även viktigt med bra information för att nå ut till så många grupper i samhället som möjligt, oavsett ålder och behov. Detta kan åstadkommas genom att de olika systemen samordnas och samverkar.⁴⁶ Att trafikslagen samverkar skulle t ex kunna innebära att om tåget är försenat så kan tågoperatörerna kommunicera med ansvariga så att buss kan tillkallas snabbt till platsen.⁴⁷ Att just informationen förbättras är en utav de viktigaste aspekterna med ett utökat kollektivåkande. Den bör omfatta alla trafikslag och ge information om eventuella störningar samt pris och tillgänglighet.⁴⁸

2.3.4 Lokala investeringsprogram

Många projekt har genomförts i arbetet mot mer miljövänligt resande. Ett av dessa är utfört av Naturvårdsverket med syfte att med satsning på lokala investeringsprogram förbättra miljön. Detta projekt skulle både förändra trafikanters beteende samt övergå till mer naturvänliga färdmedel på olika sätt.⁴⁹ Projektet har berört 18 kommuner och sammanlagt 33 olika projekt som i första hand har riktat in sig på att stimulera alternativa lösningar till att införa restriktioner mot biltrafiken. Detta har gjorts genom att göra gång, cykel och kollektivtrafik mer tillgängligt och attraktivt för att kunna konkurrera med bilen. Dessa transportmedel skulle även bli säkrare och tryggare och göras tillräckligt bra för att nuvarande bilister ska övergå till mer miljövänliga färdmedel.⁵⁰

Av de städer som var med i detta lokala investeringsprogramsprojekt, så kallade LIP- projekt, så har cykelanvändandet ökat med 52 % medan övriga städer som inte medverkade har minskat sin cykeltrafik med ca 5 %.⁵¹ Ökningen har kunnat ske genom att fler cykel- och gångväg har kunnat byggas⁵² samt att information har nått ut till folk för att marknadsföra cykelvägnäten och på så sätt kunnat få fler att cykla.⁵³ Speciellt marknadsföring är en viktig del för att få fler att använda cykeln. Att aktivt marknadsföra under en längre tid är avgörande för att få fler att börja cykla, och då särskilt bilister som inte tidigare har använt denna typ av infrastruktur.⁵⁴ Det finns också andra städer som kunnat öka cyklandet på relativt kort tid. En av dessa är Gävle där cyklandet ökat med 28 %. Där har långvariga och långsiktiga program i kombination av underhåll gjort att detta varit möjligt. De har satsat på både utbyggnader av infrastrukturen och underhåll i form av t ex snöröjning av cykelvägar under vintern, samt på information så att invånarna uppmärksammas om de nya möjligheterna till förflyttning.

⁴⁴ Ibid. s. 19

⁴⁵ Boverket (2004) s. 124

⁴⁶ Regeringen (2003) s. 170

⁴⁷ Ibid. S. 173

⁴⁸ Ibid. S. 175

⁴⁹ Naturvårdsverket (2005) s. 7

⁵⁰ Ibid. S. 26

⁵¹ Ibid. S. 34

⁵² Ibid. S. 35

⁵³ Ibid. S. 39

⁵⁴ Ibid. S. 40

Liknande projekt har gjorts i t ex Norge och Tyskland där en ökning av cyklande har kunnat uppnås, samtidigt som bilanvändandet har minskat.⁵⁵

2.3.5 Vikten av ett säkert stadsrum

Stadsrummet i staden är ett allmänt tillgängligt rum som får användas av alla.⁵⁶ Genom att ha ett trevligt och tilltalande stadsrum kan människor få utrymme att mötas och umgås samt att utrymme ges för resor och transporter av olika slag.⁵⁷ Att ha ett bra stadsrum är viktigt då det ska finnas god tillgänglighet, trygghet och säkerhet för alla grupper i samhället, men särskilt för barn, äldre och människor med funktionshinder då dessa grupper är i störst behov av ett väl fungerande transportsystem.⁵⁸ Då otrygghet kan bidra till minskad tillgänglighet och mobilitet i samband med rädsla att röra sig fritt, så är det viktigt att identifiera problemen i stadsrummet och arbeta för att eventuella faror, och upplevda faror, försvinner.⁵⁹ Ett sådant problem skulle kunna vara att gångvägar och övergångar inte är logiskt placerade eller tillräckligt tydliga.⁶⁰ Ett annat är att fordons hastighet är för hög. Ett sätt att lösa detta på är att sänka hastigheten i staden. Då skyddas barn som på grund av fysiologiska och psykologiska faktorer har det svårare att röra sig i trafiken,⁶¹ och äldre som inte rör sig lika snabbt som yngre. Många äldre kan känna oro för att de inte ska hinna ta sig över gatan. Även funktionshindrade som kan ha problem i form av att gå, nedsatt ork eller balanssvårigheter underlättas av sänkt hastighet.⁶² Genom att tänka på tryggheten och tillgängligheten i staden och det faktum att det ska vara tillgängligt för alla så kan stadsrummet bli mer attraktivt. Alla människor ska ha rätt till lika rörlighet.⁶³

2.3.6 Cykel och gång

Utöver kollektivtrafik är även cykel och gångstråk viktiga att ha, då dessa många gånger kan ersätta resandet med kollektivtrafik om avstånden är korta. I en tätort där bebyggelsetätheten är stor samt att det finns ett utbud av affärer och service blandat med bostäder så är det lättare att ta sig fram med cykel och gång. Ju tätare bebyggelsen ligger desto mindre är den totala energianvändningen. Alltså skulle det kunna vara möjligt att minska det motordrivna resandet av olika slag genom att ha en samhällsplanering och fysisk planering som främjar en förtätning och inte en utbredning och splittring av staden. Cykel och gång främjar dessutom hälsan, samtidigt som det gör gott för miljön.⁶⁴ Cykeln har också en stor betydelse för kollektivtrafikens utveckling, då kollektivtrafiken påverkas av förutsättningarna för människor att kunna cykla. Cykeln kan då tas till hållplatsen, vilket gör att längre hållplatsavstånd kan användas, vilket medför effektivare trafik.⁶⁵

Många resor som idag görs med motoriserade fordon är kortare än 5 kilometer, t o m mindre än 3-4 kilometer i tätorter,⁶⁶ och skulle därför kunna ersättas med gång eller cykel. En aktiv

⁵⁵ Naturvårdsverket (2005) S. 41

⁵⁶ Trafikverket (2010) s. 13

⁵⁷ Ibid. S. 6

⁵⁸ Trafikverket (2010) s. 6-7

⁵⁹ Ibid. S. 7

⁶⁰ Ibid. S. 6

⁶¹ Ibid. S. 36

⁶² Ibid. S. 37

⁶³ Trafikverket (2007a) s. 26

⁶⁴ Hydén (2008) s. 193

⁶⁵ Regeringen (2003) s. 171

⁶⁶ Naturvårdsverket (2005) s. 26

fysisk planering måste användas för att tät bebyggelse samt utbud och service nära bostäder ska kunna göra det möjligt att minska biltrafiken.⁶⁷

2.3.7 Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi som rekommenderas av riksdagen och tar flera olika stadier i beaktning vad gäller utveckling av transporter och infrastruktur. Fyrstegsprincipen innebär att en analys genomförs för att ta ställning till om det går att göra några effektiviseringar, istället för att bygga nytt direkt. Principen består av fyra nivåer som är följande:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
Här kan det till exempel röra sig om testresenärsprojekt, där bilister kan resa kollektivt under en period till subventionerat pris, för att på så sätt förhoppningsvis välja detta istället.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.
Genom att till exempel sänka hastigheten för fordonstrafiken så minskas bullret, vilket ger ett mer behagligt klimat för både trafikanter och boende.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
Här rör det sig om mindre ombyggnationer såsom att till exempel bygga om busshållplatser så att de blir tillgänglighetsanpassade.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.
Här handlar det om större byggnationer såsom ett nytt stort resecentrum som blir en samlad och mer attraktiv knutpunkt för kollektivtrafik av olika slag.⁶⁸

2.4 Miljö- och transportfrågor i svensk samhällsplanering

2.4.1 Transportpolitiska mål

I Sverige är det övergripande transportpolitiska målet att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Målet ska fungera som ett hjälpmedel för att uppnå viktiga samhällsmål. Det ska bidra till hållbar utveckling, både social, kulturell, ekonomisk och ekologisk sådan.

2.4.2 Miljömål

Regeringen har även satt upp miljö kvalitetsmål som ska vara uppfyllda senast år 2020. Dessa tar upp vikten av att koppla ihop samhällsplanering, fysisk planering och trafikmiljö. Vad gäller fysisk planering så syftar det i detta sammanhang till att lokalisera och utforma bebyggelse, peka ut områden som ska skyddas eller bevaras på olika sätt samt ställa krav och ge regler för utsläpp, belastning och liknande.⁶⁹ Ett av de 16 målen som finns, så finns det ett som berör samhällsplanering av olika slag och är *God bebyggd miljö*. Detta mål syftar till att skapa tillgänglighet, delaktighet att trygghet och lyder ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktig

⁶⁷ Hydén (2008) s. 193

⁶⁸ Halmstads kommun (2010b) s. 16

⁶⁹ Lunds kommun (2005) s. 24

god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas”.⁷⁰ Några av de miljö kvalitetsmål som Sveriges riksdag fastställt är *begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning* samt *frisk luft*, och dessa är högst aktuella i arbetet mot biltrafik och för att få till en ökning av mer naturvänliga färdmedel. *Begränsad klimatpåverkan* innefattar att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras så att människans påverkan på klimatsystemet inte blir så farlig. Utöver detta ska den biologiska mångfalden bevaras samt att andra mål för hållbar utveckling inte får äventyras. *Bara naturlig försurning* innebär bl.a. att de försurande effekterna som följer av markanvändning och nedfall inte får överskrida vad vatten och mark tål. *Frisk luft* innefattar att luften ska vara ren så att människor, djur, växter och kulturvärden inte skadas.⁷¹

Det är inte självklart vilken fysisk struktur som lämpar sig bäst ur miljösynpunkt. Det måste utvecklas med hänsyn till de rumsliga förutsättningar som finns på platsen. Det berör bland annat på om det är en gles- eller tätortsstruktur, hur olika funktioner är lokaliserade samt hur möjligheten till samverkan med andra regioner ser ut.⁷² Det är viktigt att kommunen ifråga både studerar de rumsliga förutsättningarna för utveckling på ett hållbart sätt på lokal nivå, samtidigt som man studerar hur möjligheterna ser ut regionalt sett.⁷³

Utvecklingen av hållbara transporter går i led med de miljömål som finns och arbetet med att uppfylla dessa. Miljö kvalitetsmålen ska fungera som vägledning i samhällsplaneringen och tillämpningen av den samlade miljölagstiftningen. Länsstyrelserna har ansvar för att miljömålen konkretiseras och preciseras på lokal och regional nivå, för att de skall bli lättare att efterfölja. Sedan förväntas kommunerna se till att de nationella målen utvecklas vidare, på lokal nivå.⁷⁴

2.4.3 Nya kollektivtrafiklagen och regionala trafikförsörjningsprogram

I juni 2010 beslutade riksdagen om en ny kollektivtrafiklag och i januari 2012 börjar den gälla. Detta betyder att marknaden blir öppen för konkurrens.⁷⁵ Lagen innebär att kollektivtrafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik inom alla geografiska marknadssegment. Detta ska leda till ett större utbud kollektivtrafik och ett ökat kollektivt resande.⁷⁶ Med denna lag kommer regionala trafikförsörjningsprogram som omfattar all typ av kollektivtrafik och ska hjälpa till att utveckla kollektivtrafiken inom länet och trafik som tillgodoser pendling mellan län i form av arbetspendling mm.⁷⁷

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska utvecklas efter de lokala och regionala förutsättningarna som finns på platsen, samtidigt som det är viktigt att programmen är likartade så att de blir jämförbara. Detta underlättar även samverkan över länsgränserna. Det är även möjligt för flera regionala kollektivtrafikmyndigheter att gemensamt ta fram ett program som därefter gäller de län som ingår i samverkan. Detta skulle t ex fungera bra om flera län har hög arbetspendling sinsemellan.⁷⁸

⁷⁰ Ibid. S. 25

⁷¹ Naturvårdsverket (2005) s. 43

⁷² Boverket och Naturvårdsverket (2000) s. 7

⁷³ Ibid. S. 8

⁷⁴ Ibid. S. 35

⁷⁵ Svensk kollektivtrafik (2010) s. 6

⁷⁶ Regeringen (2012)

⁷⁷ Svensk kollektivtrafik (2010) s. 6

⁷⁸ Ibid. S. 9

2.5 Bilen – den stora konkurrenten

2.5.1 Inledning

I detta kapitel behandlas bilens påverkan på naturen, samhället och på människan. För att förstå varför det är viktigt att öka kollektivtrafiken är det också viktigt att förstå den negativa påverkan bilen medför.

2.5.2 Bilens resa från igår till idag

I början var bilen till för att transportera varor, sedan blev den tillgänglig för de som hade råd som en form av leksak. När bilen började massproduceras blev den tillgänglig för alla, och snart började problem uppstå som inte hade funnits förut. Städerna kunde inte tillgodose parkeringar för alla bilar som nu fanns och miljöproblem började också visa sig. Platsbristen i städerna tillsammans med människors ökade räckvidd i och med bilen, gjorde att allt fler flyttade längre ut från stadskärnan. Detta ledde till att städerna glesades ut.⁷⁹

På 1950-talet reste den genomsnittlige svensken 9 kilometer per dag och år 2000 hade denna siffra ökat till 56 kilometer om dagen. Denna utveckling är en effekt av den ökade rörligheten⁸⁰ och beror bland annat på utvecklingen inom bilindustrin.⁸¹

Problemen kvarstår än idag. Ökat bilanvändande har medfört att samhället sprids ut, vilket i sig medför att stadslivet försvinner i allt större utsträckning.

