



Handelshögskolan  
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET



TRAFIKVERKET

# Är ett reversibelt busskörfält på Hjuviksvägen en hållbar lösning?



*Felicia Myrstrand Jonsén*

Institutionen för kulturgeografi och  
ekonomisk geografi

Handledare: Bertil Vilhelmson

Masteruppsats 30 Hp

2012-05-31



## Förord

Min akademiska bakgrund består av en filosofie kandidatexamen i miljövetenskap med inriktning på miljöplanering samt en filosofie kandidatexamen i kulturgeografi. Efter denna uppsats slut har jag även en mastersexamen i geografi med inriktning på hållbar stadsplanering, vilket har fördjupat mina kunskaper i miljöfrågor ur ett geografiskt holistiskt perspektiv.

Det här examensarbetet i Trafikverkets regi har varit oerhört givande. Jag börjar därför med att tacka avdelningen, Investering på Trafikverket i Göteborg, för möjligheten att skriva min uppsats åt dem och därmed ta del av deras verksamhet och all expertkompetens det medfört. Jag är även ytterst tacksam för den frihet och tillit de visat mig.

Ett stort tack till min handledare Bertil Vilhelmsson vid Handelshögskolan i Göteborg, som avgränsat mitt arbete under processens gång. Samt min engagerade handledare på Trafikverket, Johanna Arvidsson. Tack för allt du lärt mig!

Slutligen vill jag tacka alla er som deltagit i de engagerade fokusgrupperna samt de uppräknade personerna nedan som ställt upp och svarat på frågor, blivit intervjuade eller bistått mig praktiskt:

Catharina Rosenkvist  
Karin Stadler  
Torbjörn Lundblom  
Eva Andersson  
Hanna Hedvall  
Hanna Lundkvist  
Morgan Ahlström  
Anna Karlsson  
Mikael Thylander  
Erik Jongenotter  
Paul Bouman  
Mark van Galen  
Gerran Spaan  
Hélenè Caulier  
Andreas Falk

*Felicia Myrstrand Jonsén*

Göteborg juni 2012

## Sammanfattning

Hjuviksvägen är i dagsläget inte anpassad efter dagens trafiksituation, eftersom vägen går genom Hjuvik som är ett tätbebyggt villaområde. Detta genererar mycket och tung trafik då vägen är Öckerö kommuns och Hjuviks enda förbindelse med Göteborg. Kapacitetsbristen på Hjuviksvägen bottnar i en gammal bebyggelsestruktur i området tillsammans med en ökad bilanvändning och en expanderad befolkning. Vägens situation har en ojämn riktningsfördelning med långa köer under rusningstrafik, som på morgonen går in mot Göteborg och på eftermiddagen går åt motsatt håll ut mot färjan till Öckerö kommun. För att uppnå Västsvenska paketets mål om en långsiktig hållbar transportförsörjning på västra Hisingen krävs en ökning i kollektivtrafikens attraktivitet och en fri framkomlighet för bussarna som trafikerar Öckeröleden.

Syftet med uppsatsen är att göra en holistisk belysning av förutsättningarna för att etablera ett busskörfält inom delprojektet på Hjuviksvägen. Detta genom att undersöka hur det geografiska området hanteras i planeringen och sedan undersöka erfarenheter från liknande projekt för att slutligen utveckla dialogen med de boende. Avsikten är även att uppnå en bättre förståelse för hur man kan öka acceptansen för att få fler att åka kollektivt.

Uppsatsens teoretiska referensram behandlar hur man kan uppnå en hållbar mobilitet genom olika mobility management åtgärder och hur man sedan uppnår acceptans för dessa. Vidare får Västsvenska paketets initiala åtgärder för kollektivtrafiken statuera exempel på hur man arbetar med mjuka och hårda åtgärder konkret.

Det empiriska materialet har samlats in genom fokusgrupper med de berörda längs Hjuviksvägen samt genom informantintervjuer med olika experter som innehar erfarenheter från andra reversibla projekt runt om i Sverige och i Nederländerna. Jag har vidare använt mig av tidigare studier och sekundär data för att kartlägga områdets situation. Forskningsmetoden i uppsatsen är kvalitativ och har en abduktiv ansats.

Studiens resultat visar att man kan dra lärdom av tidigare reversibla projekt, men att det är platsens unika kontext som är det viktigaste för att få en situationsanpassad lösning. Kapacitetssökande åtgärder är kortsiktiga lösningar för biltrafiken och gynnar inte kollektivtrafiken utan ökar istället bilismen och leder till fenomen som, inducerad trafik och bebyggelseutspridning. Ett reversibelt busskörfält är en satsning som ökar kollektivtrafikens attraktivitet genom effektivare och punktligare resor. Det finns skilda åsikter bland de berörda och inte ens en situationsanpassad lösning kan tillgodose samtligas behov. För att utveckla en hållbar mobilitet i området, krävs det en helhetslösning som främjar och prioriterar den kollektiva nyttan framför den privata. Detta betyder att man ska lyssna på de boende och visa hänsyn till deras lokalkännedom och förslag utifrån ett större sammanhang för allmänhetens nytta. Sammanfattningsvis är ett reversibelt busskörfält en hållbar och situationsanpassad lösning på Hjuviksvägen som bäst skapar incitament till de boende att åka kollektivt.

**Nyckelord:** *Hållbar mobilitet, mobility management, reversibla busskörfält, acceptans, Hjuviksvägen, Göteborg*

## Abstract

Hjuviksvägen is currently not adapted to today's traffic because the road passes through Hjuvik which is a densely populated residential area. This road generates a lot of heavy traffic as it is Öckerö municipality and Hjuviks only connection with Gothenburg. The lack of capacity on Hjuviksvägen is rooted in ancient building structures in the area and together with a growing population has resulted in an increased car use. Because of this road situation it causes irregular directional distribution causing long queues at peak times. In the morning the queues are in the direction of Gothenburg and in the afternoon returning in the opposite direction back towards the ferry to Öckerö municipality. To achieve the Västsvenskapaketet long-term targets of sustainability, the negative situation of Hjuviksvägen in Western Hisingen requires an increase public awareness and increased attractiveness of public transport by creating a free flow of buses operating on Öckeröleden.

The purpose of this paper is to make a holistic scrutiny of the fundamentals for establishing a bus lane within the sub-project on Hjuviksvägen. These are made by first identifying previous studies in the field and then use different expert experiences of similar projects to ultimately develop a dialogue with the residents in the area. I also intend to achieve a better understanding of how to increase acceptance of public transport and how to encourage more people to use and utilize it.

This thesis theoretical framework deals with how to achieve sustainable mobility through various mobility management actions. Furthermore, I will use the Västsvenskapaketet as an example in public transportation and how to work with soft and hard measures more specifically.

The empirical data were collected through focus groups, the participants were all personally interested in Hjuviksvägen. The data was also collected through informant interviews with experts who have experience of reversible projects in other areas in Sweden and in The Netherlands. I also used previous studies and secondary data to map the area's situation. The research method in the paper is qualitative and has an abductive approach.

The results of the study demonstrate that lessons can be learned from previous reversible projects, but it is the unique location of each project which is the most important factor to achieving a customized solution. Capacity corrective projects are short-term solutions for traffic and do not favor public transport. It also increases traffic and leads to phenomena such as induced traffic and urban sprawl. A reversible bus lane is an investment that increases the attractiveness through more efficient and punctual journeys. Unfortunately not even a situation-adapted solution is able to satisfy everyone's needs and wishes. In order to develop sustainable mobility in the area, it requires a comprehensive solution that promotes and prioritizes the collective benefits before private benefits. It is important when planning to listen to the residents and show respect for their local knowledge and suggestions however it is also vitally important not to deviate to far from the larger context. To sum up a reversible bus lane is the most effective and sustainable solution for Hjuviksvägen which will in turn provide incentive for locals to increase their use of public transport.

Keywords: sustainable mobility, mobility management, reversible bus lanes, acceptance, Hjuviksvägen, Gothenburg

# INNEHÅLL

1. INLEDNING .....	11
1.1 Bakgrund .....	11
1.2 Problemformulering .....	16
1.3 Syfte och frågeställningar .....	16
1.4 Begreppsdefinitioner .....	16
1.5 Avgränsningar .....	17
1.6 Disposition.....	17
2. TEORI .....	19
2.1 Inledning.....	19
2.2 Mobilitetens utveckling .....	19
2.2.1 Rörlighetens historia.....	19
2.2.2 Transporternas miljöpåverkan .....	20
2.2.3 Samhällsplaneringens utveckling .....	20
2.3 Hållbar mobilitet.....	21
2.3.1 Skillnaden mellan mobilitet och transporter.....	21
2.3.2 Inducerad trafik .....	21
2.3.3 Den fysiska och sociala strukturens påverkan på mobiliteten .....	22
2.3.4 Mobility Management .....	22
2.3.5 Travel Demand Management .....	23
2.4 Acceptans och attityd .....	23
2.4.1 Acceptans för miljöåtgärder .....	23
2.4.2 Allmänningens tragedi.....	23
2.4.3 Acceptans för trafikregleringar.....	24
2.4.4 Genusperspektiv på acceptans och beteende .....	24
2.4.5 Attityders påverkan på beteendet .....	25
2.5 Västsvenska paketet .....	26
2.5.1 Satsningar inom Västsvenska paketet .....	26
2.5.2 Olika slags fordonstullar.....	26
2.5.3 Indikatorer för att uppfylla kollektivtrafikmålen.....	27
2.5.4 Viktiga parametrar för kollektivtrafiken.....	28
2.5.5 Ökning av kollektivtrafiken i Göteborg .....	29
3. METOD.....	30
3.1 Inledning.....	30

3.2 Metodologisk ansats .....	30
3.3 Tidsgeografins all-ekologi.....	30
3.4 Undersökningsmetod.....	31
3.5 Metoder för datainsamling .....	31
3.5.1 Sekundär datainsamling.....	31
3.5.2 Informantintervjuer.....	31
3.5.3 Fokusgrupper.....	32
3.6 Källkritik .....	34
3.7 Analys av empirin .....	35
3.8 Alternativa metoder.....	35
4. PLANERINGSPROCESSEN .....	36
4.1 Inledning.....	36
4.2 Tidigare studiers resultat angående Hjuviksvägen .....	36
4.3 Delprojektet på Hjuviksvägens kontext.....	36
4.3.1 Bakgrund delprojektet .....	36
4.3.2 Planarbetet i Öckerö och Göteborgs kommun.....	37
4.3.3 Torslandas nationella miljömål .....	37
4.3.4 Buller och farligt gods.....	38
4.3.5 Andra kollektivtrafiksatsningar längs sträckan .....	38
4.3.6 Fast förbindelse till Öckerö kommun .....	39
4.4 Delprojektet på Hjuviksvägens samråd .....	39
4.4.1 Samrådsprocessen.....	39
4.4.2 Berörda myndigheters remissyttranden .....	40
4.4.3 Olika nätverksgruppers remissyttranden .....	40
4.4.4 Samrådsverktyget Urbania .....	41
4.5 Barnkonsekvensanalys .....	41
4.6 Nya Vägvanors pilotprojekt i Torslanda .....	41
4.6.1 Pilotprojektets metoder och resultat .....	41
4.6.2 Vandrande skolbussar.....	42
4.6.3 Resultat från telefonintervjuer av Torslandas invånare .....	42
4.7 Sammanfattning planeringsprocessen .....	43
5. ERFARENHETER FRÅN ANDRA LIKNANDE PROJEKT .....	44
5.1 Inledning.....	44
5.2 Intervju med projektledare för reversibelt busskörfält på Tornavägen i Lund.....	44

5.2.1 Lunds varumärke – LundaMaTs .....	44
5.2.2 Bakgrund reversibelt busskörfält på Tornavägen .....	45
5.2.3 Samrådsprocessen.....	45
5.2.4 Utvärdering.....	46
5.2.5 Likheter och åtgärder.....	47
5.3 Intervju med projektledare för Sveriges första reversibla körfält, i Stockholm .....	48
5.3.1 Bakgrund reversibel sträcka på Skärgårdsvägen, väg 222 i Stockholm .....	48
5.3.2 Samrådsprocessen.....	49
5.3.3 Utvärdering.....	49
5.4 Intervju med projektledare för Ekerövägen och Värmdövägen i Stockholm .....	50
5.4.1 Bakgrund reversibelt körfält på Ekeröleden, väg 261 mellan Tappström och Nockeby .....	50
5.4.2 Ändrad lösning .....	50
5.4.3 Samrådsprocessen.....	51
5.4.4 Idéstudie på reversibelt kollektivkörfält på Värmdövägen, Väg 222 .....	52
5.4.5 Varför ett reversibelt samkörfält?.....	52
5.5 Intervju med Hamnbanan i Göteborgs projektledare och informatör.....	54
5.5.1 Hamnbanan – ”Lilla Västlänken”.....	54
5.5.2 Förstudie .....	54
5.5.3 Samrådsprocessen.....	55
5.5.4 Kreativ idé för att öka samverkan med de boende .....	56
5.5.5 Andra likheter mellan projekten.....	56
5.6 Intervju med projektledarna för Enschedes reversibla projekt i Nederländerna .....	56
5.6.1 Inledning.....	56
5.6.2 Bakgrund Enschede .....	57
5.6.3 Det reversibla busskörfältet på Gronastraat.....	57
5.6.4 Samrådsprocessen.....	58
5.6.5 Utvärdering.....	59
5.7 Andra exempel på mobility management i Nederländerna .....	59
5.7.1 Parkeringsplatser .....	59
5.7.2 Betalning mot att inte köra under byggnation .....	60
5.8 Sammanfattning informantintervjuer .....	60
6. DE BOENDES RÖSTER.....	61
6.1 Inledning.....	61
6.2 Resultat från fokusgrupperna .....	61



6.2.1	Vad ser de boende för hinder respektive möjligheter angående ett införande av ett reversibelt busskörfält och varför? .....	61
6.2.2	Hur skulle Trafikverket kunna minska Hjuviksvägens barriäreffekt fysiskt .....	63
6.2.3	Vad finns det enligt de boende för möjligheter att förändra befintliga resmönster hos dem som använder vägen i en mer hållbar riktning?.....	64
6.2.4	Hur mycket kommer projektets införande samt trängselskatterna påverka erat framtida reseval samt andra trafikanter på Hjuviksvägen? .....	66
6.3	Sammanfattning fokusgrupper .....	67
7.	ANALYS .....	68
7.1	Introduktion .....	68
7.2	Hur har planeringsprocessen hittills gått till inom delprojektet på Hjuviksvägen?.....	68
7.2.1	Hjuviks vägstruktur .....	68
7.2.2	De boende kring Hjuviksvägen framtida resbeteende .....	68
7.2.3	Gemensamt plansamarbete mellan Öckerö och Göteborgs kommun .....	69
7.3	Erfarenheter från liknande projekt.....	69
7.3.1	Studerade projekt.....	69
7.3.2	Likheter mellan de reversibla vägprojekten .....	70
7.3.3	Tornavägen, Lund.....	70
7.3.4	Ekerövägen, Stockholm.....	70
7.3.5	Nederländerna .....	71
7.4	De boendes synpunkter, erfarenheter och acceptans till att ändra resbeteende? .....	71
7.4.1	Skillnader mellan könen .....	71
7.4.2	Brolösning .....	71
7.4.3	Utmaningen .....	72
7.4.4	Hållbar lösning .....	72
8.	SLUTSATSER .....	74
9.	AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER .....	75
	REFERENSER .....	79
	Bilaga A, Övrig bakgrundsinformation .....	84
	Bilaga B, Intervjumall med öppna strukturerade frågor:.....	86
	Bilaga C, Fokusgruppsmall .....	87
	Bilaga D, Artiklar i Torslanda Tidningen 2 februari 2012.....	88
	Bilaga E, Hjuviks som primärområde .....	91
	Bilaga F, Översiktskarta med intressen Hjuvik .....	92
	Bilaga G, Informationsblad .....	92

## Figurinhållsförteckning

<i>Figur 1, Översiktskarta av det studerade projektet i Torslanda, Göteborgs kommun. Källa: Förstudie (2011 sid, 1).....</i>	<i>11</i>
<i>Figur 2, Hjuviksvägen med markerad reversibel sträcka. Källa: Förstudie (2011, sid 7).....</i>	<i>15</i>
<i>Figur 3, Restider och restidskvot Lilla Varholmen - Nils Ericssonterminalen, innan det fanns busskörfält på sträckan. Källa: Trafikverket 2008 .....</i>	<i>28</i>
<i>Figur 4, Kombination A, reversibelt busskörfält mellan Hjuviks bryggväg och Torslanda Hästeviks väg. Källa: Förstudie (2011, sid 36).....</i>	<i>36</i>
<i>Figur 5, karta över de olika alternativen: utökad färjetrafik, bro via Hjuviksvägen eller Hästevik. Källa: Vägverket (2001, sid 4).....</i>	<i>39</i>
<i>Figur 6, Intermodal respunkt i Lund. Källa: Egen.....</i>	<i>44</i>
<i>Figur 7, Reversibelt busskörfält på Tornavägen i Lund. Källa: Egen .....</i>	<i>45</i>
<i>Figur 8, Sveriges första reversibla busskörfält. Källa: Egen.....</i>	<i>46</i>
<i>Figur 9, Översiktskarta Ekerövägen och Skärgårdsvägen/Värmdövägen i Stockholm. Källa: Trafikverket.....</i>	<i>47</i>
<i>Figur 10, Skärgårdsvägens reversibla körfält. Källa: Egen .....</i>	<i>48</i>
<i>Figur 11, Övergångsställe med extra skyltar på Skärgårdsvägen. Källa: Egen.....</i>	<i>49</i>
<i>Figur 12, Idéstudie på reversibelt kollektivtrafikkörfält TPL Insjön - CPL Mölnvik. Källa: PM Trafikverket (2011, sid 3) .....</i>	<i>52</i>
<i>Figur 13, Hamnbanans olika etapper, se Pölsebo – Eriksberg. Källa: Trafikverket.....</i>	<i>54</i>
<i>Figur 14, Reversibelt busskörfält i Enschede, Nederländerna. Källa: Egen .....</i>	<i>57</i>
<i>Figur 15, Bostäder längs Gronastraat. Källa: Egen .....</i>	<i>58</i>
<i>Figur 16, Reversibelt busskörfält i Rotterdam. Källa :Egen.....</i>	<i>59</i>
<i>Figur 17, Hjuviksvägen Källa: Egen.....</i>	<i>62</i>
<i>Figur 18, Planskild gång- och cykeltunnel. Källa: Egen.....</i>	<i>63</i>
<i>Figur 19, Hjuviks Bryggvägs rondell där det reversibla busskörfältet planeras att börja Foto: Urban Jansson .....</i>	<i>64</i>

# 1. INLEDNING



Figur 1. Översikt.