Det finns ca 730 miljoner personbilar i världen och Sverige står för 0,5 % av detta fordonsbestånd.⁸² År 2000 fanns det över 4 miljoner personbilar i trafik i Sverige och snart väntas den siffran istället vara 5 miljoner. Personbilen är det färdmedel som har gjort att den geografiska räckvidden har ökat samt att människors reslängd har ökat.⁸³ Idag står bilresor för 67 % av alla resor som görs.⁸⁴

Bilismen har ökat med cirka 40 % under en 20-års period och förväntas öka än mer i framtiden. Biltätheten i Sverige var år 2007 cirka 470 bilar per 1000 invånare. Detta är ett mycket högt antal, även internationellt sett.⁸⁵

2.5.3 Ny teknologi istället för mindre bilism

Människor sätter i allmänhet stor tilltro till kollektivtrafiken. Många tror också att problemen med den ständigt ökande bilismen, och rörligheten som medföljer därtill, ska lösas med ny teknologi i framtiden. Trots bilens negativa påverkan är människor ändå inte särskilt intresserade av att minska sin egen rörlighet för att t ex skona naturen. Många vill ut och se världen och resa till olika länder, även om de är medvetna om vad dessa resor medför för negativa konsekvenser.⁸⁶ Kollektivtrafiken är det transportsystem som väntas lösa många av de problem som vi kommer att stå inför framöver. Det gäller både miljöproblem, ökad säkerhet samt ökad tillgänglighet.⁸⁷

⁷⁹ Lunds kommun (2005) s. 12

⁸⁰ Wärneryd m fl. (2002) s. 73

⁸¹ Ibid. S. 74

⁸² Bil Sweden (2011)

⁸³ Frändberg m fl. (2005). S. 42

⁸⁴ Centrum för konsumtionsvetenskap (2009) s. 6

⁸⁵ Hydén (2008). S. 315

⁸⁶ Regeringen (2003) s. 145

⁸⁷ Frändberg m fl. (2005) s. 46

2.5.4 Direkta och indirekta effekter av bilen

De negativa effekterna med bilismen är många. Den medför miljömässiga direkta effekter såsom luftföroreningar och buller, men också negativa indirekta effekter i form av olyckor och köbildningar, trängsel och sämre tillgänglighet.⁸⁸

Vad gäller hälsoproblem så medför även trafik vid låga halter stora problem i form av dålig lukt, nedsmutsning och otrevnad. Människor som i stor utsträckning exponeras av utsläpp från vägtrafik kan få luftvägssjukdomar och till och med cancer.⁸⁹

I takt med att bilismen ökar får också kollektivtrafiken svårare att öka sin ställning i transportsystemet. Detta leder till en nedåtgående spiral som gör att fler kommer i behov av en bil, då kollektivtrafiken inte kan motsvara de krav på tillgänglighet och rörlighet som människor har.⁹⁰ En annan negativ aspekt med ökad bilism är att den har tvingat järnvägen att minska. Mellan 1950 och 2000 minskade järnvägssystemet mycket. Under 1950-, 60- och 70-talet beslutade regeringen att järnvägen måste krympas då den skulle anpassas till bilismens expansion.⁹¹

Vad gäller miljöproblem så står transporter av olika slag för ca 35 % av de växthusgaser som släpps ut då de flesta fordon drivs med bensen eller diesel. Växthuseffekterna leder till att temperaturen på jorden ökar och klimatet förändras. Detta yttrar sig genom mer extrema väder samt förändringar i nederbördsmonstret. Även om ny teknik gör att bilar släpper ut mindre koldioxid per bil så tas denna minskning ut i och med en ständig ökning av bilar.⁹²

En minskning av bilar ger också en minskning av koldioxidutsläppen i kommunen, samt bättre hälsa för de boende, bättre tillgänglighet, ökad trivsel i stadsrummet och minskade utgifter inom infrastrukturen.⁹³

Aspekter som körstil påverkar hur stora utsläppen blir och därmed hur stor påverkan på naturen blir. Beroende på vilken hastighet man håller över den utsatta hastigheten så blir påverkan större på naturen och även bränsleförbrukning och avgasutsläppen större. Även stora accelerationer och kraftiga inbromsningar spelar in. Ett jämt körsätt är alltså ett föredra för att undvika de ovanstående och för att köra på ett så skonsamt sätt som möjligt.⁹⁴

2.5.5 Fragmenterad stad

De som inte har tillgång till bil är kanske de som märker av förändringen mest. De kan uppleva att staden de bor i blir allt mer fragmenterad och utspridd.⁹⁵ Biltrafik och det parkeringsbehov som bilen medför tar mycket plats i staden. Idag står olika typer av infrastruktur för 10-20 % av ytan i en genomsnittlig svensk stad, där vägarna står för det mesta av detta. Bara en parkerad bil tar upp 25-30 kvadratmeter yta, vilket är lika mycket som minst 10 parkerade cyklar.⁹⁶ Detta är värdefull markyta som skulle kunna användas till annat, såsom t ex öppna grönytor och parker mm. Bilen behöver 10 gånger så mycket plats, per person i centrum, som kollektivtrafiken.⁹⁷

⁸⁸ Banister (2005) s. 6

⁸⁹ Lunds kommun (2005) s. 23

⁹⁰ Falkemark (2006) s. 400

⁹¹ Ibid. S. 309,311

⁹² Lunds kommun (2005) s. 19

⁹³ Ibid. S. 10

⁹⁴ Hydén (2008) s. 203

⁹⁵ Banister (2005) s. 6

⁹⁶ Lunds kommun (2005) s. 21, Banister (2005) s. 6

⁹⁷ Trafikverket (2007a) s. 25

Den planering som bör eftersträvas i form av förtätning och en förstärkt stadskärna blir svårare att åstadkomma och det goda samhället där människor i olika åldrar träffas och ses på gator och torg i staden blir allt mindre förekommande.⁹⁸ De trender som kan utläsas visar att människor väljer att flytta till landsbygden, där bilen är ett måste.⁹⁹ I städer som är större och som har ett väl fungerande lokalt trafiksystem så är inte bilanvändandet så stort, vilket innebär att kollektivtrafikanvändandet är större, ju större staden eller orten är.¹⁰⁰ Bilanvändandet ökar däremot i kranskommunerna, mindre kommuner och periferiorter. Den utglesning som blev i Sveriges städer skedde på 1960- och 1970-talet då fler småhus och flerfamiljshus byggdes. De blev mer glest bebyggda på grund av att fler flyttade ut från tätorter till mindre tätorter i närliggande områden. En annan orsak är att bostäderna som byggdes blev större och tog därför mer plats i anspråk. Förändringen gällde i både städer och regioner. Denna utflyttning och utglesning har lett till en ökning av pendling, som även finns idag.¹⁰¹

2.6 Bilen - mer än bara ett fordon

Det finns många aspekter med bil som gör att så många vill ha en, samt gör att det rent av är svår att leva sitt vardagsliv utan den. Bilresande har visat sig ge en känsla av tillfredsställelse med själva resandet och ger därmed även en högre grad av subjektivt välbefinnande.¹⁰² Att äga en bil har länge varit förknippat med status och har varit ett tecken på framgång, ju finare bilen är desto mer framgångsrik är ägaren. Bilen speglar även ägaren till viss del i val av typ av bil, dess färg och modell mm. Alla dessa aspekter med bilägandet ökar personens välbefinnande.¹⁰³ Bilen har blivit allt mer av en ikon och ett objekt som många har svårt att vara utan. Det finns en eftersträvan att ha en så fin och ny bil som möjligt.¹⁰⁴ Den finns alltid nära till hands när helst man behöver den samt att den är snabb och bekväm.¹⁰⁵ Den ger mobilitet och flexibilitet på ett annat sätt än vad kollektiva färdmedel oftast kan erbjuda, då den kan tas direkt till jobb, sociala aktiviteter, familjeliv mm. Bilen kan också beskrivas som en möjlighet att fly från omgivningen genom att resa ensam och på så sätt få vara flexibel. Det är också denna bild av bilen vi många gånger tilltalas av när vi köper en, då detta är ett vanligt sätt att göra reklam för bilar på. Bilen har också bidragit till att människor reser längre, såsom att pendla till jobb.¹⁰⁶ I och med att resan anses bli lättare genom att resa med bil så blir också tillfredsställelsen med resan i sig större. Bilen gör därmed att inställningen till det vardagliga resandet blir mer positivt.¹⁰⁷

⁹⁸ Ibid. S. 6

⁹⁹ Wärneryd m fl. (2002) s. 84

¹⁰⁰ Trafikverket (2007a) s. 11

¹⁰¹ Krantz (1999) s. 160-161

¹⁰² Centrum för konsumtionsvetenskap (2009) S. 21

¹⁰³ Ibid. S. 6

¹⁰⁴ Falkemark (2006) s. 400

¹⁰⁵ Banister (2005) s. 5, Falkemark (2006) s. 399

¹⁰⁶ Ibid. S. 6

¹⁰⁷ Centrum för konsumtionsvetenskap (2009) s. 21-22

3 Infrastruktur och andra åtgärder för ökad hållbar transport

3.1 Inledning

När infrastruktur ska byggas eller förändras så baseras dessa oftast på att problem ska lösas eller förebyggas. Det kan t ex handla om att kommunen behöver öka tillgängligheten för boende inom ett visst område, att kommunen ska öka trafiksäkerheten, förbättra miljön eller förbättra framkomligheten.¹⁰⁸ Det finns olika sätt att lösa dessa på och nedan beskrivs olika typer av infrastruktur som används i dessa ändamål.

Infrastruktur innebär ”ett system av anläggningar och driften av dessa, som utgör grund för försörjningen och förutsättningen för att produktionen skall fungera: bl.a. vägar och järnvägar, flygplatser och hamnar, kraftverk, eldistribution och andra anordningar för energiförsörjningen, vatten- och avloppssystem, teleförbindelser och utbildningsväsen.”¹⁰⁹

3.2 Infrastruktur

3.2.1 Teknisk infrastruktur

Signalerande korsningar – En trafiksignal kan vara tidsstyrd eller trafikstyrd. En trafikstyrd anläggning innebär att mängden trafik styr hur lång fördröjningen blir. Ju mer trafik det är vid trafiksignalen ju längre fördröjning blir det och tvärtom. En tidsstyrd anläggning har ett installerat tidsprogram. I detta fall spelar det ingen roll hur höga eller låga trafikflödena är, signalen håller sig alltid till samma tid. Den trafikstyrda anläggningen är den mest vanligt förekommande. signalanläggningar används bland annat för att öka säkerheten i trafiken, främja naturen, öka framkomligheten eller för att ge kollektiva fordon mer plats och företräde i trafiken.¹¹⁰

Bussprioriterande trafiksignaler – Bussprioriterande trafiksignaler är samhällsekonomiskt lönsamt då bussarna snabbare kommer fram i trafiken utan att behöva stoppa så mycket. Detta betyder att restiden blir kortare och det blir mer kontinuerliga resor som dessutom kan leda till större turtäthet. Bussprioriterande trafiksignaler har visat sig fungera mycket bra i storstäder runt om i Sverige, och kan till och med fungera ännu bättre i en mindre stad då det inte finns lika mycket annan trafik att ta hänsyn till där.¹¹¹ I samband med bussprioriterande trafiksignaler bör andra delar av trafiksystemet kontrolleras så att de fungerar så bra som möjligt tillsammans. Dessa passiva prioriteringar är gatornas utformning, hur trafikflödet ser ut med gående, cyklister och bilister, hur busslinjerna ser ut med deras belastning och turtäthet, hur trafikmiljön och trafiksäkerheten ser ut samt hur befintliga trafiksignaler fungerar.¹¹² Det finns olika system för denna typ av trafiksignal, men funktionen är densamma för de alla. Bussen ska få grönt ljus så fort den kommer till en korsning, och övrig trafik får vänta. Kommer bussen fram till korsningen när det är grönt ljus kan ljuset förlängas så att bussen hinner förbi, eller att den får grönt så fort som möjligt medan övrig trafik fortfarande har rött ljus. Det finns också system som känner av att bussen är ankommande med hjälp av

¹⁰⁸ Hydén (2008) s. 284

¹⁰⁹ Nationalencyklopedin

¹¹⁰ Hydén (2008) s. 329

¹¹¹ Trafikverket (2005) s. 3

¹¹² Ibid. S. 9

detektorer som känner av deras vikt och kan på så sätt slå om till grönt så fort bussen kommer fram till trafiksignalen.¹¹³

Juridiska styrmedel – Det finns även juridiska styrmedel för att förbättra miljön för människa och miljö. Detta görs genom gränser för buller och avgasutsläpp för fordon i bostadsrum och på uteplatser. Även gränsvärden för avgashalter i närhet till gator och vägar är typer av juridiska styrmedel.¹¹⁴

Styrning av markanvändning – Styrning av markanvändandet kan ske på många olika sätt och berör både teknisk- och fysisk infrastruktur, information och service. Det berör bland annat täthet och placering av verksamheter och bostäder, förbättring och förenkling av hållbara transportmedel, införande av restriktioner för bilanvändandet – både ekonomiska och fysiska, parkeringsrestriktioner samt användning av Vägverkets fyrstegsprincip som är en analys av åtgärder för att lösa brister och problem som hittats i trafiken. Dessa medel används i olika stor omfattning och den vanligaste åtgärden är förbättring och förenkling av hållbara transportmedel. Dock är medlet för att införa restriktioner för bilanvändandet svårt för enskilda kommuner att införa.

Åtgärder på nationell nivå – Det finns däremot flera åtgärder som kan vidtas på nationell nivå för att minska biltrafikens storlek och omfattning. Detta kan uppnås genom att t ex höja bensinpriset, avgift eller förmånsbeskattning på parkeringar på arbetsplatser samt skatteregleringar som uppmuntrar ett hållbart arbetspendlande.¹¹⁵

Åtgärder på lokal nivå – På lokal nivå kan det istället handla om att försvåra framkomligheten för bilar i staden och göra det lättare att ta sig fram som gående eller cyklist. Genom att höja upp vägbanan i korsningar och ge cyklister och gångtrafikanter företräde minskas biltrafikens hastighet och säkerheten ökar genom att det tydligt visas vart mötena ska ske.¹¹⁶ Detta har gjorts i Varberg med goda resultat. I det området som åtgärderna genomfördes i har biltrafiken minskat med 16 %.¹¹⁷

Biltullar och trängselavgifter – Det har visat sig vara nödvändigt att ha restriktioner och kostnader på det transportsätt som man vill minska användandet av. Detta kan göras genom parkeringsavgifter, biltullar och trängselskatter.¹¹⁸ Biltullar och områdesavgifter är exempel på infrastruktur som ger omedelbar effekt. Även parkeringsavgifter är ett annat exempel som har stor effekt på ens val av färdmedel.¹¹⁹

Bussfiler – Att ha körfält avsedda bara för bussar underlättar deras framkomlighet då de inte behöver stå i samma köer och köra i samma filer som övriga trafiken. Speciellt viktigt är detta vid trafiksignaler då det är där det oftast stoppar upp. Filerna kan därför helt eller delvis skapas så att de vid dessa situationer inte behöver få problem, utan kan flyta på i trafikflödet.¹²⁰

¹¹³ Trafikverket (2005) s. 20

¹¹⁴ Ibid. S. 200-201

¹¹⁵ Lunds kommun (2005) s. 13

¹¹⁶ Trafikverket (2010) s. 60

¹¹⁷ Naturvårdsverket (2005) s. 46

¹¹⁸ Ibid. S. 198, Falkemark (2006) s. 284

¹¹⁹ Trafikverket (2004) s. 14

¹²⁰ Trafikverket (2005) s. 10

3.2.2 Fysisk infrastruktur

Bebyggelse och lokalisering av boende och verksamheter – Idag finns kunskapen om att det är bättre att förtäta staden istället för att glesa ut den, att bygga inåt istället för utåt. Genom att ta vara på tomma och oanvända ytor nära stadskärnan och bygga verksamheter eller nya bostäder på dessa platser blir förflyttningen för människor lättare och mindre påfrestande på naturen. Det är viktigt att placera ny bebyggelse på dessa platser i första hand då det förenklar både boende-, verksamhets- och arbetsförhållandena i staden då allt kommer närmare varandra och skapar bättre tillgänglighet.¹²¹ Om inte denna typ av planering och placering av bebyggelse sker kan man istället få olämpliga lokaliseringar som försvårar hållbar utveckling.¹²²

Hastighetsdämpande åtgärder – Dessa åtgärder kan t ex vara i form av avsmalning av körbanan, upphöjningar av vägen eller cirkulationsplatser. Detta görs för att hastigheten ska sänkas i och med att vägen övergår från en miljö till en annan, som från en större väg in i en tätort. På vägar där bussar kör är upphöjningar såsom vägkuddar och väggupp de mest effektiva hastighetsdämparna då de påverkar personbilstrafiken mer än busstrafiken.¹²³

Parkering – Hur stort parkeringsbehovet är i en stad utgörs av markanvändningen, hur stort bilinnehavet är samt hur bilutnyttjandet ser ut. Även den sociala strukturen i samhället ifråga, dess uppbyggnad och trafiksystemets utformning spelar in för hur parkeringsbehovet ser ut. Det är kommunerna själva som ska se till att behovet blir tillgodosett utifrån olika normer. Det kan t ex handla om att parkeringsplatserna ska kunna användas av olika typer av bebyggelse, såsom av arbetande, personer som gör inköp, boende i området mm.¹²⁴ Hur stor parkeringskapaciteten är ger bara möjlighet till en viss bilmängd, vilket i sin tur beror på vilken kapacitet trafiknätet har. Ett område kan reglera mängden av biltrafik genom tillgången till parkeringsplatser. På detta sätt kan ett område, kommun eller stad även uppfylla kraven på miljö och säkerhet.¹²⁵

Bilpooler – Bilpooler är ett komplement till kollektivtrafik och innebär att människor ingår i en förening och äger eller har tillgång till en eller flera bilar tillsammans. Personen i fråga använder bilen när den behöver och betalar för användandet men behöver inte ensam tänka på allt annat som har med bilägande att göra.

3.2.3 Social infrastruktur (Information och service)

För att människor ska kunna använda trafiksystemet på ett bra sätt krävs det att det finns bra information. Detta ges genom tidtabeller om avgångar, färdväg, pris på biljett på de olika trafikslagen mm. Det är också viktigt att det finns information om det som händer på vägens gång såsom förseningar, störningar på vägen och i systemet samt trafikomläggningar. För att nå resenärerna i alla skeden av resandet behöver informationen finnas på alla de ställen under resan där personer reser, alltså där man kliver på, på fordonet, på avgångsstället samt på andra externa platser där man kan finna information såsom på Internet.¹²⁶ Det är också viktigt att informationen går ut på olika sätt, alltså både skriftligt i form av skyltar, men även i form av

¹²¹ Boverket (2004) s. 21

¹²² Ibid. S. 55

¹²³ Hydén (2008) s. 348-349

¹²⁴ Ibid. S. 355

¹²⁵ Ibid. S. 356

¹²⁶ Ibid. S. 309-310

utrop i högtalare för att nå ut till alla. Genom att ha ett informations- och biljettsystem som är det samma över hela landet kan kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet skapas.¹²⁷ Information är dessutom en mycket viktig del i att skapa kunskap och påverka människors val av färdmedel. Information om miljöhot, vad människor kan göra för att förbättra miljön samt vad olika fordonstyper bidrar med på gott och ont är en mycket viktig del för att kunna förbättra och förändra trafiksituationen på nationell och lokal nivå.¹²⁸

¹²⁷ Regeringen (2003) s. 167

¹²⁸ Hydén (2008) s. 195,198

4 Halmstad

Kommunen som har valts att studera är Halmstad som ligger i Hallands län. I Halmstad står cykeln för 10-15 % av det totala resandet¹²⁹ och biltrafiken för 50-60 %.¹³⁰

Halmstad är Sveriges 18:e största stad¹³¹ och ligger på västkusten. Här bor ca 90 000 invånare och år 2020 beräknas Halmstad vara bebodd av 100 000 invånare.¹³² Halmstads geografiska läge gör att många företag attraheras av att ha sin verksamhet här. Dess natursköna miljöer och närhet till andra städer gör Halmstad till en mycket omtyckt stad av även boende och turister.¹³³ Halmstad har med sitt strategiska läge vid E6:an samt Västkustbanan mycket goda förutsättningar för resor och transporter,¹³⁴ och har redan idag en väl utvecklad kollektivtrafik.¹³⁵ Detta gör bland annat att det finns stora möjligheter för att kunna utvecklas och förstoras i närområdet.¹³⁶ Tack vare bland annat tåget så håller regionerna för både arbete och boende på att förstoras. Med närhet till både Göteborgsregionen och Öresundsregionen har Halmstad fått tillströmning av resande från närliggande orter.¹³⁷



Figur 1 Halmstad utmärkt på karta (Källa: Handlingsprogram för hållbara transporter - transportstrategi)

1997 blev Halmstad en ekokommun vilket innebär att de har antagit ett program för att ha ekologisk hållbarhet. Det arbetas hårt med klimatfrågor och med att värna om miljön.

¹²⁹ Halmstads kommun (2010b) s. 24

¹³⁰ Ibid. S. 42

¹³¹ Halmstads kommun (2011b)

¹³² Destination Halmstad, Halmstads kommun (2007-2011) s. 6

¹³³ Destination Halmstad

¹³⁴ Halmstads kommun (2010b)

¹³⁵ Halmstads kommun (2011a)

¹³⁶ Halmstads kommun (2010b)

¹³⁷ Halmstads kommun (2009) s. 5

Halmstads kommun har investerat 84,5 miljoner i att under fyra år minska utsläppen av växthusgaser. Satsningarna ska minska lika mycket växthusgaser som 3300 bilar släpper ut under ett år.¹³⁸ Halmstads andel av de totala växthusutsläppen globalt sett är liten, men kommunen kan ändå komma att påverkas negativt av de effekter som en global uppvärmning medför. Tänkbara effekter skulle kunna vara en ökad nederbörd som i sin tur skulle kunna ge konsekvenser för skogs- och jordbruk, översvämningar i till exempel Nissan som skulle ge stora svårigheter för Halmstad¹³⁹ samt överbelastade dagvattensystem.¹⁴⁰

Kommunens utveckling ska vara hållbar på lång sikt. Detta betyder att utvecklingen ska kunna tillgodose dagens behov utan att äventyra framtida generationers behov.¹⁴¹ Flera insatser och satsningar har gjorts under flera år, både fysiska åtgärder och informationsinsatser för att på detta sätt minska miljöpåverkan. Ibland dessa satsningar ingår det att informera om fördelarna med cykel- gång och kollektivtrafik framför biltrafik.¹⁴² Sedan år 2000 har Halmstad bedrivit ett lokalt investeringsprogram, kallat Lip, som arbetat med att minska övergödning och försurning, samt att minska utsläppen av koldioxid i kommunen. Detta har bidragit med att koldioxiden har kunnat minska med 1800 ton/år.¹⁴³ I Halmstad står transportsektorn för ca hälften av de koldioxidutsläpp som görs.

Resandet med kollektivtrafik i hela Halland omfattar cirka 12 miljoner resor per år. Dessa är fördelade mellan tåg, buss och särskild skolskjuts.¹⁴⁴ Målet är att få andelen resor med kollektivtrafik att ha ökat med minst 50 % till 2020.¹⁴⁵

¹³⁸ Halmstads kommun (2008) s. 3

¹³⁹ Halmstads kommun (2007-2011) s. 8

¹⁴⁰ Halmstads kommun (2008) s. 11

¹⁴¹ Ibid. S. 5

¹⁴² Ibid. S. 11

¹⁴³ Halmstads kommun (2007-2011) s. 9

¹⁴⁴ Regionhalland (2008) s. 8

¹⁴⁵ Ibid. S. 16

5. Metod

5.1 Inledning

I detta kapitel presenteras de tillvägagångssätt som använts i denna undersökning för att kunna besvara frågeställningarna som handlar om hur användningen av kollektiva färdmedel kan öka i en kommun samt hur olika typer av infrastruktur kan öka kollektivtrafiken i en kommun, där teknisk, fysisk och social infrastruktur behandlas.

5.2 Metodval

Genom att använda en viss typ av metod så fås också en viss typ av data och information. Det skiljer sig därför åt mellan att använda kvalitativa metoder och kvantitativa metoder, och den ena eller andra metoden passar olika bra beroende på vilken typ av frågor man vill besvara. Den kvantitativa datan är mätbar i form av siffror eller tal såsom diagram och statistik, dvs. hårddata. Den kvalitativa datan är data som berättar något om undersökningsområdet. Detta är data som inte är mätbart och kallas för mjukdata.¹⁴⁶

I denna studie har kvalitativa tillvägagångssätt valt att användas i form av en dokumentstudie och intervjuer samt genom information och resultat från tidigare forskning. Mitt syfte med undersökningen var att nå ökad förståelse för hur just Halmstads kommun har planerat och kommer att planera för hållbara transporter. Jag hade ingen större kunskap i hur detta arbete gick till, vilket gjorde att jag gick in i undersökningen relativt förutsättningslöst och utan några klara hypoteser, för att på så sätt kunna dra generella slutsatser utifrån det material som samlades in.¹⁴⁷

Därav har en induktiv undersökningsmetod använts.¹⁴⁸

Studien har haft en kulturgeografisk synvinkel, där fokus har varit på de rumsliga aspekterna i en kommun, samt att studien har haft fokus på hållbarhet och hållbar utveckling, både vad gäller natur och samhällsplanering.

5.3 Intervjuer

För att få en djupare förståelse om kommunens arbete med att skapa hållbara transporter genomfördes intervjuer med planerare på Halmstads kommun samt Hallandstrafiken. I studien har två intervjuer genomförts med sammanlagt fyra personer. Datainsamlingen till denna undersökning inleddes genom att jag kontaktade de respondenter jag önskade få komma i kontakt med, där jag berättade om min uppsats och frågade om jag fick göra en intervju med dem.

Den första intervjun hölls med en person som arbetar i Halmstads kommun som trafikstrateg och arbetar med trafikfrågor på olika sätt. Den andra intervjun blev en gruppintervju och hölls med tre personer som arbetar som trafikutvecklare på Hallandstrafiken. Båda intervjuerna genomfördes på plats, i Halmstad respektive i Falkenberg. Jag hade innan intervjuerna genomfördes skickat en beskrivning av syftet med undersökningen, både för min och informanternas skull så att jag kunde få svar på de frågor jag ville och de kunde få chansen att ta fram information i förväg i det fall det skulle behövas. Jag har använt samma frågor till båda intervjutillfällena, med enda skillnaden att inte lika många frågor togs med till andra tillfället som det första, samt att vissa av frågorna formulerades om för att passa informanternas arbetsområde. Att jag tog bort vissa frågor till andra intervjun var för att de

¹⁴⁶ Halvorsen (1992) s. 78

¹⁴⁷ Thurén (2007) s. 22

¹⁴⁸ Halvorsen (1992) s. 78

frågorna inte var relevanta. Frågorna passade att ställas till trafikstrategen på stadsbyggnadskontoret, men inte till trafikutvecklarna då frågorna inte tillhörde Hallandstrafikens arbetsområde.

Vid valet av intervju är det ett flertal aspekter som bör betäckas. Bland annat bör man tänka på hur tillförlitlig datan som samlas in är, hur stor kostnads- och tidsåtgången kommer bli, i vilken form intervjun ska genomföras etc.¹⁴⁹

De personer som intervjuas ska vara relevanta och kunna ge tillförlitlig information. Det är också värt att tänka på hur intervjun ska genomföras, om det ska ske öga mot öga eller via telefon eller mejl. Om informanterna finns geografiskt utspridda kan det bli kostsamt att genomföra alla intervjuerna öga mot öga.¹⁵⁰ Samtidigt finns det många positiva aspekter med intervjun som sker på plats med informanterna, som intervjuaren kan gå miste om, om den sker på annat sätt. Det kan t ex vara personernas åsikter, uppfattningar och känslor.¹⁵¹

En intervju kan vara strukturerad, semistrukturerad eller ostrukturerad. I en strukturerad intervju har forskaren en stor kontroll över hur frågorna och svaren utformas där frågorna ställs i en viss följd utan större flexibilitet,¹⁵² medan en semistrukturerad intervju ger mer utrymme för respondenten att svara på frågorna mer utförligt och frågornas ordningsföljd kan ändras allt eftersom intervjun fortlöper samt att följdfrågor kan ställas.¹⁵³ En ostrukturerad intervju är utvecklad för att få fram respondentens tankar. Här kan respondenten tala fritt utan att intervjuaren ingriper. Detta kan ske genom att ett ämne introduceras, som sedan följs av att den intervjuade får spinna vidare på detta och utveckla sina idéer och tankar.¹⁵⁴

Jag hade förberett frågor till intervjutillfällena, men de var semistrukturerade, vilket innebär att intervjufrågor ställdes till informanterna men de var fria att svara på frågorna hur de ville och tala så mycket om ämnet som de ville, utan att jag avbröt de.¹⁵⁵ Frågorna var utformade på så sätt att de skulle svara till syftet och de teoretiska utgångspunkter som fanns.¹⁵⁶ Vissa följdfrågor ställdes under intervjuernas gång, även om informanterna fick tala fritt, för att de inte skulle bli påverkade av mig som intervjuare och på så sätt svara på ett visst sätt.¹⁵⁷ Intervjuerna var mer som ett samtal än som en strikt intervju. Jag förklarade att jag skrev ner svaren för hand utan att använda en inspelningsmaskin och att svaren kanske därför inte alltid blir helt fullständiga, men att syftet var att få en generell bild och att det var helheten som var det viktiga. Detta var informanterna införstådda med. Jag frågade även under intervjuernas gång om jag hade uppfattat rätt, i de fall jag var osäker på något av svaren. De frågor som ställdes under respektive intervju finns i bilaga 1 och 2.