*Figur 1, Översiktskarta av det studerade projektet i Torslanda, Göteborgs kommun. Källa: Förstudie (2011 sid, 1)*

## 1.1 Bakgrund

Den här uppsatsen behandlar Trafikverkets omdebatterade delprojekt Hjuviks Bryggväg – Gossbydal som är en sträcka på nästan tre kilometer längst ut på väg 155/Öckeröleden. Denna sträcka kallar jag i resten av uppsatsen som Hjuviksvägen, denna sträcka är lokaliserad på västra Hisingen (se figur 1 ovan). Detta delprojekt samt hela Västsvenska paketet – en satsning på infrastruktur och kollektivtrafik i Göteborgsregionen (se vidare avsnitt 2.5) – är ett praktiskt exempel på en åtgärd med syfte att öka andelen kollektiva resor. Hjuviksvägen är inte anpassad för dagens trafikflöden, eftersom vägen kapacitetstak är nått.<sup>1</sup> Det är många inblandade aktörer och tidigare infekterade känslor att ta hänsyn till. Det finns antagligen ingen perfekt lösning för Hjuviksvägens trafiksituation, men frågan är om ett reversibelt busskörfält skulle kunna innebära en hållbar och situationsanpassad lösning för att öka kollektivtrafikandelen längs sträckan. Detta ämnar jag studera närmare dels genom att undersöka andra reversibla projekt i Sverige och Nederländerna. Dels genom att vidare studera Hjuviksvägen i en större kontext utifrån de boendes perspektiv samt dels genom att kartlägga tidigare undersökningars resultat och planeringsprocessen av vägens utveckling.

De senaste åren har det satsats mycket resurser på att öka framkomligheten på väg 155/Öckeröleden från flera aktörer, däribland Trafikverket, Göteborgs stad och Västtrafik. *K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet* ingår i det Västsvenska paketet som är ett samarbete mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund,

<sup>1</sup>Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

Göteborgs stad, Region Halland, Västtrafik och Trafikverket. Detta är en investering i Västra Götaland för att skapa ytterligare möjligheter att förbättra kollektivtrafiken både genom hårda och mjuka åtgärder.<sup>2</sup> Paketets mål är att minska den kollektiva sårbarheten och positivt påverka rådande miljöförhållanden, detta för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och framkomlighet med målet att fördubbla resandet med kollektivtrafik fram till år 2025. Mer konkret satsar man genom att bygga busskörfält och pendelparkeringar längs Göteborgs infartsleder. Det byggs busskörfält på infartsleder till Göteborg, bland annat på en 11 kilometer lång sträcka på väg 155 mellan Hjuviks Bryggväg – Vädermotet.<sup>3</sup>

Hjuvik är en tätort och ett primärområde (se karta som definierar Hjuvik som primärområde, bilaga E) inom Västra Hisingens stadsdelsnäringsområde i Göteborg kommun och är lokaliserat längs Hjuviksvägen (se figur 2).<sup>4</sup> Området Hjuvik har få invånare på en stor yta som expanderat oavbrutet fram till årsskiftet 2011, befolkningens bostäder är främst lokaliserade kring vägnätet.<sup>5</sup> Området har en förhållandevis homogen befolkning som till stora delar består av barnfamiljer och individer i arbetsför ålder med få utlandsfödda med en låg andel socialbidrag och hög medelinkomst. Hjuvik ligger i Torslanda som är ett av Göteborgs biltätaste områden. Även Öckerö kommun har ett bilinnehav som ligger över genomsnittet i Göteborg.<sup>6</sup> Bilismens som industri sysselsätter ungefär 10 procent av alla yrkesverksamma människor i Sverige, vilket skapat en stor känslighet mot förändringar rörande bilismen. Bilens ekonomiska roll för samhället har ökat lobbyverksamheten kring restriktioner mot bilen jämfört med andra färdmedel.<sup>7</sup> Många i Torslanda och Öckerö kommun jobbar på Volvo och deras underleverantörer och är beroende av bilindustrin på mer än ett sätt.<sup>8</sup>

De senaste två decennierna har Hjuvik utvecklats från ett område med fritidshus till ett förtätat område med året runt bostäder som kompletterats med ett stort antal nybyggda villor. Den expanderande befolkningen i området har skapat en fördubblad trafikbelastning på flera sträckor av väg 155, ett vägnät som generellt har samma struktur som när Torslanda kommun integrerades med Göteborgs kommun 1967.<sup>9</sup> Vägnätet är glest utformat längs med Hjuviksvägen vilket är en konsekvens av den glesa bebyggelsestrukturen. En del av vägarna ägs av vägsamfund och andra mindre föreningar i området. Stadsdelen Västra Hisingen är uppdelat i framförallt tre geografiska delar, bebyggelseområden, affärsområden och industriområden. Avstånden leder till låg tillgänglighet utan bil som i sin tur genererat ett högt bilberoende i området. Denna bebyggelseutspridning bidrar till ökade utsläpp av växthusgaser, social segregation och försämrad hälsa. En gles stadstillväxt försvårar de åtgärder som krävs för att uppnå en hållbar utveckling.<sup>10</sup>

---

<sup>2</sup> K2020 – Analys av alternativa strukturer, 2004

<sup>3</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

<sup>4</sup> Göteborgs stad, 1

<sup>5</sup> Statistiska Centralbyrån

<sup>6</sup> Vägverket, 2001

<sup>7</sup> Hydén, 2008, sid 21

<sup>8</sup> Trafikverket, 2012

<sup>9</sup> Västsvenska paketet, förstudie, 2011

<sup>10</sup> Pacione, 2009

Väg 155/Öckeröleden är en primär väg för farligt gods trafik eftersom det är enda vägförbindelsen till Öckerö kommun. Att vägen är primär innebär att alla transporter av samtliga medel har tillåtelse att köra utan lastrestriktioner.<sup>11</sup> Hjuviksvägen är en av få vägar i Sverige som tillåter frakt av farligt gods där de befintliga bostäderna är lokaliserade i direkt anslutning till vägen, vilket inte är förenligt med de krav som Trafikverket har beträffande farligt gods eller nivåerna för buller och måste åtgärdas i samband med en ombyggnation av Hjuviksvägen.<sup>12</sup> De boende längs vägen är därför oroliga för att en breddning av vägen kommer att försämra dagens redan undermåliga situation gällande buller, vibrationer och medföljande konsekvenser vid en godsolycka. Det finns även ett sociokulturellt problem i området angående attityden till kollektivtrafik som bottnar i statustänkande och en stor motvilja till att åka buss. Följande citat från en boende i Hjuvik belyser denna aspekt ”även om det går fortare att ta bussen till jobbet, så kommer jag inte att göra det, för om min granne skulle se mig på busshållplatsen skulle de tro att jag förlorat körkortet eller jobbet” enligt person 3 (se, tabell A i stycke 3.3.5).

Sedan 1960-talet har en fast förbindelse diskuterats och utretts mellan Öckerö kommun och fastlandet. Det har dessutom varit två omröstningar inom Öckerö kommun angående en broförbindelse till kommunen, varav båda valens resultat varit negativa. Vägsträckan närmast Lilla Varholmen är smal och omges av fastigheter och rekreationsområden som delvis är omgärdade med bullerplank.<sup>13</sup> Många i Torslanda efterfrågar en förbättrad trafiksituation på Hjuviksvägen via en bro som går från Hästevik via ett vägreservat som Göteborg kommun bevarat. En eventuell bro via en ny sträckning av väg 155 skulle möjliggöra att Hjuviksvägen blir en lokalgata. Hjuviksvägen fungerar i dagsläget som en barriäreffekt i området eftersom vägen delar upp samhället och är svår att ta sig över, och förhindrar samre mellan Hällsvik och Hästevik (se figur 2). Det finns för närvarande få övergångsställen då det anses för osäkert eftersom maxhastigheten är 70 km/h på stora delar av Hjuviksvägen och 50 km/h på den mest tätbebyggda delen.<sup>14</sup>