5.4 Dokumentstudie

Textanalys har genomförts på flera olika dokument som berör planering och förbättring av Halmstads transportsystem. Sammanlagt är det fyra dokument som har analyserats. Dessa är Halmstads kommuns Handlingsprogram för Hållbara transporter – transportstrategi för Halmstad 2030, Halmstads kommuns Handlingsprogram för hållbara transporter – transportplan för Halmstad 2030, Cykelplan 2010, samt Halmstad resecentrum. I dessa

¹⁴⁹ Denscombe (2010) s. 268-269

¹⁵⁰ Ibid. S. 268

¹⁵¹ Ibid. S. 233

¹⁵² Ibid. S. 233-234

¹⁵³ Ibid. S. 234-235

¹⁵⁴ Ibid. S. 235

¹⁵⁵ Ibid. S. 234-235

¹⁵⁶ Magne och Solvang (1997) s. 175

¹⁵⁷ Halvorsen (1992) s. 85

beskrivs vilka åtgärder som har genomförts samt vilka som ska genomföras för att förbättra transportsystemet. De dokument som analyserats i litteraturstudien listas i bilaga 3. Dessa har analyserats för att se hur väl de stämmer överens med tidigare forskning och litteratur i ämnet.

5.5 Analysmetod

Jag har valt att använda kvalitativa metoder till denna studie. Analysen av materialet ligger i att se om informationen från litteraturstudien och intervjuerna följer de förslag som anges i tidigare forskning om hur kollektiva resor och kollektivt resande kan öka.

Min analysmetod har varit kvalitativ och är därför inte lika formaliserad som den kvantitativa metoden, utan har utgångspunkten i det insamlade material jag har.¹⁵⁸ Jag har skapat klassifikationer för att kunna jämföra datan och för att kunna svara på syftet till undersökningen. Då all typ av analys innebär en förenkling, så är denna analys min förenkling av verkligheten, utifrån de data jag samlat in.¹⁵⁹

5.6 Metodreflektion och alternativa metoder

Det finns flera faktorer som kan påverka hur respondenten svarar på intervjuarens frågor. Detta kan i sin tur påverka resultatet. Människor svarar alltså olika på frågor beroende på vem som ställer de. Faktorer som forskarens ålder och kön och etniska ursprung spelar in.¹⁶⁰ Det beror också på vilket ämne som diskuteras, där svar på känsliga frågor kan bli mer påverkade av intervjuarens identitet än andra. Respondenterna kanske svarar på ett visst sätt för att göra intervjuaren nöjd eller för att den tror att det är det svar han/hon är ute efter.¹⁶¹ Även intervjuarens personliga engagemang i ämnet kan vara betydande för svaren som ges.¹⁶²

Dessa aspekter är det viktigt att ha i åtanke, att de kan ha stor inverkan på undersökningens resultat. I denna undersökning anser jag dock inte att det har haft någon betydande påverkan då personerna som intervjuats endast intervjuats om deras arbete, där inga personliga åsikter har fått utrymme eller varit av intresse. Detta gör att de själva inte har kunnat påverka svaren, utan kunde bara redovisa för hur kommunen arbetar.

Fördelen med intervjun är att bortfallet vanligtvis blir mindre än vid t ex enkätundersökning. Vid en enkätundersökning kan inte respondenterna ställa frågor på samma sätt, vilket kan göra att de struntar i att svara. Svaren vid en intervju blir också mycket djupare, vilket är viktigt för att skapa sig en god förståelse för undersökningsområdet. En annan fördel är att eventuella missförstånd kan undvikas, intervjuaren kan förtydliga frågorna där det behövs osv.¹⁶³

Alternativa metoder som också hade kunnat användas vid denna undersökning är att genomföra intervjuerna via telefon. Detta för att det hade varit mer kostnads- och tidseffektivt, i och med att respondenterna befann sig i Halmstad respektive Falkenberg. Detta hade också kunnat leda till att fler intervjuer hade kunnat genomföras då mer tid hade funnits till förfogande. Att endast två intervjutillfällen har genomförts kan ses som en svaghet, men då personerna som intervjuades ingår i projekt om flera personer så är det inte enbart deras arbete som redovisats, utan de åtgärder som tagits fram generellt. Jag anser dock att det var viktigare att få göra intervjuerna på plats öga mot öga istället för att ta det via telefon, då jag tror att detta ger en större trovärdighet både för respondenterna och för undersökningen i stort.

¹⁵⁸ Halvorsen (1992) s. 131

¹⁵⁹ Ibid. S. 107

¹⁶⁰ Denscombe (2010) s. 244

¹⁶¹ Ibid. S. 245, Halvorsen (1992) s. 89

¹⁶² Ibid. S. 247

¹⁶³ Halvorsen (1992) s. 89

Dessutom medverkade totalt fyra personer på de två intervjuer som genomfördes, en respektive tre stycken, vilket kan ses som en fördel för undersökningsunderlaget.

En annan metod som hade kunnat användas är en jämförande undersökning mellan flera kommuner. Då hade kommunernas metoder för att öka kollektivtrafiken kunnat jämföras, för att finna likheter och olikheter. Dock gjorde tidsbegränsningen att detta inte varit möjligt, då datainsamlingen och sammanställningen av resultaten hade varit alltför tidskrävande.

Att endast fyra personer intervjuats kan ses som en svaghet och försvåra möjligheten att dra några slutsatser om undersökningen. Dock är det viktigt att ha i åtanke att undersökningen gäller Halmstads kommun, som valdes för att fungera som exempel, vilket i sig ger ett svar på syftet om hur kollektiva färdmedel kan öka.

Något som hade kunnat användas vid intervjun är en bandspelare för att på så sätt registrera så ”rätt” svar som möjligt. Detta skulle även ha kunnat underlätta intervjusituationen något, då jag helt hade kunnat fokusera på svaren och inte att både hinna skriva och lyssna. Jag anser dock att det var tillräckligt då jag fick med det mesta under intervjuerna, samt att jag informerade om att jag skulle anteckna svaren så exakt jag kunde, men att jag kanske inte kunde återge svaren helt exakt och utförligt. Då ändå intervjun var mer som ett samtal än som en strikt intervju så talade intervjupersonerna mycket runt om frågorna som ställdes, och inte enbart gav svar på tal och sedan inget mer. Detta gjorde att jag så gott som möjligt tog med det som var relevant för frågan och även lyssna på det som sades. Bandspelare skulle däremot kunna vara bra att använda vid nästa undersökning, då man som intervjuare helt kan koncentrera sig på att lyssna och ställa eventuella följdfrågor.

5.7 Källor och källreflektion

Vid insamlingen av data är det viktigt att granska vad för typ av data det är. Det finns två typer av data man ska skilja mellan och de är primärdata och sekundärdata. Primärdata är nya data som forskaren själv samlar in genom olika datainsamlingsmetoder. Primärdata är data som samlats in av andra.¹⁶⁴ I valet av data till denna undersökning har detta haft i åtanke.

I val av litteratur har jag varit noga med att välja relevant litteratur och sådan som är rekommenderad studentlitteratur. Därför anser jag att det går att lita på att innehållet är väl kontrollerat att de är sanningsenliga och trovärdiga.

I val av den webbaserade information som jag använt har jag varit noga med att endast använda de källor som jag vet är tillförlitliga såsom Trafikverket och Naturvårdsverket m fl. Jag har också antecknat vilket datum de olika källorna hämtades för att kunna kontrollera informationen om det behövs, (se källförteckning).

I val av de dokument som använts till resultatet så var det ganska givet att välja de, då det är dokumenten som tagits fram i samband med arbetet mot mer hållbara transporter. Dokumenten valdes ut för att kunna svara på syftet till undersökningen och samtliga behövs för att göra det. De är framtagna av kommunen tillsammans med andra berörda och är därför aktuella och har stor trovärdighet.

I val av informanter så valde jag att kontakta personer som arbetar med transportfrågor av olika slag i den valda kommunen. Då intervjuerna syftade till att öka förståelsen och kunskapen om det arbetssätt som används i kommunen så var det inte informanternas

¹⁶⁴ Halvorsen (1992) s. 72

personliga åsikter som framkom och efterfrågades. Det kan dock tilläggas att sådana intressanta tankar, idéer och uppfattningar kan utläsas hos informanter, men det var inte fokus i denna undersökning. Att informanterna gav tillförlitlig information som var relevant för ämnet gjorde att informationen har både hög reliabilitet och validitet.¹⁶⁵ Jag tror inte heller att jag som intervjuare har påverkat deras val att svara på frågorna på något vis.

Vid både intervjutillfällena talade jag om för informanterna att jag antecknade svaren och inte använde bandspelare. Jag förklarade att jag skulle försöka hinna anteckna svaren så utförligt som möjligt. De var införstådda med detta och jag frågade under intervjuens gång om svaren vid de tillfällen jag var osäker om jag hade uppfattat rätt. Efter den senare intervjun skickades en sammanställning av intervjun med frågor och svar till en av informanterna som efterfrågade detta, så att de kunde se att svaren stämde.

¹⁶⁵ Thurén (2007) s. 26

6. Resultat

6.1 Inledning

Efter att ha fått bakgrundsinformation i ämnet kollektivtrafik, hållbara transporter och olika typer av infrastrukturlösningar, samt gjort en genomgång av metoden för studien, så har det nu blivit dags för att redovisa resultatet av datainsamlingen. Då resultatet ämnar besvara frågeställningarna i uppsatsen så är presentationen av resultatet strukturerat efter dessa. Under varje kapitel i resultatet följer kategorierna kollektivtrafik, biltrafik samt cykel och gång, för att det tydligt ska framgå vilken infrastrukturlösning som genomförts inom varje område, i den mån det gjorts någon. Detta kapitel följs sedan av analys och diskussion.

6.2 Hur kollektivtrafiken kan öka i en kommun

Handlingsprogrammet för hållbara transporter - transportplan och transportstrategi har tagits fram för att trafiken ska vara en del av ett hållbart samhälle, både ur ekonomisk, ekologisk och social synvinkel.¹⁶⁶ Dessa program är underlag för *Regionalt trafikförsörjningsprogram*, som kollektivtrafikmyndigheten måste ta fram enligt kollektivtrafiklagen.¹⁶⁷ Det innehåller både bestämda åtgärder samt förslag på åtgärder och syftar till att stärka gång, cykel och kollektivtrafik så att biltrafikens efterfrågan minskar. Halmstad ska växa utan att biltrafiken gör det. Att effektivare utnyttja ytan i staden, genom både förtätning och att utveckla och bebygga i stråk, underlättas resandet med de ovannämnda transporter som det satsas på.¹⁶⁸

Vad gäller planeringen så bör fokus flyttas från resan och transporten i sig, till hur resan eller transporten sker. På detta sätt flyttas fokus från rörlighet till tillgänglighet.¹⁶⁹ Även arbete vad gäller attityd- och beteendeförändring bör göras så att fler människor kan övergå från att göra sina resor med bil till att göra de med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta görs genom informationsinsatser som också kallas beteendepåverkande åtgärder.¹⁷⁰ Genom att informera om fördelar med t ex gång och cykling så kan fler uppmuntras att prova på detta och på samma gång ett nytt beteende.¹⁷¹ Insatser som dessa är viktiga om resandet ska kunna nå en mer hållbar riktning.¹⁷² Att transporterna håller hög standard och är resurssnåla och effektiva är också viktigt för detta. Det är alltså tydligt att både teknisk och fysisk infrastruktur behövs, samt ökad service och information, för att genomföra en förändring.

Målet i *Kollektivtrafikstrategi för Halland, KF 2008-10-30*, är att andelen resor med kollektivtrafik ska ha ökat med minst 50 % till 2020.¹⁷³

För att kunna skapa en attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik så behövs mer än hög turtäthet och hög standard. Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät är lika viktigt för att öka kollektivtrafikens ställning. Detta genom att cykeln kan tas till bussen eller tåget och gör därmed kollektivtrafikresan mer konkurrensmässig, tidsmässigt sett.¹⁷⁴

¹⁶⁶ Halmstads kommun (2010b) s. 3

¹⁶⁷ Ibid. S. 30

¹⁶⁸ Ibid. S. 3

¹⁶⁹ Ibid. S. 9

¹⁷⁰ Ibid. S. 16

¹⁷¹ Ibid. S. 19

¹⁷² Ibid. S. 16

¹⁷³ Ibid. S. 30

¹⁷⁴ Ibid. S. 22

Kollektivtrafiken är inte bara ett miljövänligare sätt att resa, det förbättrar också jämställdheten i samhället. Då det för många grupper i samhället är svårt att förflytta sig på annat sätt än med kollektivtrafik, såsom för äldre och funktionshindrade, så förbättras deras resande och mobilitet i samband med utveckling och förbättring av kollektivtrafiken. Även barn och unga har kollektivtrafiken som ett viktigt komplement till cykel och gång.¹⁷⁵

6.3 Hur olika typer av infrastrukturlösningar kan öka kollektivtrafiken i en kommun

6.3.1 Teknisk infrastruktur

6.3.1.1 Kollektivtrafik

Fordonens standard – Det är viktigt att fordonen som används motsvarar resenärernas förväntningar och håller god standard för att de som reser kollektivt ska fortsätta med det samt att man ska kunna locka nya resenärer. Detta gäller både fordonens komfort, tillgänglighet och säkerhet men också att de inte medför allt för mycket buller och luftföroreningar. Sedan år 2010 drivs alla bussar i Halmstad med gas. Fram till år 2016 ska andelen biogas ökas så att fordonen till slut drivs av 100 % biogas.¹⁷⁶ I intervjuerna berättade informanterna att det både ställs krav från branschorganisationerna vad gäller de kollektiva fordonens standard som gäller alla. Kraven från Hallandstrafiken bygger på vad branschorganisationen Svensk kollektivtrafik rekommenderar. Kraven finns för att få en helhet i Sverige. Utöver dessa krav det kan också tillkomma andra krav och önskemål. Här kan det t ex handla om färg på fordonen, bränsleanvändning osv. Det kan också göras förändringar som underlättar för resenärerna såsom att ändra placeringen av skyltar som sitter på bussarna. Miljökrav och liknande kommer till i samband med upphandling.

Regionsamverkan – Vid intervjun med trafikstrategen berättades att samverkan sker över regiongränserna och har även gjort det innan också. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram tas fram av varje region enligt lag.

Ändrat fokus – Vid intervjun på Hallandstrafiken berättade informanterna att kollektivtrafiken har delats upp i Pluslinjer och Stomlinjer. Tidigare var kollektivtrafiken bara en och samma utan uppdelning. Pluslinjerna är servicelinjer som riktar sig till de med funktionsnedsättning och stomlinjerna är snabba och gena linjer. Tidigare låg även mer fokus på att öka möjligheterna för pluslinjernas yttäckning, men idag satsas det mer på stomlinjerna, i ett led för att öka det kollektiva resandet i samband med arbetspendling.

Informanterna på intervjuerna berättade också att arbetet med busstrafiken i Halmstad tidigare mest låg i att täcka upp resbehovet för skolor och arbete lokalt, vilket gjorde att kollektivtrafiken var mer yttäckande. Informanterna på Hallandstrafiken berättade att största skillnaden idag från tidigare är att det blivit en större efterfrågan på de längre resorna, och därmed tåg. Resorna är längre nu i och med att fler pendlar till arbetet i en annan ort vilket öppnat för tågresorna. Det finns också fler förbindelser idag och inte bara de större förbindelserna såsom t ex Varberg-Göteborg. Det är också viktigt med en helhet där tåg och buss kombineras.