Restiden från Lilla Varholmen till centrala Göteborg utanför rusningstrafik ligger i dagsläget på knapp en halvtimme med bil samt drygt en halvtimme med buss.<sup>15 16</sup> Beläggningen på bussarna är relativt låg, vilket kan härledas till långa restider där bussarna fastnar i köerna. Samtidigt som många av de boende i Hjuvik har långt till närmsta hållplats på Hjuviksvägen. Majoriteten av trafiken går åt samma håll då riktningsfördelningen är ojämn. På morgonen går 80 procent av trafiken in mot Göteborg och 20 procent i den andra riktningen mot Lilla Varholmen för att på eftermiddagen vändas åt motsatt riktning.<sup>17</sup>

---

<sup>11</sup> Länsstyrelsen, 2012

<sup>12</sup> Risksamrådsmöte med Länsstyrelsen, 27-02-12

<sup>13</sup> Trafikverket, 1997

<sup>14</sup> Trafikverket, 2012

<sup>15</sup> Västtrafik, 2012

<sup>16</sup> Trafikkontoret, 2006

<sup>17</sup> Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

Dagens situation ger därför långa bilköer under rusningstrafik på morgon och kväll, framförallt när trafiken kommer stötvis på Hjuviksvägen i samband med anlöpning av färjorna från både Hönö och Björkö. Andra anledningar till trängselproblemen på Hjuviksvägen är att det finns så många påfarter i form av korsningar på sträckan, som stoppar upp trafikflödet. De stillastående köerna leder i sin tur till trafikfarliga beteenden, där exempelvis somliga av de som bor i Hjuvik och inte ska med färjorna, kör om köerna och passerar rondellerna på fel sida av vägen. Dessutom är trafiksituationen värre under sommarhalvåret då det finns många sommarboende i området ute på öarna. Detta trafikkaos resulterar i konsekvenser på miljön i form av luftföroreningar och buller, vilket fått till följd att Göteborg stad inte släpper fram några nya detaljplaner.<sup>18</sup> Med anledning av att den överbelastade Hjuviksvägen inte tål mer biltrafik har det varit så gott som byggstopp av hus väster om Gossbydal de senaste åren, medan Öckerö kommun satsar på att expandera genom att bygga nya bostäder och satsa på en ökad turism.<sup>19</sup>

Ett busskörfält på Hjuviksvägen skulle medföra en tidsvinst och en ökad regularitet för kollektivtrafiken vilket skulle göra den mer attraktiv. Enligt Västtrafik skapar även små förseningar stora konsekvenser för den genomgående trafiken och påverkar bussförarnas möjlighet att hålla tidtabellen under lång tid efter orsakad störning. Allt hänger samman i ett system och därför är varje enskild åtgärd väsentlig. Eftersom sträckan ner mot färjeläget är en flaskhals, är det nödvändigt att även denna sträckas framkomlighet för kollektivtrafiken förbättras för att utbyggnaden av ett busskörfält på resterande delar av det västra infartsstråket till Göteborg ska få bäst effekt. Samtidigt bör sträckan åtgärdas för att Västsvenska paketets övergripande mål med att förbättra kollektivtrafiken framkomlighet och attraktivitet på hela väg 155, ska lyckas i sin helhet.<sup>20</sup>

I de urbana samhällen där vägens kapacitet är begränsad och trafiken ökar allt mer uppstår problem med begränsade möjligheter till att bygga ytterligare körfält. En effektiv lösning på framkomlighetsproblemet kan då i vissa fall vara att anlägga reversibla körfält. Ett reversibelt körfält innebär ett körfält som upplåts för trafik i omväxlande färdriktning, beroende på behov. Den vanligaste anledningen till att anlägga reversibla körfält är i syfte att öka framkomligheten genom att låta rusningstrafiken styra färdriktningen.<sup>21</sup> Reversibla körfält har visat sig fungera bra och finns på många platser runt om i världen. Dessa lösningar har funnits i USA i över 75 år och är vanligt även i Canada och Australien. Europa har något färre reversibla körfält men det förekommer en hel del i England, Tyskland, Frankrike och Nederländerna, varav det i Skandinavien endast existerar ett fåtal. När det kommer till reversibla busskörfält finns det dock betydligt färre.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

<sup>19</sup> Översiktsplan, Öckerö kommun, 2006

<sup>20</sup> Line de Verdier, Västtrafik

<sup>21</sup> Wu, J et. Alt, 2008

<sup>22</sup> TranspÓrtekonomisk institutt, 2008

Vägverket har gjort en problemstudie över trafiksituationen på Hjuviksvägen som kom fram till ett antal situationsanpassade åtgärder. En av dessa åtgärder var att bygga ett tredje körfält som är reversibelt och endast blir avsett för kollektivtrafik på grund av Hjuviksvägens underdimensionerade kapacitet i ett tättbebyggt område.<sup>23</sup> Omfattande efterforskningar av Vägverket, angående olycksstatistik på reversibla vägar visar att de som varit i kontakt med reversibla körfält runt om i världen generellt har en uppfattning av att dessa inte medför några säkerhetsproblem, (för mer information se Bilaga A, Övrig bakgrundsinformation). Vägverket har gett besked om att reversibla körfält bör övervägas på samtliga potentiella vägar med framkomlighetsproblem som samtidigt har stora trafikvariationer i olika riktningar, under rusningstrafik morgon och kväll. Enligt dem bör tre till fem reversibla körfält etableras innan en större nationell utvärdering sker.<sup>24</sup>

Göteborg stad, Västtrafik, stadsdelsförvaltningen Västra Hisingen och Trafikverket har sett det som en stor utmaning att ändra befolkningens resvanor och minska befolkningens bilåkande i strävan mot en hållbarare utveckling i området. Detta tydliggörs i den fördjupade översiktsplanen för Torslanda som identifierat att hälften av områdets problem är förenade med trafiken.<sup>25</sup> Öckerö kommun har delat in sin översiktsplan i fyra extra viktiga problemområden varav Kommunikationer är ett av dem. Översiktsplanen säger att en förutsättning för fortsatt exponering inom kommunen är att investera i den regionala framkomligheten på Öckeröleden/väg 155.<sup>26</sup> På samtliga delar av vägen genomförs nu åtgärder för att främja och prioritera busstrafiken, vilket kommer leda till att bussens restid närmar sig bilens restid och ibland går fortare än bilen under rusningstrafik.<sup>27</sup>



**Figur 2, Hjuviksvägen med markerad reversibel sträcka. Källa: Förstudie (2011, sid 7)**

<sup>23</sup> Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

<sup>24</sup> Vägverket, 2008

<sup>25</sup> Översiktsplan Göteborg, del 1, 2009

<sup>26</sup> Översiktsplan Öckerö kommun, 2006

<sup>27</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

## 1.2 Problemformulering

Hjuviksvägen är inte anpassad för dagens trafikflöden då vägen är hårt trafikerad och dessutom är hela Öckerö kommuns enda vägförbindelse. Vägens kapacitetsbrist beror på många faktorer: dels så är bilinnehavet ovanligt högt i området samtidigt som kollektivtrafikresandet är mycket lågt jämfört med Göteborgs kommun i övrigt. Färjesträckan mellan Lilla Varholmen och Hönöpinan är Sveriges mest trafikerade färjeled. Hela 70 procent av Öckerö kommuns arbetande befolkning pendlar dagligen in till Göteborgs kommun på Hjuviksvägen.<sup>28</sup>

Den stora frågan är om Trafikverket och kommunen ska prioritera kollektivtrafikens attraktivitet och framkomlighet eller en god bebyggelsemiljö - eller om dessa två intressen går att förena? För att Öckerö kommun ska ha möjlighet att fortsätta sin utveckling med ökad sysselsättning och ökat invånarantal krävs en förbättrad framkomlighet på Hjuviksvägen. Ett av Trafikverkets problem är hur de kan bilda en ökad acceptans för delprojektet som breddar vägen genom ett bostadsområde för ett busskörfält. Markbristen skapar även en konflikt mellan vilkas intressen som ska prioriteras längs vägen. Nätverket Hjuviksvägen är en protestgrupp mot Trafikverkets delprojekt på Hjuviksvägen, som anser att en breddning av vägen på denna sträcka är ett steg i fel riktning eftersom de förespråkar en bro till Öckerö. Det finns även andra aktionsgrupper i området som istället är emot en bro, gemensamt är dock att de driver en annan fråga som faller utanför projektets ramar. Inställningen hos de berörda är genomgående: ”Yes, but not in my backyard”. Sammanfattningsvis är det en komplex utgångspunkt och situation med en redan uppretad befolkning längst Hjuviksvägen med flera aktiva nätverk. Detta gör det extra viktigt och intressant att studera ur de boendes synvinkel.

## 1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppsatsen är att göra en holistisk belysning av förutsättningarna för att etablera ett busskörfält inom delprojektet på Hjuviksvägen. Detta genom att undersöka hur det geografiska området hanteras i planeringen och sedan undersöka erfarenheter från liknande projekt för att slutligen utveckla dialogen med de boende. Avsikten är även att uppnå en bättre förståelse för hur man kan öka acceptansen för att få fler att åka kollektivt. För att uppnå syftet undersöks och analyseras följande *frågeställningar*:

1. *Hur har planeringsprocessen hittills gått till inom delprojektet på Hjuviksvägen?*
2. *Vad finns det för erfarenheter från liknande projekt?*
3. *Vad har de boende för synpunkter, erfarenheter och acceptans till delprojektet på Hjuviksvägen och till att ändra resbeteende?*

## 1.4 Begreppsdefinitioner

*Reversibelt busskörfält* - innebär att det finns ett körfält som endast är till för bussar och som ändrar färdriktning efter trafikens behov.