¹⁷⁵ Halmstads kommun (2010b) S. 30

¹⁷⁶ Ibid. S. 34

6.3.1.2 Gång och cykel

Åtgärderna som presenteras nedan i form av fysiska- och sociala åtgärder (se avsnitt 7.3.2.2 och 7.3.3.2), går ihop med de tekniska åtgärderna som vidtas. Var cykelolyckor sker i Halmstad kartläggs för att på så sätt kunna vidta åtgärder som förebygger detta. Av de olyckor som sker i Halmstad, inträffar de i 49 % på vägar där kommunen är väghållare.¹⁷⁷ Genom att kartlägga vilka vägar och korsningar som är problematiska kan dessa åtgärdas och det kan planeras med hänsyn till cyklisten.¹⁷⁸

6.3.1.3 Biltrafik

Hastighet – Vad gäller hastigheten på fordonen i staden så har den stor betydelse för både säkerheten, bullernivån samt vägvalen som görs av förarna. Sträckor där säkerheten inte är lika god som på andra ställen kan få en minskad hastighet för att på så sätt göra situationen bättre för de oskyddade trafikanterna samt för de boende i närheten av vägarna. Personer som utsätts för buller överstigande 65 dBA riskerar att få högt blodtryck eller hjärt-kärlsjukdomar. De vägar som ligger i anslutning till bebyggelse, där denna risk finns för de boende, bör alltså få sänkt hastighet.¹⁷⁹

6.3.2 Fysisk infrastruktur

6.3.2.1 Kollektivtrafik

För att stödja kollektivtrafiken och samtidigt utnyttja den redan befintliga infrastrukturen som finns så ska byggnation och verksamheter förtätas och stråk ska utvecklas. Då stråken koncentrerar utbudet får kollektivtrafiken en bättre förutsättning för att öka. Att samla bebyggelse av olika slag gör också att ytor för andra ändamål, såsom grönytor, får mer utrymme. Denna stråkbyggnation och förtätning ger också invånarna bättre förutsättningar för att kunna använda kollektivtrafiken. Avstånden blir kortare och förflyttning blir lättare.¹⁸⁰

Då det finns områden som inte kan få ett utbyggt kollektivtrafiksystem av olika anledningar kan ändå få bättre tillgång till systemet genom att kombinera kollektivtrafikresandet med bil och cykel. Att ta bilen eller cykeln till busshållplatsen eller tågstationen, beroende på hur långt avståndet är, är ett sätt att fortfarande kunna åka kollektivt. Detta förutsätter dock att det finns goda förutsättningar för parkering i anslutning.

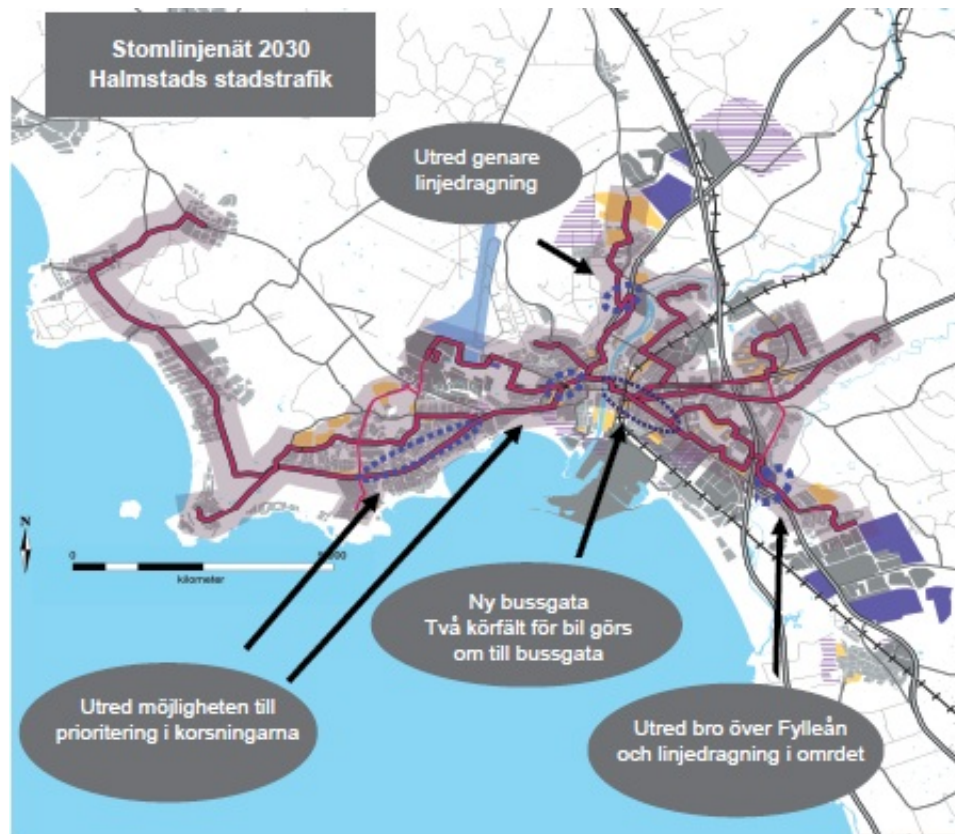
Bussgator – Trafikstrategen berättade att Halmstad var tidiga med att ha särskilda bussgator och de fanns då i villakvarteren. Idag finns bussgatorna i centrum där det är som mest trångt. Detta för att få ett trevligare och säkrare centrum för de oskyddade trafikanterna.

¹⁷⁷ Halmstads kommun (2010a) s. 5

¹⁷⁸ Ibid. S. 8

¹⁷⁹ Halmstads kommun (2010b) s. 40

¹⁸⁰ Ibid. S. 31



Figur 2 Stomlinjenätet i Halmstads stadstrafik 2030 (Källa: Halmstad transportplan)

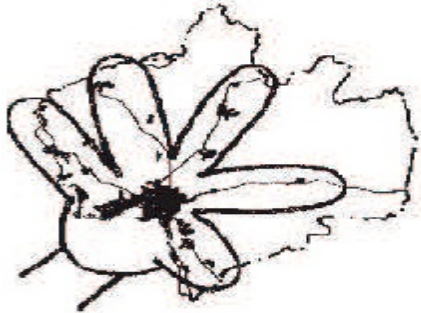
Stadstrafiken – Halmstad har goda förutsättningar för att utvecklas och kunna öka det kollektiva stadsresandet dubbelt så mycket i och med en satsning på de kollektiva färdmedlen. Detta ska ske bland annat genom en utveckling av stadstrafiken i och med ett nytt linjenät i staden. Linjenätet ska förenklas och effektiviseras genom att busstrafiken byggs upp på samma sätt som tågtrafik. Alla rutter ska gå samma körsträcka alla avgångar med bara några få stomlinjer. Detta gör bussystemet lättare att förstå och använda. Linjerna ska sedan gå där efterfrågan och trycket är som störst. Utifrån dessa stomlinjer ska sedan andra linjer utgå ifrån så att man kan komma till andra delar såsom till industriområden mm.¹⁸¹ Det nät som idag finns i Halmstad har en bra yttäckning, men turtätheten behöver öka. Detta ska det nya linjenätet täcka upp med de färre stomlinjerna. Genom att minska antalet linjer finns det ekonomi för att istället öka turtätheten, vilket i sin tur även gör att områden utanför de högratifierade delarna av staden kan få större turtäthet.¹⁸² Därmed blir det lättare att resa med buss då man inte behöver anpassa sig till avgångarna på samma sätt. Bussen blir ett mer lättillgängligt färdmedel för fler människor. Vid intervjun på Hallandstrafiken berättade informanterna att kollektivtrafiksystemet ska bli enklare där ankomsttider ska passa stomtider med samtrafik så att bytena blir smidigare.

¹⁸¹Halmstads kommun (2010b) S. 31

¹⁸²Ibid. S. 33

Att även placera perronger och busshållplatser på ställen som är lättåtkomliga för människor med funktionshinder är en annan åtgärd.¹⁸³

Regiontrafiken – Den regionala busstrafiken gör det möjligt för människor att arbetspendla till närliggande regioner och kommuner samt att de längre resorna inom kommunen underlättas. I Halmstad följer regionbussarnas stomlinjenät en fingerstruktur och når på så sätt de flesta större orterna i kommunen (se figur 3). Denna fingerstruktur täcker upp där resandet är som störst och där det finns störst potential för utökat resande.



Figur 3 Fingerstruktur i Halmstad (Källa: Halmstad transportplan)

Även regionbusstrafiken behöver förbättras för att det kollektiva resandet ska kunna öka. Detta ska göras genom att öka turtätheten även här samt att göra linjedragningen mer gen så att rutterna blir snabbare. För att detta ska kunna genomföras ska antalet hållplatser minskas. Dock medför färre hållplatser att äldre och personer med funktionshinder får längre att gå och därmed svårare att ta sig till bussen. Detta försämrar deras tillgänglighet, men gör samtidigt att de hållplatser som finns kan utvecklas genom att bli tillgänglighetsanpassade samt hålla bättre standard.¹⁸⁴

Stråkstudie – Informanterna på Hallandstrafiken berättade att de kommer göra fler stråkstudier för att se vad som kan förbättras i ett område såsom bussarnas turtäthet, men också hållplatsers standard vad gäller t ex trevnad och säkerhet.

Framtida satsningar – Informanterna på Hallandstrafiken berättade att beroende på vilken resa det är och beroende på vad det finns för ekonomi så görs olika satsningar på de olika transportslagen. Politikerna beslutar vad det ska satsas på, om det är buss eller tåg. De berättade också att det är kommunerna och landstinget som bestämmer hur mycket trafiken ska utökas. Hallandstrafiken föreslår åtgärder och det är regionen som sätter de ekonomiska ramarna. Vid båda intervjutillfällena framkom också att det nu arbetas på en tågstrategi fram till 2030 för hur det ska satsas på tåg. Där ses det bland annat över om det ska bli ändrade eller fler rutter, om standarden ska ändras osv.

Resecentrum – I mars 2009 beslutade kommunstyrelsen att det ska byggas ett resecentrum i Halmstad. Detta för att det länge har funnits ett behov av en bekväm och effektiv bytesplats

¹⁸³ Trafikverket (2010) s. 49

¹⁸⁴ Halmstads kommun (2010b) S. 34

som är samlad till en plats. Här ska buss och tåg, på både regional och lokal nivå, finnas i anslutning till varandra samt för andra färdmedel såsom taxi, bil och cykel mm, där även parkeringsmöjligheter för dessa färdmedel finns tillgängligt.¹⁸⁵

Halmstad har blivit utpekad till en av Sveriges sämsta platser vad gäller möjligheten att byta mellan kollektiva resor. Idag finns regionbussterminalen på västra sidan av Halmstads centrum medan järnvägsstationen är placerad på östra sidan (se figur 3). Rakt igenom staden rinner Nissan som delar av de två delarna av staden och försvårar resandet med kollektiva färdmedel.¹⁸⁶



Figur 4 Karta över Halmstads centrum med regionbussterminalen och järnvägsstationen utmärkt (Källa: Halmstads resecentrum)

6.3.2.2 Gång och cykel

Vad gäller cykel så planeras flera åtgärder för förbättring.

I Sverige är ca hälften av alla bilresor 5 kilometer eller mindre. Här skulle cykeln lika gärna kunna användas, vilket gör cykeln konkurrenskraftig.¹⁸⁷ För att fler ska göra dessa resor med cykel så behöver staden planeras så att många av de målpunkter som behöver nås av människor, såsom handel och service, finnas inom detta avstånd.¹⁸⁸

För att förbättra och underlätta resandet med cykel kommer åtta så kallade superstråk att skapas. Superstråken kommer att gå till både centrum och det kommande resecentrumet och ska ha bra framkomlighet, säkerhet, bekvämlighet och genhet samt att de ska ha god kvalitet och underhåll. Här finns även så kallade huvudstråk som binder samman olika stadsdelar runt om i Halmstad med olika målpunkter såsom skolor.

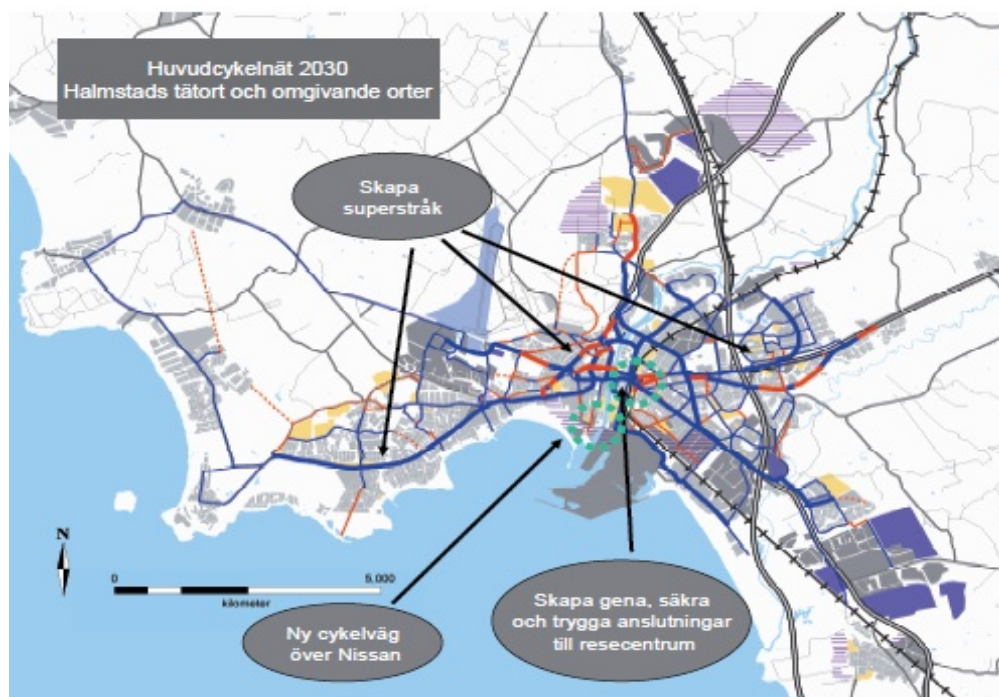
På detta sätt kan barn och ungdomar cykla till skolan som ligger i en annan ort än där de bor. Med huvudstråken binds de närliggande orterna ihop och kan nås när det är realistiskt cykelavstånd. Från huvudstråken skall det vara lätt att ta sig till superstråken. Huvudstråken har likt superstråken hög kvalitet, samt hög säkerhet. Detta skapas genom att ha cykelvägnätet avskilt från vägnätet så att det inte finns någon risk att cykla ut i vägbanan.