---

<sup>28</sup>Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006



*Mobilitet* - är en slags geografisk rörlighet som beskriver olika positionsförändringar som sker rumsligt. I denna studie studeras fysisk rörlighet, men det finns även virtuell och medial mobilitet.

*Hållbar mobilitet* – Hållbarhet som begrepp härstammar från begreppet hållbar utveckling och syftar till långsiktig- ekonomisk, social och ekologisk- framtidsutveckling i vårt samhälle. Mobilitet är ett mer omfattande begrepp för rörlighet och resande. Hållbar mobilitet syftar generellt på den sociala och fysiska rörligheten.

*Mobility management*- en europeisk definition av begreppet togs fram i ett EU-projektet MAX 2009 som Trafikverkets handbok för mobility management-åtgärder i byggskedet översätter till: ”*Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.*

*Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. ”mjuka” åtgärder förbättrar ofta effektiviteten (som t.ex. nya spårvagnslinjer väger eller cykelbanor).”*<sup>29</sup>

### **1.5 Avgränsningar**

Uppsatsen är geografiskt avgränsad till området kring Hjuviksvägen på Hisingen i Göteborgs kommun men berör också den angränsande Öckerö kommun. De aktörer som studeras är de boende på Öckerö kommun och i Hjuvik, eftersom det är de som främst påverkas av vägens utveckling då det är deras enda väg in till Göteborg. Vidare har andra projekt i Sverige med reversibla körfält använts som referensobjekt, samt ett fall i Nederländerna, där man har en lång tradition av reversibla busskörfält. De projektledare som intervjuats som inte haft projekt med reversibla vägar har istället valts på grund av att deras samrådsprocess varit komplex främst angående en stark opinionsbildning och därmed kunnat ge utbyte med Trafikverkets delprojekt på Hjuviksvägen. Uppsatsen är avgränsad till att undersöka och analysera hur hållbart delprojektet på Hjuviksvägen är utifrån platsens kontext. Eftersom mitt syfte är att göra detta ur ett holistiskt perspektiv tar jag i kapitel fyra upp de olika aktörernas perspektiv och avfjärrar mig från resten. Delprojektets förstudie behandlar en sträcka på Hjuviksvägen samt innefattar även en pir-utbyggnad på Lilla Varholmen, där bussarna ska kunna vända för att förbättra säkerheten för gångtrafikanterna. Detta delas efter förstudien upp i två arbetsplaner, en arbetsplan för sträckan Hjuviks Bryggväg – Gossbydal, som vidare utreder busskörfältet och en arbetsplan för Lilla Varholmen som utreder pirutbyggnaden. Min uppsats behandlar endast arbetsplanen för Hjuviks Bryggväg – Gossbydal, som jag benämner som delprojektet på Hjuviksvägen.

### **1.6 Disposition**

För att möjliggöra en överskådlig bild av min uppsats redovisar jag här de nio kapitlens disposition. Det första kapitlet innehåller uppsatsens utgångspunkter som består av en problematisering av studieområdet samt mitt syfte och frågeställning. Det andra kapitlet presenterar det teoretiska materialet och tidigare studiers resultat, som är relevanta för att förstå uppsatsens resultat. Vidare beskrivs även här det Västsvenska paketet satsningar och mål. I det tredje kapitlet redogörs för uppsatsens metodik och dess vetenskapliga

---

<sup>29</sup> Trafikverket, 2012a, sid 5

förhållningsätt. I det fjärde kapitel redogörs förhållandena av Hjuviksvägens unika situation genom tidigare studier och undersökningar i området som är av värde för att förstå bakgrunden. De två nästkommande kapitlen består av mina kvalitativa undersökningar, först redovisas informantintervjuerna och sedan fokusgruppernas resultat. Sedan följer analysen i kapitel sju, där resultatet från de empiriska undersökningarna vävs samman med teorin för att besvara syfte och frågeställningar. I det åttonde kapitlet återges mina slutsatser och i det nionde kapitlet återfinns avslutande diskussion med rekommendationer och reflektioner.

I bilagorna återfinns intervjumall, fokusgruppsmall, kartor, informationsblad, tidningsartiklar etc. Genomgående i uppsatsen kommer jag att använda citattecken och kursiverad text vid citat, kursiverad text vid nya begrepp och stor bokstav vid namn.

## 2. TEORI

### 2.1 Inledning

I detta kapitel redogör jag för de teoretiska utgångspunkterna som jag baserar min empiri och analys på. Detta kapitel är indelat i fem delar där den första delen tar upp mobilitetens utveckling genom att redogöra för rörlighetens framåtskridande historiskt. Nästa del går in på begreppet hållbar mobilitet och definierar denna, för att vidare förklara hur man arbetar med att öka den konkret genom olika mobility management åtgärder och hur man uppnår acceptans för dem. I sista delen beskrivs Västsvenska paketet och dess kollektiva satsningar som ett praktiskt exempel på hur man arbetar med hårda och mjuka åtgärder för att få Västra Götalands befolkning att resa mer hållbart.

### 2.2 Mobilitetens utveckling

#### 2.2.1 Rörlighetens historia

Historiskt har avstånden mellan arbetsplats och hem varit kortare än det är idag. I takt med industrialiseringen utvecklades tåg och spårvagn vilket ökade avståndet successivt mellan hemmet och arbetsplatsen. I början på 1900-talet började Henry Ford massproducera T-Forden, som skulle vara en bil som ”alla” hade råd att köpa.<sup>30</sup> Detta medförde en explosionsartad ökning av personbilar efter andra världskriget, vilket ökade individens mobilitet i västvärlden i takt med städernas ökade area. Bilen har ökat sin efterfrågan på kollektivtrafikens bekostnad och skapat ett samhälle, där människors vardag formats efter bilens förutsättningar.<sup>31</sup> Kollektivtrafikens andel av persontransporterna i Sverige föll från 50 till 20 procent på två decennier (mellan 50- och 70-talet), och har sedan dess legat kvar på samma nivå. Att 20 procent av våra resor görs med kollektiva färdmedel gäller i riket som helhet, varav städerna generellt har högre andel kollektivtrafikresor i jämförelse med landsbygden.<sup>32</sup> Förändrade behov har många gånger stimulerat till utveckling av infrastruktur och färdmedel så som utveckling av dessa även uppmuntrat till förändrade behov. Den snabba nedgången av andelen kollektivtrafik från mitten av 1900-talet berodde på att det satsades mer på transporter med bil medan de kollektiva satsningarna istället drogs ner.<sup>33</sup>

Pendelavståndet har växt under hela 1900-talet även om den sammanlagda tiden vi lägger på resan, bara blivit en aning längre. I takt med att transporterna och tillgängligheten ökat har även avståndet mellan hem och arbete tilltagits. Tillgängligheten har fått en allt större betydelse för hur rörliga vi är. Trenderna har stegrat vår individuella mobilitet, på bekostnad av de problem som transporterna kostar det lokala samhället samt vår jord. Stadens transportproblem består inte enbart av biltrafiken utan ligger även i att kollektivtrafiken måste förbättras.<sup>34</sup> Att bilen lyckats behålla sin starka ställning som transportmedel trots en utveckling av alternativa färdmedel beror även på att bilindustrin lyckats anpassa bilen till samhällets förändringar vilket medfört att kollektivtrafiken haft svårt att konkurrera med

---

<sup>30</sup> Hydén, 2008

<sup>31</sup> Vilhelmson, 2000

<sup>32</sup> SIKÄ, 2009

<sup>33</sup> Hydén, 2008

<sup>34</sup> Pacione, 2009

bilen.<sup>35</sup> Bilen är idag det populäraste transportmedlet då det är bekvämt att ta bilen samtidigt som man själv väljer när man skall åka. Även om bilen inte alltid är det snabbaste transportmedlet tidsmässigt. Människan väljer det transportsätt som upplevs vara snabbast. En bussresa uppfattas som medelsnabb, att vänta på bussen anses vara det värsta med att åka buss.<sup>36</sup>