¹⁸⁵ Halmstads kommun (2010b) S. 35

¹⁸⁶ Halmstads kommun (2009) s. 5

¹⁸⁷ Halmstads kommun (2010c) s. 13

¹⁸⁸ Halmstads kommun (2010b) S. 22



Figur 5 Huvudcykelnät i Halmstad 2030 (Källa: Halmstad transportplan)

För att komplettera huvudstråken ska ett lokalnät byggas. Detta ska vara utbrett och omfattande, även om något lägre standard hålls här. Det kan till exempel innebära att cykelbanan inte är helt avskild från bilkörbanan, men istället kan hastigheten för bil här hållas till 30 km/h. På detta sätt skyddas ändå cyklister från upplevda och verkliga faror.¹⁸⁹

I dagsläget finns cykelvägnät från Halmstad tätort till de större tätorterna, men bara till viss del och standarden på dem varierar mycket, vilket gör att behovet är stort av de nämnda åtgärderna ovan.¹⁹⁰

Samtliga korsningar i Halmstad, där cyklister kan korsa vägbanan, ska hastighets säkras så att det inte går att passera överfarten i högre hastighet än 30km/h. Om högre hastighet hålls, 60km/h eller mer på gatorna, ska övergångarna istället ske via en bro eller tunnel.¹⁹¹

I samband med ökat cyklande behövs också många bra cykelparkeringsplatser runt om i staden.¹⁹² Ställen som finns fylls på snabbt och leder till att folk ställer cykeln utanför platsen de ska till, vilket försvårar framkomligheten för rörelsehindrade och skapar dessutom en rörig atmosfär. Att cyklarna inte placeras i ställen kan dels bero på att de inte är väl placerade i anknytning till där folk önskar att parkera, det kanske finns för få cykelparkeringar, och kan dels bero på att de är fel utformade och gör det för trångt och svårt att använda de.¹⁹³ Under 2009 sattes det upp nya cykelställ på Stora Torg i centrum, samt på Centralstationen, men fler behövs vid de större målpunkterna.¹⁹⁴

De oskyddade trafikanterna ska också vara säkra i miljön¹⁹⁵ och möjligheten att kunna röra sig till fots utökas. Med bra gångstråk mellan hemmet och busshållplatsen eller tågstationen

¹⁸⁹ Halmstads kommun (2010b) s. 24, Halmstads kommun (2010a) s. 13-14

¹⁹⁰ Halmstads kommun (2010a) s. 11

¹⁹¹ Halmstads kommun (2010b) s. 27, Halmstads kommun (2010a) s. 16

¹⁹² Ibid. S. 23

¹⁹³ Halmstads kommun (2010a) s. 23

¹⁹⁴ Halmstads kommun (2010b) S. 28

¹⁹⁵ Ibid. S. 11

så ökar också t ex möjligheten att åka kollektivt.¹⁹⁶ Ett nationellt mål är att samhället ska vara tillgängligt för alla. Det ska dock särskilt ge möjlighet för grupper i samhället som är i behov av att kunna röra sig till fots såsom barn, äldre och människor med funktionshinder.¹⁹⁷ För att på ett säkert sätt kunna röra sig i trafiken som fotgängare bör en hastighet hos fordonen vara 30 km/h vid övergångsställena. Att som fotgängare utsätts för risker och upplevda risker i trafiken kan i längden göra att fler väljer att avstå från att gå. Halmstads kommun har sedan 2007 arbetat med att se över övergångsställena i kommunen och hastighetssäkra dessa.¹⁹⁸ Respondenterna på Hallandstrafiken trodde att ett utökat gång- och cykelvägnät kunde ge skiftningar i användandet av kollektivtrafiken säsongvis. Att cyklandet kan öka på sommaren och minska på vintern när vädret blir sämre då fler väljer att åka buss. Det är dock fler som cyklar idag vilket beror på att det finns fler bra cykelvägar nu. Vid intervjun med trafikstrategen berättades att det enligt den handlingsplan som kommer nu ska satsas på gång och cykel. Men för att konkurrera med bil behöver det satsas på både gång, cykel och kollektivtrafik.

6.3.2.3 Biltrafik

Inom Halmstads kommun sker 50-60 % av alla resor med bil. För att det ska vara möjligt att övergå från biltrafik till kollektivtrafik måste det finnas en väl utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik.¹⁹⁹

Parkering – Det går att påverka biltrafiken genom bland annat parkeringsmöjligheterna i staden. Idag belastas många av centrala parkeringsplatserna även som arbetsparkering, även om de är till för de som är och handlar i stadskärnan. Parkeringssituationen har hittills styrts i kommunen genom att ha olika parkeringsavgifter beroende på vart man parkerar i staden. Framöver planeras istället ett användande av en progressiv taxa, där priset på parkeringen är beroende på hur länge bilen står där. De första timmarna skulle då kunna ha en låg avgift, för att sedan övergå till en högre. På detta sätt får de som ska göra ärenden och handla i staden möjlighet att parkera nära centrum, och de som har tänkt stå längre kan parkera på en längre ut från centrum, t ex 1000 meter längre ut, där också taxan är mer konstant under hela dagen.²⁰⁰

Bilvägnätet – Idag sker största delen av trafiken på ett fåtal större leder som ska gå runt om stadskärnan. Detta är en bra grundidé då det minskar trycket på ytan i staden, men det har varit svårt att genomföra detta i praktiken i Halmstad. Svårigheterna beror på det geografiska läget som Halmstad har med havet i söder, Galgberget i norr och Nissan som går igenom hela stadskärnan. Detta medför att vägnätet nu är i de centrala delarna av Halmstad med endast två förbindelser över Nissan. I och med att det endast finns ett fåtal vägar så blir dessa hårt belastade, vilket även koncentrerar utsläppen och mycket buller till områdena runt dessa. Bilvägarna genom stadens centrala delar skapar även andra problem, såsom försvårad framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Målet vad gäller biltrafiken är att det inte ska öka mer eller i bästa fall att den ska minska. Bilvägarna ska ledas om och fördelas ut mer jämt så att det stora trycket på ett fåtal vägar försvinner. Det ska även byggas en ny bro

¹⁹⁶ Halmstads kommun (2010b) S. 18

¹⁹⁷ Ibid. S. 20

¹⁹⁸ Ibid. S. 21

¹⁹⁹ Ibid. S. 42

²⁰⁰ Ibid. S. 39

över Nissan där biltrafik ska kunna gå.²⁰¹ Bron kommer även att underlätta rörligheten för gående och cyklister samt att kollektivtrafiken också underlättas och slipper påverkas av köbildningar och andra störningar som idag förekommer.²⁰² De andra trafikslagen ska ha utrymme att växa och bli mer attraktiv och biltrafiken måste få bättre framkomlighet. Dock får framkomligheten inte bli så pass utbredd att den i sig bidrar till en ökad biltrafik, vilket ofta blir fallet.²⁰³

6.3.3 Social infrastruktur

6.3.3.1 Kollektivtrafik

2009 hölls ett testresenärsprojekt inom landstinget Halland, där det i utvärderingen av detta framkom att 5 % använde kollektivtrafiken som huvudsakligt färdmedel för resor till och från jobbet, före projektet. Efter projektet angav 12,5 % att de skulle fortsätta använda kollektiva färdmedel från resor till och från jobbet varje dag. Detta visar hur viktigt det är med information, då många idag inte är medvetna om vad kollektiva färdmedel kan erbjuda. Genom kontinuerlig information och marknadsföring, samt nya kampanjer för smarta resor så kan kunskapen öka.

Förebilder – Det är också viktigt att arbetande inom kommunen fungerar som bra förebilder, och själva använder miljövänliga färdmedel för resor i tjänsten. Att även stimulera till förmåner för personalen som är anställd av kommunen som arbetspendlar med kollektivtrafik är ett sätt att uppmuntra ett bra val.²⁰⁴

Resecentrum – Då resecentrumet ska göra det enklare att resa kollektivt och göra byten mellan olika trafikslag så kan det även ses som en åtgärd för ökad service. Resecentrumet kommer att underlätta både själva resandet i sig och göra det lättare att orientera sig. Då det idag är mer komplicerat att byta mellan de olika trafikslagen, med centralstationen och regionbussterminalen på varsin sida om centrum, så kan det tänkas att förändringen leder till ökad information och mer service, vad gäller resorna.

6.3.3.2 Gång och cykel

Det krävs informationsinsatser och åtgärder som är beteendepåverkande för att ha en chans att få fler att välja cykel istället för bil. Det är också ett steg i fyrstegsmodellen, som kommunen arbetar efter. Det handlar både om att sprida kunskapen om cykeln och dess räckvidd i staden, samt att ta emot synpunkter från allmänheten på hur systemet kan förbättras ytterligare. Det kan handla om farliga övergångar och sträckor, eller att det behövs bättre skylning. Genom att medverka i olika arrangemang så kan kunskapen öka och därmed förhoppningsvis också ökad användning av cykel.²⁰⁵

På Stora torg i Halmstads centrum har det satts upp en elstation. Detta för att kunna ladda elcyklar.²⁰⁶

Det finns även idag flera cykelräknare i Halmstad. 2009 sattes det upp fast mätarutrustning på fem centrala broar i Halmstad.²⁰⁷ Cykelmätarna kunde på så sätt ge en bild av hur många som cyklar och vilka broar som används mest. Det finns även mobil utrustning som kan flyttas

²⁰¹ Halmstads kommun (2010b) s. 43

²⁰² Ibid. S. 46

²⁰³ Ibid. S. 50

²⁰⁴ Ibid. S. 31

²⁰⁵ Halmstads kommun (2010a) s. 28

²⁰⁶ Halmstads kommun (2010b) 23

²⁰⁷ Halmstads kommun (2010a) s. 8

mellan olika platser för att se vilka platser som är i behov av åtgärder, beroende av hur frekvent använd vägen är.²⁰⁸ Under första halvåret 2010 framkom det att 1.1 miljoner cyklister hade passerat mätpunkterna. Framöver önskas också att cykelmätare även ska sättas upp på de andra broarna och på andra cykelvägar. Annan information ska också kunna ges här till cyklisterna. Genom att få resultat på vilka vägar som används mest kan åtgärderna lättare sättas in efter relevans.²⁰⁹



Figur 6 Cykelmätare i Halmstad (Källa: Cykelplan 2010)

Även andra möjliga serviceåtgärder presenteras, såsom att införa lånecyklar i Halmstad. Att även ge ut information om cykelvägar och liknande på Halmstads hemsida, för att hålla cyklister uppdaterade med vad som händer. Att även ha ett tydligt vägvisningssystem är en önskad åtgärd för att underlätta för cyklisterna.²¹⁰

6.3.3.3 Biltrafik

Parkering – För att de parkeringsplatser som finns i staden ska kunna användas på ett effektivt sätt behöver det finnas tydlig information som talar om var lediga parkeringar finns.²¹¹ Detta underlättar för föraren och minskar de onödiga utsläppen som kommer med att köra runt och leta efter en parkeringsplats.

6.3.3.4 Övrigt

Flera aspekter måste ses över för att kunna övertyga människor om att välja ett mer hållbart transportsätt. De kollektiva färdmedlen måste hålla god standard samt att de aktiviteter som människor reser till måste ha en lokalisering som är tillgänglig med flera färdmedel.²¹² Trots insatser för att förbättra möjligheterna för människor att välja, så är det trots allt

²⁰⁸ Halmstads kommun (2010a) s. 9

²⁰⁹ Ibid. S. 10

²¹⁰ Ibid. S. 26

²¹¹ Halmstads kommun (2010b) S. 39

²¹² Ibid. S. 16

människans eget val som avgör. Det finns strategier att använda sig av vid planering för att förbättra på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Aspekter av resande – Det finns mycket som påverkar hur en resa ska genomföras. Det kan handla om vad som ska uppnås med resan, hur de olika transportslagens standard är, samt vad målet är med resan osv. Utöver dessa förutsättningar så påverkar även vår kunskap och våra attityder valet av transportslag.

Genom informationsinsatser kan man nå människor redan innan resan är genomförd, för att redan innan kunna påverka människors val av färdstätt. Dock är det svårt att som ensam kommun kunna skapa ett mer hållbart transportsystem.

Klimatinvesteringsprogrammet - KLIMP har finansierat mycket av detta arbete som gjorts i Halmstad genom Mobilitetskontoret. År 2012 ska två nya tjänster tillsättas i kommunen för att arbetet med beteendepåverkande åtgärder ska kunna utvecklas ännu mer.²¹³

²¹³ Halmstads kommun (2010b) s. 19

7. Analys

7.1 Framtida utveckling

I framtiden väntas kollektivtrafiken ha en starkare position i transportsystemet. Samtidigt väntas bilanvändandet också öka om inte åtgärder vidtas eller kostnaderna av olika skäl ökar.²¹⁴ Detta innebär att kollektivtrafiken måste förbättras för att kunna bli konkurrenskraftigt mot bilen som är det mest populära färdmedlet idag.

Aspekter som ökat bensinpris och kunskapen om fordons negativa påverkan på miljön kan tänkas hjälpa till att öka de kollektiva färdmedlen.

I och med att både landsbygdsområden och glesbygdsområden har stor inflyttning, speciellt familjer med barn som vill bo längre från staden,²¹⁵ finns det ett behov av en utbredning av kollektivtrafiksystemet, där det blir mer yttäckande. Oftast finns mycket bra kollektivtrafik i städer, men sämre i områdena utanför. De familjer som bor på landsbygden är i stort sett beroende av bil, oftast har de till och med två.²¹⁶ Dock är det viktigt att ha de ekonomiska aspekterna i åtanke. Det är kostsamt att ha ett bra och utvecklat kollektivtrafiksystem som har en stor räckvidd och det är inte landsbygdsområden som utvecklas i första hand. Dock hade detta varit en utveckling i rätt riktning inför framtiden.

Kommunernas roll – Utan några restriktioner vad gäller färsätt och färdmedel så är det den enskilda individens ett eget val som avgör hur de reser, och det går bara att hoppas att individen väljer de mer miljövänliga och hållbara färsätten. Dock har även kommunerna en viktig roll i människors val, då utbudet på färdmedel samt god information kan påverka detta val. Med god upplysning om de kollektiva fordonens linjenät, avgångar mm, cykelvägarnas dragning samt biltrafikens nackdelar kan en kommun öka det kollektiva resandet utan att ta till tvingande åtgärder i form av restriktioner av olika slag. Det är också kommunerna tillsammans med landstingen i varje län som har hand om den lokala och regionala kollektivtrafiken.²¹⁷

Varför det är så viktigt att ha ett lokalt kollektivtrafiksystem i kommunen och staden är för att det skulle kunna täcka de kortare resor som oftast görs med bil. Många av de resor som görs med bil är kortare än 5 kilometer.²¹⁸ Genom att ha ett utbrett linjenät med kollektivtrafik som går i kommunen kan fler människor göra sina kortare resor med kollektiva färdmedel istället, vilket skulle medföra att en stor andel av bilresorna kan uteslutas. Även ett utbrett cykelvägnät är att föredra då detta ökar människors valmöjligheter. Även cykeln är ett bra alternativ till de kortare resorna.

7.2 Problem

Det finns en del problem som kan göra att arbetet med att öka de hållbara transportererna i en kommun inte blir så stort som det kunde. En av anledningarna kan vara att kommunerna inte satsar tillräckligt mycket på beteendeförändrande åtgärder som ökar människors kunskap om för och nackdelar med färsätten.²¹⁹ Det kan också självklart bero på de ekonomiska

²¹⁴ Halmstads kommun (2010b) s. 48

²¹⁵ Wärnerud m fl. (2002) s. 84

²¹⁶ Ibid. s. 84

²¹⁷ Trafikanalys (2010) s. 13

²¹⁸ Naturvårdsverket (2005) s. 26, Halmstads kommun (2010b) s. 24

²¹⁹ Halmstads kommun (2010a) s. 28

möjligheterna kommunen ifråga har. Att genomföra förändringar tar lång tid och kan kosta mycket pengar, vilket många gånger kan sätta stopp för att förändringar görs. Dock kan mycket förändras, även om det inte handlar om att genomföra tekniska eller fysiska infrastrukturlösningar. Precis som Halmstads kommun har gjort, kan man satsa på att förändra människors beteende och attityder innan man bestämmer sig för eventuell byggnation.

Det finns också geografiska problem såsom barriärer som kan försvåra arbetet. I Halmstad flyter Nissan rakt igenom hela stadskärnan och delar upp staden. Detta har lett till att det kollektiva resandet har försvårats då centralstationen med tåg finns på ena sidan och bussterminalen på andra sidan.²²⁰ I dessa lägen kan byggnation behövas för att överkomma barriärerna och de problem om det medför, vilket kan bli både dyrt och tidskrävande. Ett annat problem som finns i Halmstad är strävan att leda trafiken runt stadskärnan, där problemet ligger i att det finns barriärer runt om som försvårar detta. I söder är havet, i norr är berg, i mitten rinner Nissan. Detta leder till att trafiken hålls i stadskärnan. Det skapar problem som luftföroreningar och buller, men också barriärer i sig för människor som rör sig i staden.²²¹

Som nämndes ovan är det också mycket kostsamt att utveckla kollektivtrafiken och kräver mycket tid och planering. Det gör att planerna blir långsiktiga, som i handlingsprogrammet för Halmstad, där de sträcker sig till 2030. Det kan därför tyckas vara svårt att se någon förändring på kort sikt.

Begränsningar och svårigheter – Det är svårt för en ensam kommun att själv förändra trafiksystemet. Det krävs att flera olika nivåer i samhället beslutar om förändring såsom på nationell nivå och regional nivå. På kommunal nivå kan beslut tas om planering av de olika transportslagen och vilka prioriteringar som ska göras. Samtidigt är individnivån också viktig att ha i åtanke. Individerna väljer själv vilket transportslag som han/hon vill använda,²²² såvida inte några restriktioner finns. Detta är också något som kan försvåra utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

7.3 Målkonflikter

7.3.1 Förbättring för alla?

De målkonflikter som kan ses är att det inte går att genomföra alla åtgärder som innebär förbättring, samt att alla åtgärder inte innebär förbättring för alla. Ett exempel på detta är busslinjerna som skall dras om så att de gör färre stopp, för att kunna öka hastigheten och på så sätt attraktiviteten. Detta innebär en förbättring för de flesta som åker buss, men det blir något svårare för de grupper som kan ha svårigheter med att gå långt, såsom äldre och funktionshindrade då detta medför att hållplatserna kommer att bli färre och därmed längre gångsträckor för vissa.

Samtidigt handlar det om att göra det bästa i varje situation, där de mest lönsamma förändringarna görs i första hand, samtidigt som det ska ses till alla människors behov. Detta framkom i intervjun med Hallandstrafiken. Det har tidigare arbetats mycket med att öka tillgängligheten för funktionsnedsatta med rutter som hade stor yttäckning. Nu behöver förändringar göras så att kollektivtrafiken kan möta de nya kraven som finns, där framförallt de arbetande kan välja buss och tåg istället för bil.

²²⁰ Halmstads kommun (2010b) s. 20

²²¹ Ibid. S. 48

²²² Ibid. S. 17

7.3.2 Ena eller andra typen av infrastrukturlösning

Att bara satsa på en typ av infrastruktur skulle tydligt kunna missgynna vissa grupper i samhället. Till exempel så skulle en stor satsning på teknisk infrastruktur i form av snabbare bussar som snabbt tar människor från en punkt till en annan kanske inte gynna alla resenärer lika mycket. De äldre skulle möjligtvis inte tycka att detta var lika bra som de unga.

På samma sätt skulle kanske inte en enbart fysisk infrastruktursatsning vara bra heller, då det skulle gå emot den fyrstegsmodell som förespråkas av riksdagen och används i Halmstads kommun. Denna innebär att en analys genomförs för att ta ställning till om det går att göra några effektiviseringar, istället för att bygga nytt direkt. Då byggnation av olika slag ingår i den fysiska infrastrukturen så skulle alltså inte denna modell kunna användas. Detta skulle då kunna innebära att byggnationer görs i onödan när det går att lösa på andra sätt.

Att satsa på information och service kan ge stort utslag och förändra människors sätt att resa. Genom att ge ut information på flera olika sätt och informera om hur det går att transportera sig i staden gör mycket, samtidigt som det inte enbart går att förlita sig på att kunskap ska förändra människors beteende. Detta skulle dessutom göra att många problematiska övergångar och korsningar mm inte åtgärdas, eller att kommunen ifråga inte kan nå den ökning av kollektivtrafiken som önskas, just för att situationen inte förbättras på ett tekniskt eller fysiskt sätt.

Det krävs alltså en blandning av teknisk och fysisk infrastruktur, samt information och service för att skapa ett välfungerande och attraktivt kollektivtrafiksystem. Genom att arbeta efter fyrstegsmodellen kan kommuner i arbetet med att öka kollektivtrafiken och andra hållbara transporter, såsom cykel och gång, se över vilka möjligheter som finns för att förbättra situationen i en viss ordning som innebär att effektiviseringar görs först. Detta arbetssätt kan också ses som ett miljövänligt arbetssätt då det ser byggnationer av olika slag som det sista steget.

Frivilliga åtgärder kan ge människor riktlinjer, men är inte krävande. Det betyder t ex att hastigheten på en väg kan vara önskad till 30 km/h, men den är inte tvungen att följas, utan det är tillåtet att köra i 50 km/h. Tvingande åtgärder ställer krav på trafikanter och kan t ex innebära att biltrafik helt stängs av från en väg eller att vägtullar införs. Både tvingande och frivilliga åtgärder har sina fördelar och nackdelar. Många gånger går det kanske inte att uppnå det mål som finns i kommunen med endast frivilliga åtgärder då inte trafikanterna följer de önskemål som finns, samtidigt som endast tvingande åtgärder kan bli för strikt då frivilliga åtgärder hade kunnat användas. Det behövs därför en blandning av frivilliga och tvingande åtgärder, beroende på hur situationen ser ut på olika områden inom trafiken. Trafiksituationen ska vara säker för alla samt att den ska vara attraktiv och hållbar.

Då det handlar om att få människor att resa mer hållbart och välja att ställa bilen för att ta bussen eller cykeln, så måste dessa alternativ vara så pass bra att de kan konkurrera med bilen. Möjligheterna att ta sig fram med bil i staden ska inte vara bättre än att ta sig fram för en buss eller cykel. Detta medför att förbättringar och förändringar av bilvägarna kan göras utan att göra de för bra, så att dessa istället leder till ett ökar bilanvändande. Genom att hela tiden prioritera alternativa färdmedel framför bilen så kan ett helhetstänk användas i all planering. Det gäller både framkomligheten till och från bostäder, affärer, verksamheter samt fritidssysselsättningar. Om förflyttningen med cykel och gång samt kollektiva färdmedel kan underlättas för människors dagliga resmål, så kan fler använda dessa och övergå från bilmkörning. Det är också viktigt att tänka på att information ska kunna nå ut till alla, vilket innebär att det ska ges ut på olika sätt, både muntligt och skriftligt. Även ökad service är viktigt där information går ut på flera olika sätt, både muntligt genom högtalare på fordonen och knutpunkterna, samt skriftligt hållplatser, internet, broschyrer mm. Detta är viktigt för att nå alla målgrupper, både yngre och äldre. Det är dessutom viktigt då människor tar till sig

information olika bra på olika sätt. En vuxen kanske läser om en busslinjes nya dragning på internet, medan ett barn kan ta till sig informationen via utrop i högtalarna eller läsa om det på bussen.

7.3.3 Direkta och indirekta åtgärder

Både direkta åtgärder i form av t ex fler bussar och fler rutter är ett sätt att kunna öka det kollektiva resandet. Det finns också indirekta åtgärder, som nämndes ovan, såsom bussprioriterande korsningar, som kan underlätta den kollektiva trafiken. Detta kan i sig vara ett sätt att stärka kollektivtrafikens ställning då det kan bli mer eftertraktat. Om fordonen snabbare kan ta sig fram och inte behöver stå i kö som övriga trafiken, så kan det vara en fördel som får fler att ställa bilen. Detta gör att fler kommuner har möjlighet att upprätta åtgärder som inte innebär att öka t ex bussturena och den yttäckning som finns i dagsläget. Lika viktigt kan det anses vara att ha ett hållbart tänk och eftersträva en minskning av bilanvändandet. Därav kan det vara mycket värt att rikta signaler till invånarna i kommunen ifråga att det är de kollektiva färdmedlen som prioriteras. Att i samband med förändringar kan det även ges ut information och satsa på upplysning. Bara god kunskap om de olika transportslagen och deras räckvidd kan göra att det kollektiva resandet ökar.

Att också ha en god service och enkelhet i kollektivtrafiksystemet gör att alla grupper i samhället får lättare för att använda det. Detta skulle t ex kunna uppnås genom att ha ett och samma nummer till trafikupplysningen vart man än befinner sig, där information om både resor, störningar i trafiken och annat kan ges.

7.3.4 Hela resan – perspektivet

Det är viktigt att planera med hela resan – perspektivet då det har visat sig påverka användandet av kollektiva färdmedel. Genom att lätt kunna ta sig till buss- eller tågstationen med andra kollektiva färdmedel eller med cykel ökar både chansen att fler åker kollektivt samt att det gör den mer konkurrenskraftig.²²³ Är det svårt att ta sig till det kollektiva färdmedlet är risken stor att personen ifråga avstår och tar bilen istället, om det är alternativet. Detta är också mycket viktigt att ha i åtanke i och med att hållplatserna ska glesas ut. Det blir då längre färdväg och dessa måste då vara så pass bra och lätta att använda att folk inte avstår. Strategin kan sammankopplas med andra åtgärder, såsom att busslinjer ska sammankopplas för att byten lättare ska kunna ske. Även en användning av cykelräkningen är bra i detta ändamål för att se vilka cykelvägar som används mest och på så sätt göra dessa ännu bättre med hjälp av vägvisande skyltar, förbättring av underlaget, bättre belysning mm.

²²³ Halmstads kommun (2010b) s. 25

8. Slutsats och egna reflektioner

8.1 Slutsats

Syftet med denna uppsats är att ingående undersöka hur en enskild kommun kan öka den lokala och regionala kollektivtrafiken och andra hållbara transporter med olika typer av infrastruktur som stöd. Jag har valt att som fall ingående analysera hur Halmstads kommun arbetar med att skapa hållbara transporter. För att kunna uppnå syftet ställs följande frågeställningar:

- Hur kan användningen av kollektiva färdmedel öka i en kommun?
- Hur kan olika typer av infrastruktur öka kollektivtrafiken i en kommun? Det handlar om hur teknisk, fysisk och social infrastruktur (service och information) kan öka kollektivtrafiken i en kommun.

Genom att studera hur Halmstads kommun har valt att arbeta med trafiken mot ett mer hållbart transportsystem där kollektivtrafiken, samt gång och cykel skulle öka, har jag fått god insikt i vad som kan göras och hur det kan genomföras. De åtgärder Halmstads kommun har kommit fram med återkommer i litteraturen som studerades. Utifrån informanternas svar och de dokument som analyserats är resultatet att det är en blandning av fysiska, tekniska och sociala infrastrukturlösningar som är det bästa sättet för att öka kollektivtrafiken. Det framkom även att det inte bara är en satsning på kollektiva färdmedel som är lösningen för att denna sektor ska öka, utan att det också genomförs satsningar på gång och cykel, då dessa har ett starkt samband och gynnar varandra. Det bör därför planeras tillsammans och inte var för sig, för att kunna konkurrera med bilen. Det bör också göras satsningar för att effektivisera biltrafiken, men inte på bekostnad av de ovannämnda trafikslagen. Människor och trafik ska kunna ha ett jämt flöde utan att hindras av barriärer eller störningar. Det ska därför byggas nya bilvägar, och vägar ska flyttas om och göras om till andra ändamål, men detta för att övrig trafik skall kunna flyta på. Effektiviseringen skall dock inte generera mer bilar och mer biltrafik än vad som redan finns. Halmstads kommun arbetar efter fyrstegsmodellen, där en analys genomförs för att ta ställning till om det går att göra några effektiviseringar, istället för att bygga nytt direkt och består av fyra nivåer. Dock krävs många gånger nybyggnation för att frångå ett problem. I detta fall var det problemet med att järnvägsstationen och regionbussterminalen låg vitt skilda och kunde inte lösas bättre än att flytta den ena närmare den andra. Detta är en lösning som kommer att underlätta resandet och byten mellan de olika transportslagen i framtiden. Halmstads kommun har dock kommit fram med åtgärder som är både direkta och indirekta. En av de direkta är t ex att det ska bli fler avgångar med bussarna i stadstrafiken, och en av de indirekta är att två körfält ska göras om till bussgator så att bussens framkomlighet blir bättre. I och med att bussarna ska bli mer effektiva med snabbare resor ska vissa hållplatser tas bort. Detta kan tänkas försvåra för vissa grupper i samhället, samtidigt som systemet ska bli lättare att använda och förstå. Bussarna ska utgå från en rutt och ska sedan kompletteras med bussar som går till andra platser. Hållplatserna ska också ses över så att de får en förbättrad standard där det behövs i form av belysning och vindskydd mm.