### 2.2.2 Transporternas miljöpåverkan

Urbant är det trafiken med dess anläggningar som medför en av dagens största hot mot miljön och hälsan. Sveriges transportsektor står för de största utsläppen i vårt samhälle och står för 43 procent av koldioxidutsläppen, varav vägtransporterna står för 70 procent av transporternas totala energiförbrukning. Transporter orsakar vid energiförbränning flera sorters luftföroreningar som smutsar ner vår omgivning och är skadlig för hälsan samt bidrar till växthuseffekten. Vidare medför trafiken andra negativa effekter som buller, vibrationer och exploatering av mark, vilket i sin tur skapar barriärer för både människor och djur.<sup>37</sup> En bilist tar dessutom hundra gånger så mycket mer mark i anspråk i stadens urbana rum jämfört med vad en fotgängare eller spårvagnsåkare gör.<sup>38</sup> Samhälles utveckling har lett till att transportsektorn står för en fjärdedel av alla koldioxidutsläpp globalt. Detta är problematiskt eftersom ekonomisk tillväxt länge kopplats ihop med en ökad mobilitet. En konsekvens av vårt mobila samhälle är en ökad bebyggelseutspridning och transnationalisering. Mobiliteten i form av antalet resta kilometer, ökar i takt med inkomsten. Denna mobilitetsökning beror främst på skiftet till allt snabbare transporter. Generellt har resandet de senaste decennierna gått mot allt snabbare, mer privata och flexibla transporter. Vår vardag har blivit allt mer av en rumslig existens. Men det senaste har det märkts av en viss minskning eller ”decoupling” i relationen mellan inkomst och ökad mobilitet inom några nationer. Bilanvändandet per person har nyligen stagnerat i ett fåtal utvecklade länder som exempelvis Australien, Japan, Italien och Frankrike. Det finns även tecken på att den individuella efterfrågan på dagligt resande har börjat mätas.<sup>39</sup>

### 2.2.3 Samhällsplaneringens utveckling

Den regionala och urbana planeringsteorins utveckling och roll i samhället har ändrats radikalt sedan mitten på 1900-talet och genomgått ett kommunikativt paradigmskifte inom samhällsplaneringen. Där efterkrigstiden karakteriseras av ett rationalistiskt tänkande där planeraren, generellt en arkitekt, har haft fullmakt att leda utvecklingen. Det var först i början på 50- och 60-talet som den sociala ingenjörskonsten blev en integrerad del av planeringen. Här hämtades legitimiteten i demokratins formella institutioner. De offentliga organen hade då rätten att forma samhällets fysiska struktur efter den beslutade politiska agendan. På 70-talet började dock proteströrelser medföra krav på medborgarinflytande i samhällsplaneringen. Hållbarhetsbegreppet fick genomslag under 80-talet och bidrog till nya insikter om växelspelet mellan ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter av samhällsutveckling. Slutligen har basen för den fysiska strukturens utveckling förflyttats från

---

<sup>35</sup> Banister, 2008

<sup>36</sup> Hydén, 2008

<sup>37</sup> Hydén, 2008

<sup>38</sup> Laconte, 1996

<sup>39</sup> Frändberg & Vilhelmson, 2011

att enbart inbegripa formella offentliga planeringsorgan till en stor blandning av aktörer från offentlig, ideell och privat sektor. Detta har i sin tur skapat behov av förändrade former av planering med ökat fokus på interaktion och kommunikation med berörda aktörer.<sup>40</sup> Sedan 90-talet har strategiska fysiska åtgärder allt mer kombinerats med information inom planeringen.<sup>41</sup> ”Trafik- och stadsplaneringen präglas av förankring och helhetsperspektiv för att skapa stor genomslagskraft och acceptans bland befolkning och beslutsfattare” enligt Hydén<sup>42</sup>.

## 2.3 Hållbar mobilitet

### 2.3.1 Skillnaden mellan mobilitet och transporter

Följande citat av Frändberg och Vilhelmsson klargör skillnaderna mellan hållbar mobilitet och hållbara transporter: ”Whereas sustainable transportation has mostly been concerned with policy measures concerning travel behavior (e.g. modal shifts) and technological innovation and efficiency within the transportation system (see, e.g. Black 2000), sustainable mobility also emphasizes measures to reduce the mere need to travel (e.g. trips replaced by non-travel activities or virtual mobility) and decrease travel distances through land-use policy measures - in other words, to built sustainability into the very structures of urban form, layouts and densities”<sup>43</sup>. Att studera hållbara transporter tillhör transportgeografien medan mobilitetsgeografien mer fokuserar på att studera hållbar mobilitet. Inom transportgeografien används generellt mer positivistiska metoder som att utveckla kollektivtrafiken. Medan mobilitetsgeografien i högre utsträckning använder hermeneutiska metoder, som riktar sig till människan och beteendet, för att uppnå hållbar mobilitet exempelvis genom mobility management åtgärder.<sup>44</sup>

### 2.3.2 Inducerad trafik

Studier från USA visar att vägutbyggnader som höjer trafikens kapacitetstak efter en kort tid ökar trafiken med mellan 10- och 50 procent, där tidigare kollektivresenärer istället går över till att åka bil. Dessutom väljer de boende platser för arbete, nöje och handel längre bort vilket under en längre period leder till bebyggelseutspredning, vilket är en utglesning av våra urbana samhällen. Kapacitetsökande åtgärder för biltrafiken gynnar inte kollektivtrafiken och är därav kortsiktiga lösningar.<sup>45</sup> Den traditionella trafikplaneringen ifrågasätter inte vårt resande och ökade rörlighet, utan arbetar med att tillgodose det ökade behovet av transporter. Genom att fortsätta bygga bort våra trafikproblem i all oändlighet skjuter vi bara våra miljö- och transportproblem på framtiden. Utbyggnaden av infrastrukturnätet, leder oftast till inducerad trafik, vilket är ett internationellt begrepp för när ökad trafik ger upphov till ett ökat behov av fler vägar, och sin tur skapar en ond cirkel.<sup>46</sup>

---

<sup>40</sup> Tornberg, 2009

<sup>41</sup> Hydén, 2008

<sup>42</sup> Hydén, 2008, sid 40

<sup>43</sup> Frändberg & Vilhelmson, 2010, sid 108

<sup>44</sup> Hall, 2010

<sup>45</sup> New urbanism

<sup>46</sup> Hagson & Rosqvist, 2009

### 2.3.3 Den fysiska och sociala strukturens påverkan på mobiliteten

Ur ett geografiskt perspektiv på hållbar mobilitet fokuserar jag främst på omvandlingen av fysiska och sociala strukturer. Genom en lokalisering av olika transportsystem och markanvändande i regionen, och de förväntningar, normer och möjligheter som befolkningen har att resa snabbt och långt. Ett områdes fysiska struktur påverkar trafikmängden och valet av färdmedel. Även socioekonomiska faktorer som ålder, kön, utbildningsnivå, inkomst och attityd har betydelse för ett områdes mobilitet.<sup>47</sup> Rollen av människans rumsliga relationer och flöden är en viktig aspekt inom hållbarhet.<sup>48</sup> För att klara av utmaningen att skapa hållbar mobilitet behöver vi analysera den strukturella dimensionen i sammanhanget, för att behöva göra miljövänliga val möjliga och bekväma samt därmed självklara i vardagslivet.<sup>49</sup>

Kollektivförbättringar och informationskampanjer är icke-tvingande åtgärder där beslutet fortfarande är upp till den enskilda individen. Vilket i det Västsvenska paketet (se avsnitt 2.5) kombineras med tvingande åtgärder i form av trängselskatter, då individen längre inte har något val. Det är även exempel på en lokal åtgärd då det förbättrar det lokala trafikflödet och luftkvalitet. Genom samhällsplanering kan vi få ett mer hållbart transportsystem genom att införa en struktur som inte gynnar biltrafik utan istället gynnar andra färdmedel som gångcykel och kollektivtrafik, exempelvis genom att förtäta bebyggelsestrukturen. Enligt förtätningsteorin bör även en förtätning av de centrala delarna kombineras av en förtätning på stadsdelsnivå, för att service ska kunna erbjudas, vilket även kombineras med en utveckling av transportlänningar i områdena.<sup>50</sup> Tekniska och fysiska åtgärder är hårda åtgärder till att åstadkomma en förändring. Exempel på det kan vara att göra busskörfält, pendelparkeringar och biltullar. Mjuka åtgärder inbegriper initiativ som nyttjar kommunikation, informationsspridning och utbildning till att ändra individens attityder och beteenden angående val av färdmedel. Olika individer har olika krav som de prioriterar angående sina transporter. Kollektivtrafiken bör enligt Hydén därför anpassas till de olika aktörernas krav, vilket kräver en dialog med dem för att kollektivtrafiken ska bli konkurrenskraftig.<sup>51</sup> Exempel på detta är olika kampanjer att få människor att själva vilja ändra resvanor och beskrivs vidare i nästa stycke.<sup>52</sup>

### 2.3.4 Mobility Management

Det finns ett antal policyverktyg för att minska trafik och utsläpp där mobility management är ett sätt att arbeta för att främja ett hållbart transportsystem genom mjuka åtgärder. Exempelvis genom information och kommunikation, för att ge ökad kunskap och förståelse genom att förändra människors attityder, beteende och deras nuvarande förhållning till bilen. I marknadspotentialstudien av Ipsos som beställdes av trafikkontoret i Göteborg upptäcktes att 22 procent av bilresandet istället kunnat ske med kollektiva färdmedel utan någon större ansträngning. De subjektiva svaren på varför bilisterna inte åkte kollektivt berodde på negativ attityd, missbedömning av restid, fritt val eller att de hade provat tidigare. Tyvärr kan

---

<sup>47</sup> Hansen, 2004

<sup>48</sup> Frändberg & Vilhelmsen, 2010

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Ibid.