8.2 Egna reflektioner

Då dokumenten som uppsatsens empiriska del baseras på är framtagna av projektgrupper med både planarkitekter, trafikmiljöingenjör, miljö- och hälsoskyddskontoret m fl. så anser jag att de ger en tillförlitlig bild av Halmstads kommuns arbete. Det finns ett gemensamt intresse av arbetet som förs och besluten som tas, både hos politikerna inklusive kommunstyrelsen samt andra aktörer, såsom Hallandstrafiken som levererar fordon leder till en förbättrad situation.

Jag tror dessutom att det finns ett intresse i Sverige av att skapa en mer hållbar situation inför framtiden och att de flesta svenskar idag vet att bilanvändandet bör minska. Det handlar nog snarare om hur detta ska kunna ske. Många gånger är inte kunskapen tillräckligt stor vad gäller hur övriga möjligheter till förflyttning kan ske, samt att bekvämligheten av att ta bilen många gånger tar över. Det är enkelt att ta bilen och den medför dessutom så mycket mer för människan än bara förflyttning. Bilen är även förknippad med många känslomässiga faktorer som gör det svårt för många att avstå. Det är dock detta som gör att övriga färdmedel måste göras bättre så att de kan konkurrera med bilen.

Det finns många bra och enkla medel att använda i kommuner för att kunna öka kollektivtrafiken och minska biltrafiken. Det går dessutom att genomföra på ett hållbart sätt där det tas hänsyn till både ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer. Det faktum att Halmstad är en ekokommun har nog haft en del inflytande på deras val att agera, då det finns många miljöaspekter att ta hänsyn till. Halmstad har som ett mål att alla fordonen inom kollektivtrafiken ska gå på ”grön” gas fram till 2016. Detta är något fler kommuner skulle kunna anamma, då det inte förutsätter en drastisk ökning av antalet kollektiva fordon. Alla kommuner har inte möjlighet att göra större förändringar med en gång, och att då istället genomföra vad man faktiskt har möjlighet till är ett steg mot en mer hållbar situation.

Den rumsliga aspekten är viktig att tänka på vad gäller att planera ett bra transportsystem. En utvecklad kollektivtrafik ökar människors geografiska räckvidd då de kan ta sig till många platser utan bil. Det är viktigt då både barn, äldre och andra grupper i samhället skall kunna ha friheten att resa fritt. Samtidigt är en utveckling av regionsamverkan också en viktig del, då arbetsresorna är en stor del av de resor som skulle kunna avvecklas med bil. Många pendlar till arbetet som finns i närliggande kommuner. Med bussar och tåg som riktar in sig på att ha många rutter på de timmar som flest reser till och från arbetet skulle fler få chans att ställa bilen. På detta sätt skulle också den grupp som kör mest bil, kunna täckas in i de kollektiva resorna, nämligen männen. Männen är de som i regel reser längst och med bil.

Även om det är intressant att studera hur kollektivtrafiken kan öka i en kommun, är ju trots allt den mest centrala frågan hur man kan få fler människor att resa med kollektiva färdmedel. Det är till sist den enskilda individens eget val som avgör, såvida inte restriktioner vidtas. Dessa kan ske på flera olika sätt såsom vägtullar, restriktioner på framkomlighet med bil i staden osv. Det handlar om att göra det mindre attraktivt att köra bil. På detta sätt kan kollektivtrafiken och kollektiva resor öka. På samma sätt kan man välja att underlätta för de som väljer att resa kollektivt genom lättnader av olika slag, såsom att ge subventionerat pris på kollektiva resor under en period, som kan ses som en morot och locka fler till att ställa bilen.

8.3 Förslag på vidare forskning

Med arbetet av denna undersökning har det kommit fram många fler intressanta aspekter i ämnet som hade varit intressanta att undersöka vidare. Till exempel så skulle det vara intressant att se hur olika typer av kommuner arbetar för att nå målet hållbara transporter och öka det kollektiva resandet, för att sedan jämföra dessa metoder.

Även denna undersökning hade kunnat vidareutvecklas med fler intervjuer och undersökning av fler kommuner i Hallands län. Då Halmstad har stora reseströmmar från närliggande kommuner hade det varit intressant att se hur samarbetet ser ut mellan dessa.

Vid intervjuerna kom det fram mycket intressant information som jag hade valt att utveckla om tiden räckte till. Det handlade bland annat om Falkenberg, och vilka åtgärder den

kommunen har valt att genomföra för att öka det kollektiva resandet. Det finns med andra ord flera intressanta infallsvinklar som skulle kunna utvecklas.

Källförteckning

Tryckta källor

- Banister David (2005) *Unsustainable Transport, City transport in the new century* New York: Routledge
- Boverket och Naturvårdsverket (2000) *Miljöinriktad fysisk planering* Karlskrona: Boverket och Naturvårdsverket
- Denscombe Martyn (2010) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* Lund: Studentlitteratur
- Falkemark Gunnar (2006) *Politik, mobilitet och miljö, Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem* Riga: Gidlunds Förlag
- Frändberg Lotta, Thulin Eva och Vilhemson Bertil (2005) *Rörligheten omvandling, om resor och virtuell kommunikation – mönster, drivkrafter och gränser* Lund: Studentlitteratur
- Halvorsen Knut (1992) *Samhällsvetenskaplig metod* Lund: Studentlitteratur
- Hydén Christer (red.) (2008) *Trafiken i den hållbara staden* Malmö: Författarna och Studentlitteratur
- Krantz Lars-Gunnar (1999) *Rörlighetens mångfald och förändring, Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996* Göteborg: Department of Human and economic Geography
- Magne Holme Idar, Solvang Krohn Bernt (1997) *Forskningsmetodik, Om kvalitativa och kvantitativa metoder 2:a upplagan*, Lund: Studentlitteratur
- Thurén Torsten (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare* Malmö: Liber AB
- Wärneryd Olof, Hallin Per-Olof, Hultman Johan (2002) *Hållbar utveckling, Om kris och omställning i stad och samhälle* Lund: Studentlitteratur

Elektroniska källor

- Bil Sweden (2011) *Bil Swedens årsbok "Bilismen i Sverige 2011"* Hämtad som pdf från http://www.bilsweden.se/press/pressmeddelanden/arsboken_bilismen_i_sverige_2011?CIRC_R_ID=e858d5b4-5a5d-43c4-a1bb-161479a6a40f Hämtad 2011-11-22
- Boverket (2004) *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi* Hämtad som pdf från <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2004/Hallbara-stader-och-tatorter-i-Sverige/> Hämtad 2011-12-01
- Centrum för konsumtionsvetenskap, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet (2009) *Bilens roll för människors subjektiva välbefinnande* Hämtad som pdf från http://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/23166/1/gupea_2077_23166_1.pdf Hämtad 2011-11-22
- Destination Halmstad *Halmstad, officiell webbplats för besökare* Hämtad som pdf från <http://www.destinationhalmstad.se/website6/1.0.6.0/350/1/> Hämtad 2012-01-05
- Halmstads kommun (2010a) *Cykelplan 2010, handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/resortrafik/cyklaochga.131.html> Hämtad 2011-12-20
- Halmstads kommun (2008) *Ekohandlingsprogram 2009-2012* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/download/18.7eaaf024126b190abb380005473/ekohandlingsprogram.pdf> Hämtad 2011-11-22
- Halmstads kommun (2007-2011) *Halmstads kommuns Klimatinvesteringsprogram och klimatstrategi* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/download/18.7eaaf024126b190abb380008610/Klimatinvesterinsprogram.pdf> Hämtad 2011-12-20
- Halmstads kommun (2010b) *Handlingsprogram för hållbara transporter, transportplan för Halmstad 2030* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/resortrafik/aktuellaprojekt/handlingsprogramforhallbaratransporter.4032.html> Hämtad 2011-11-30
- Halmstads kommun (2010c) *Handlingsprogram för hållbara transporter, transportstrategi för Halmstad 2030* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/download/18.31d9bb9f1285e3aab57800049866/transportstrategi-samradshandling-juni-2010.pdf> Hämtad 2011-11-30

- Halmstads kommun (2009) *Halmstads resecentrum* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/download/18.db3c3161278f08e9e0800012332/Bilaga1-11.pdf> Hämtad 2011-12-12
- Halmstads kommun (2011a) *Kollektivtrafik i Halmstad* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/resortrafik/kollektivtrafik.132.html> Hämtad 2011-11-21
- Halmstads kommun (2011b) *Om Halmstad* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/omkommunen.33.html> Hämtad 2012-01-10
- Halmstads kommun (2002) *Översiktsplan 2000* Hämtad som pdf från <http://www.halmstad.se/byggabo/planerochmarkfragor/oversiktsplaner/oversiktsplan2000.2583.html> Hämtad 2011-12-20
- Lunds kommun (2005) *Handbok i bilsnål samhällsplanering, framtagen av tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret* Hämtad som pdf från <http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/bilsn%C3%A5l%20samh%C3%A4llsplanering/handbok%20i%20bilsn%C3%A5l%20samh%C3%A4llsplanering.pdf> Hämtad 2011-11-29
- Nationalencyklopedin <http://www.ne.se/infrastruktur/211534> Hämtad 2012-01-31
- Naturvårdsverket (2005) *Trafikprojekt för bättre miljö – en utvärdering av LIP-finansierade trafikåtgärder* Hämtad som pdf från <http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-5477-5.pdf> Hämtad 2011-11-30
- Regeringen (2003) *Kollektivtrafik med människan i centrum* Hämtad som pdf från www.regeringen.se/content/1/c4/19/00/596f6120.pdf Hämtad 2011-11-23
- Regeringen (2012) *Ny kollektivtrafiklag sedan årsskiftet* Hämtad som pdf från <http://www.regeringen.se/sb/d/11936/a/143195> Hämtad 2012-01-07
- Regionhalland (2008) *Hallands kollektivtrafikstrategi, mål och strategier för kollektivtrafiken i Halland i syfte att öka resandet med kollektivtrafik* Hämtad som pdf från <http://www.regionhalland.se/PageFiles/20774/Kollektivtrafikstrategi-2008.pdf> Hämtad 2011-12-18
- Svensk kollektivtrafik (2010) *Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling, En vägledning och ett verktyg* Hämtad som pdf från

http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/fordubbling.se/dokument/slutversionReg_traf_prop3.1.pdf Hämtad 2011-12-13

- Trafikanalys *Lokal och regional kollektivtrafik* Hämtad som pdf från <http://www.trafa.se/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/Lokal-och-regional-kollektivtrafik/> Hämtad 2011-11-23
- Trafikanalys (2010) *Lokal och regional kollektivtrafik 2010, Statistik 2011:19* Hämtad som pdf från <http://www.trafa.se/Publikationer/> Hämtad 2011-11-22
- Trafikverket (2010) *Attraktiva stadsrum för alla - Shared Space* Hämtad som pdf från http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6225/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf Hämtad 2011-11-30
- Trafikverket (2007a) *Den goda staden och Koll framåt – kollektivtrafiken som medel i Den goda staden* Hämtad som pdf från http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_3652.aspx Hämtad 2011-11-30
- Trafikverket (2007b) *Den goda staden, Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt* Hämtad som pdf från http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_2533.aspx Hämtad 2011-12-01
- Trafikverket (2005) *Släpp fram bussarna – hur man effektivt prioriterar kollektivtrafik i trafiksinaler* Hämtad som pdf från http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_1891.aspx Hämtad 2011-12-01
- Trafikverket (2004) *Trafik för en attraktiv stad* Hämtad som pdf från http://www.trafikverket.se/PageFiles/28253/trast_trafik_for_en_alternativ_stad.pdf Hämtad 2011-12-01
- Vägverket (2008) *Rätt fart i staden, handbok för hastighetsnivåer i en attraktiv stad* Hämtad som pdf från <http://www.kungsbacka.se/upload/Gator&Trafik/Dokument/R%C3%A4tt%20fart%20i%20staden.pdf> Hämtad 2011-12-15
- Värmlandstrafik *Slutrapport och projektutvärdering, Utvecklingsprojekt för kollektivtrafiken i Värmland, R3* Hämtad som pdf från http://www.varmlandstrafik.se/r3/resources/documents/r3_slutrapport_projektutvardering.pdf Hämtad 2011-11-30

Kommunicerande källor

- Intervju; Trafikstrateg i Halmstads kommun (2011-12-14)
- Gruppintervju; Trafikutvecklare på Hallandstrafiken, 3 st (2012-01-17)

Bilagor

Bilaga 1

Intervjuguide med frågor som förberetts inför intervju med trafikstrateg på Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun

- Vilken typ av transportmedel satsar ni mest på i kommunen och varför?
- Vad har ni genomfört för förändringar för att förbättra kollektivtrafiken inom kommunen?
- Hur arbetade ni tidigare med kollektivtrafiken?
- Har teknisk- eller fysisk infrastruktur använts eller information för att på så sätt öka kollektivtrafiken och annan transport såsom gång och cykel?
- Hur ser de senaste planerna/dokumenterna ut nu jämfört med tidigare gällande kollektivtrafik och annan hållbar transport?
- Vill ni ha mera vägar och parkeringsplatser i kommunen?
- Om cykelvägnet byggs ut, vad väntas då hända med kollektivtrafiken och bilismen?
- Vilka grupper planerar ni för? Är det för män eller för kvinnor, ungdomar eller för de gamla?
- Ställer ni några krav på de som t ex levererar bussar? T ex låga pågångar etc.?
- Vad kommer ni att göra i framtiden vad gäller förbättringar i kollektivtrafiken inom kommunen?
- Vilken typ av transportmedel kommer ni att satsa mest på i framtiden och varför?
- Har ni samverkan med andra regioner över regiongränserna?
- Vad menar ni med hållbart?

Bilaga 2

Intervjuguide med frågor som förberetts inför intervju med trafikutvecklare på Hallandstrafiken, Falkenbergs kommun

- Vilken typ av transportmedel satsar ni mest på i kommunen och varför?
- Vad har ni genomfört för förändringar för att förbättra kollektivtrafiken inom kommunen?
- Hur arbetade ni tidigare med kollektivtrafiken?
- Hur ser de senaste planerna/dokumenterna ut nu jämfört med tidigare gällande kollektivtrafik?
- Om gång- och cykelvägnät byggs ut, vad kan då väntas hända med kollektivtrafiken?
- Vilka grupper planerar ni för? Är det för män eller för kvinnor, ungdomar eller för de gamla?
- Ställer ni några krav t ex på de bussar som levereras? T ex låga pågångar etc.?
- Vad kommer ni att göra i framtiden vad gäller förbättringar inom kollektivtrafiken?
- Vilken typ av transportmedel kommer ni att satsa mest på i framtiden och varför?
- Vad menar ni med hållbart?

Bilaga 3

Lista över granskade och analyserade dokument

- Halmstads kommun *Cykelplan 2010, handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun*
- Halmstads kommun *Halmstads resecentrum*
- Halmstads kommun *Handlingsprogram för hållbara transporter, transportstrategi för Halmstad 2030*
- Halmstads kommun *Handlingsprogram för hållbara transporter, transportplan för Halmstad 2030*