<sup>51</sup> Hydén, 2008

<sup>52</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2007

exempelvis miljövänligare val som energieffektiva bilar leda till *rebound effekter* i form av att vi istället kör mer. Eller om vi väljer bort bilen helt till förmån för att åka kollektivt och sedan för de pengar vi då sparar istället spenderar på semester till Thailand.<sup>53</sup>

### 2.3.5 Travel Demand Management

Åtgärder som syftar till att förändra eller minska behovet av bil genom att påverka efterfrågan (och även inkluderar hårda åtgärder), kallas *Travel Demand Management* (TDM). Det finns ett antal olika TDM åtgärder men gemensamt är att de går ut på att förbättra alternativa färdmedel på bilens bekostnad. Detta kan göras genom tvingande och icke-tvingande åtgärder, eller det kan vidare bestå av fysiska alternativ och förändringar, exempelvis genom kommunala transportmedel. Strategierna skiljer sig åt i pris och effektivitet samt i genomförbarhet. Hjälpmedel till åtgärderna varierar men kan vara allt mellan juridiska- eller ekonomiska styrmedel, information och utbildning till fysisk planering. Det beror mycket på hur människan uppfattar en åtgärd för hur väl den ska fungera. Omfattande åtgärder som kräver en beteendeförändring har en benägenhet för att bli mindre populära bland de berörda, eftersom de generellt är svårare att genomföra. Det är viktigt att TDM åtgärden inte upplevs vara ineffektiv eller orättvis av allmänheten. Exempelvis kan ekonomiska åtgärder upplevas mer orättvisa i jämförelse med förbud. Gärlings och Lokopoloulos slutsatser angående TDM är att de tvingande åtgärderna tenderar att vara mest effektiva för att minska bilresorna jämförelsevis med de icke tvingande, givet att de tvingande åtgärderna är accepterade av allmänheten.<sup>54</sup>

## **2.4 Acceptans och attityd**

### 2.4.1 Acceptans för miljöåtgärder

De olika metoderna och verktygen till att minska bilåkandet handlar till stora delar om attityder och att skapa acceptans för ett ändrat resbeteende. Acceptans för förändringar och olika åtgärder som exempelvis busskörfält blir svårt om man måste ge avkall på något annat, som plats för bilarna. Därför är det viktigt att gå igenom acceptans teoretiskt. Enligt Statens Väg – och Transportforskningsinstitut definition är: ”*acceptans redogör kopplingen mellan attityder till, kunskaper om och handlingsberedskap för miljön. Med handlingsberedskap för miljön avses bl.a viljan att acceptera restriktioner för bilkörning*”<sup>55</sup>.

### 2.4.2 Allmänningens tragedi

Acceptans handlar om att varje enskild individ avväger mellan en privat nytthet (som bilanvändning), mot en kollektiv nytthet (som en god miljö). En tillräckligt stor del av befolkningen måste samarbeta för att skapa de kollektiva värdena samtidigt som alla får ta del av (även de som fortfarande valt att köra bil), jämfört med de privata värdena där nyttheterna förvärvas individuellt. Det handlar om en kritiserad princip som kallas *The tragedy of the commons* – Allmänningens tragedi, och myntades av Garrett Hardin 1968 och syftar på att människor handlar av egenintresse. Kort innebär teorin att om en individ har obegränsad tillgång till en resurs kommer den att förbruka den för egen vinning utan hänsyn

---

<sup>53</sup> Banister, 2008

<sup>54</sup> Gärling et al, 2007

<sup>55</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000, sid 23

till konsekvenserna i omgivningen.<sup>56</sup> Om människor väljer att åka kollektivt, skapar det mindre köer, bättre miljö i form av bättre luft och mindre buller och en säkrare omgivning. Det är dock svårt att få människor att minska sin bilanvändning då det inte ger någon garanti för att den kollektiva nyttan efterlevs och på så sett främjas.<sup>57</sup> Gardner och Stern tar upp fyra strategier för att styra människors beteende i en miljömässigt hållbar riktning, information, kunskap, lagar och regler. Enligt denna strategi räcker det med att man gör så att det ligger i varje persons intresse att gynna allmännyttan. Här kan restriktioner och ekonomiska styrmedel vara en åtgärd som kan bidra till dess lösning. De tar även upp faktorer som begränsar individers benägenhet att förändra sitt beteende som teknologi, pengar, kunskap, bekvämlighet, förtroende och attityder. Det är således av stor vikt att betrakta aktörens perspektiv genom ett lokalt deltagandeperspektiv i projektet.<sup>58</sup>

Banister diskuterar även något som kallas ”*The schizohrenic paths*” som syftar till vårt globala problem angående att det är tydligt att det krävs ett ändrat beteende, men att inget ändå sker för att förändra situationen.<sup>59</sup> Enligt Hall är ofta det största problemet med att arbeta med mobility management då de flesta förstår varför en förändring i beteendet behövs men sedan inte ändrar på sig. ”*Further, the notion of ”corporate social responsibilities” has unfortunately, become a public relations propaganda mantra for companies environmental reports and audits such that much of the true essence of any (sense of) “responsibility” may have been lost*”<sup>60</sup>

#### 2.4.3 Acceptans för trafikregleringar

En individs acceptans för restriktioner har visat sig ha samband med faktorer som beteende, bilnehav, bilberoende, miljöattityd och körsträcka. Tillgången till bil och körkort har stor betydelse eftersom andelen som är positiva till bilrestriktioner ökar bland dem som inte har tillgång till en bil. Trots att många människor ofta sätter sig över regler, exempelvis som att köra i samåkningskörfältet trots att de bara är en person i bilen, så anser de flesta att regler behövs för att de ska väja alternativa färdmedel. De får gärna ske genom fysiska hinder för att det ska bli mer rättvisst. De överträdelser som utgör en fara i form av en säkerhetsrisk eller förorsakar trafikstockning anses som allvarligast att överträda. Alltså respekteras säkerhet som anledning till att följa regeln högt, samtidigt som miljö respekteras mindre. Vidare beror efterlevnadsgraden på om andra drabbas negativt av att man inte följer den samtidigt, som lokalkännedom minska tendensen att inte följa reglerna. Det finns även studier som visar att det är större acceptans för restriktioner ju mindre område de koncentreras till.<sup>61</sup>

#### 2.4.4 Genusperspektiv på acceptans och beteende

Män har oftare en mer bilvänlig inställning än kvinnor. De flesta vill ha en minskad biltrafik och bättre villkor för kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik i sina områden. Här tyder tidigare forskning på att kvinnor är mer benägna att acceptera restriktioner för biltrafiken än män. Andra studier tyder på att kvinnor generellt är mer miljömedvetna. Samtidigt kör män mer bil,

---

<sup>56</sup> Gardner & Stern, 2002

<sup>57</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000

<sup>58</sup> Gardner & Stern, 2002

<sup>59</sup> Banister, 2008

<sup>60</sup> Hall, 2010, sid 9

<sup>61</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000



och restriktioner eller försämrade villkor för bilister påverkar följaktligen män i högre grad. Prioriteringar angående vilka frågor som är viktiga är en av de faktorer som skiljer sig mest mellan könen. Kvinnor förordar mer mjuka frågor som omsorg och säkerhet medan männen i högre grad prioriterade trafikproblem, med fokus på bilens framkomlighet.<sup>62</sup> En dansk studie på hur män och kvinnor engagerar sig i lokal planering, kommer fram till slutsatsen att kvinnor mer ser vardag och samhälle som en helhet medan männen mer definierar problemen som oberoende av varandra, samtidigt som prioriteringsordningen var olika. Kvinnorna prioriterade kollektivtrafik relativt högt medan den hos männen hamnade långt ner. Vidare gav männen tekniska lösningar mer fokus. Många tidigare studier visar också att kvinnor i högre grad är beredda att acceptera restriktioner för biltrafiken.<sup>63</sup>

#### 2.4.5 Attityders påverkan på beteendet

En attityd är en subjektivt färgad värdering av ett objekt som snarare beskriver värderingen av en handling än själva handlingen i sig. Attityder är relativt varaktiga men inte oföränderliga och vissa attityder är svårare att förändra än andra. En omtvistad fråga är huruvida vårt beteende styrs av våra attityder, bland dem som anser att våra attityder påverkar beteendet här menar att det spelar roll om tankarna är medvetna eller spontana. Då medvetna tankar har en starkare koppling till vårt beteende. Kopplingen mellan beteende och attityd är dock högre om beteendet är lättillgängligt.<sup>64</sup> En anledning till att sambandet mellan attityd och beteende kan vara svagt är att de inte analyserats i det komplexa samspelet mellan människan och den yttre miljön. ”*En attityd som mäts vid fel tillfälle bör motsvara beteendet vad gäller; föremål, handling, sammanhang och tidpunkt. I en attitydstudie om val av transport är föremålet för studien transportmedlet, handlingen är valet av detsamma, sammanhang beskriver vad händelsen utspelas och tidpunkten hänvisas till klocklaget*”<sup>65</sup>. Ett exempel är att en regnig dag när en person har ett ärende utanför staden efter jobbet inte skapar samma förutsättningar för val av färdmedel, som en solig dag utan ärende gör för samma person.

Ett EU projekt vid namn TAPESTRY (2003) med syfte är att utveckla metoder och modeller för att öka de hållbara transporternas marknadsandelar på privatbilismens bekostnad. Detta genom olika kampanjer och med hjälp av två olika modeller som beskrivs nedan. För att få till stånd beteendeförändringar i valet av färdmedel behöver fysiska återgårdar kombineras med marknadskommunikation. Det krävs motivation och regler, ekonomiska styrmedel samt lagar för att vanor ska brytas då de ofta sitter djupt rotade. Transportval är ofta ett invariant beteende och hör därför till ett av de svårare att förändra.<sup>66</sup> Beteendet beror enligt modellen *The Theory of Planned Behaviour*, på individens intention att utföra en handling som vidare baseras på attityden till beteendet, den upplevda kontrollen (hur lätt eller svårt något är) samt den subjektiva normen av beteendet.<sup>67</sup> Alla individer befinner sig på och genomgår olika stadium enligt modellen *Stage of Change Model*, där varje stadium kräver olika insatser innan det nya beteendet är etablerat. Modellen definierar sex steg där det första är *precontemplation* och

---

<sup>62</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000

<sup>63</sup> Larsen & Topsøe-Jensen, 1995

<sup>64</sup> Bohner & Wänke, 2002

<sup>65</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2007, sid 12

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2007

innebär att man *inte* har funderat på att ändra sig. *Contemplation* är att man funderar på att ändra sig. *Preperation* innebär att man börjar förbereda sig för att ändra på sig. *Action* är själva handlingen till ändrat beteende, därefter följer *maintenance*, som är vidmakthållande av beteendet. Sista steget är *termination* som innebär att beteendet är etablerat.

Sammanfattningsvis visar tidigare studier att man får bäst resultat om man tar hänsyn till var individen befinner sig i förändringsprocessen och man kan lika väl gå bak- som fram ett steg mellan de olika nivåerna.<sup>68</sup>

*Demonstrationseffekten* är ett begrepp som beskriver människans kollektiva förmåga att vilja ha det andra har, som exempelvis flera och fina bilar. Begreppet kan även användas genom att demonstrera för andra aktuella platser hur bra något fungerar. *Prestigeeffekten* är en annan konsekvens av vårt utspridda samhälle när det inte längre räcker med en bil utan behövs fler, nyare och fräckare bilar, då bilen utåt ansas representera individens status och vem man är.<sup>69</sup>

## 2.5 Västsvenska paketet

### 2.5.1 Satsningar inom Västsvenska paketet

Västsvenska paketet är en gemensam storsatsning på kollektivtrafik, vägar och järnvägar i Västsverige. Paketet är en strategi och åtgärd för att få befolkningen att resa mer hållbart. Paketet innehåller flera delar som gemensamt ska skapa förutsättningar för en större arbetsmarknad och tillväxt samtidigt som trafikens negativa inverkan på miljön ska minskas. Några av de största satsningarna är ökade investeringar i kollektivtrafiken, en ny Götaälvbro, Marieholmstunneln, Västlänken samt trängselskatterna i Göteborg. En del av projekten har redan påbörjats, medan andra ligger långt fram i tiden. För tillfället beräknas hela Västsvenska paketet vara genomfört tidigast 2027. Kollektivtrafikvisionen 2020 är ett av Västsvenska paketets effektmål för att öka andelen kollektivtrafik till 40 procent fram till år 2025. Andelen av de som åkte kollektivt i Göteborg låg 2006 på 24 procent, vilket innebär att för varje stråk ska kollektivandelen vara minst 40 procent.<sup>70</sup> ”Som jämförelse kan nämnas att Stockholms stads nya miljöprogram föreslår målet, att kollektivtrafiken i högtrafik ska uppnå 78 procent av resenärerna i innerstaden och 45 procent i ytterstaden”<sup>71</sup>. K2020 har arbetat fram ett trafikprogram i syfte att knyta samman platser, snabbare resor, tätare turer tillsammans med en hög nivå på kvalitet. Busskörfälten på infartslederna till Göteborg utökas med 5.5 mil för att öka framkomligheten för bussarna att ta sig till och igenom staden. Det byggs även pendelparkeringar vid infartsstråkens hållplatser. Turtätheten på expressbussarnas mål är att öka med 20 - 30 procent.<sup>72</sup>

### 2.5.2 Olika slags fordonstullar

Det ska införas trängselskatter i Göteborg vid årsskiftet 2012/2013, vars syfte är att bli av med trafikkaoset under rusningstrafik i centrala Göteborg. Samtidigt som avsikten också är att vara med och finansiera Västlänken och Marieholmstunneln samt att minska luftföroreningarna lokalt i staden. En ytterligare fördel är att trängselskatterna sannolikt kommer medföra

<sup>68</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2007

<sup>69</sup> Falkemark, 2010

<sup>70</sup> Västsvenska paketet sammanställning av målen, 2011

<sup>71</sup> Ibid, sid 12

<sup>72</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

minskade koldioxidutsläpp.<sup>73</sup> Globalt pratar man även om väg- och utsläppspriser, och det handlar i slutändan om samma princip: att det är bilisterna som bör betala för sig och de problem de medför.<sup>74</sup> Det är viktigt med lyckade exempel på nya idéer som är till för att få människor att ändra beteende genom demonstrationseffekter. Londons införande av utsläppsskatter 2003 eller Stockholms införande 2006 kan ses som lyckade exempel som gör Göteborgs befolkning mer positivt inställda till de stundande trängselskatterna. I London minskade trafiken i centrala London med 15 -20 procent under de första tre åren.<sup>75</sup> Paketets satsningar och återgårdar medför att en viss andel av bilresenärerna förväntas ta bussen istället för bilen framöver. I de sammanlagda förslagen till busskörfältinsatserna i Göteborg beräknas ca 340 bilturer ersättas med bussturer.<sup>76</sup>

### 2.5.3 Indikatorer för att uppfylla kollektivtrafikmålen

För att uppnå målen om en mer attraktiv kollektivtrafik har västsvenska paketets enats om att det krävs att de följande beståndsdelarna samverkar. Kollektivresenärer är speciellt känsliga för störningar genom att en resa ofta består av flera delar vilket gör punktligheten väsentlig. Det är även önskvärt med en garanterad framkomlighet för kollektivtrafiken. Resornas längd under högtrafik ska minska generellt samtidigt som restidskvoten ska minska, vilket innebär att kollektivtrafiken ska få en mindre körtidsökning i förhållande till biltrafiken både under ombyggnation samt permanent. ”Restidskvot är ett mått som används för att beskriva hur fördelaktigt eller ofördelaktigt det är att resa med kollektivtrafiken jämfört med bil. Restiderna räknas från dörr till dörr och en restidskvot mindre än 1 visar att det är mer fördelaktigt tidsmässigt att åka kollektivt jämfört med att åka bil.”<sup>77</sup> Varje individ har en bestämd tidsbudget, däri måste vardagsaktiviteter avklaras. Tidsbudgeten förklarar vad varje individ har för möjligheter att använda sin tid, vilket påverkas av yttre faktorer. Olika färdalternativ i vardagen upplevs som en stor del av tidsbudgeten. Att åka kollektivt tar mer tid i anspråk och minskar därmed tiden som blir över till annat jämförelsevis med att åka bil, vilket påverkar valet av beteende.<sup>78</sup> Vidare ska turtätheten, sittplatserna och kapaciteten på pendelparkeringar för både bil och cykel öka medan restiden ska minska. Attityden till kollektivtrafik ska även bli mer positiv.<sup>79</sup>

---

<sup>73</sup> Västsvenska paketet sammanställning av målen, 2011

<sup>74</sup> Pacione, 2009

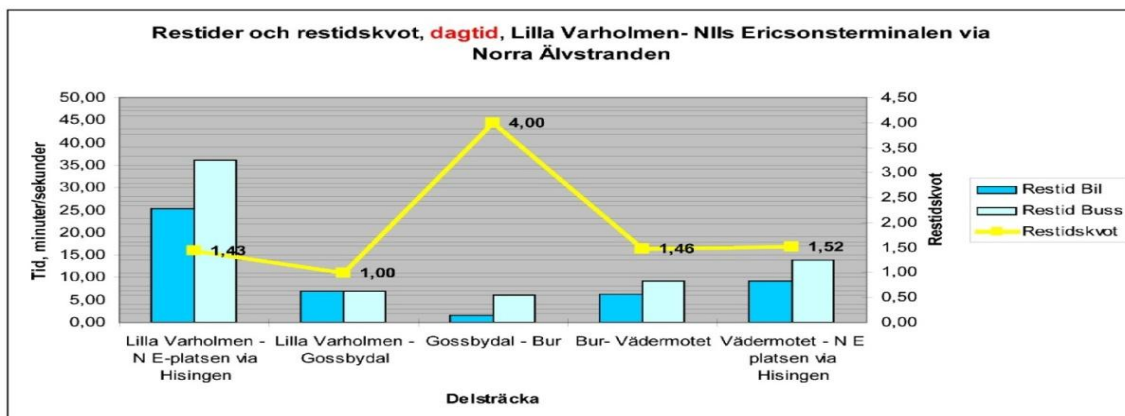
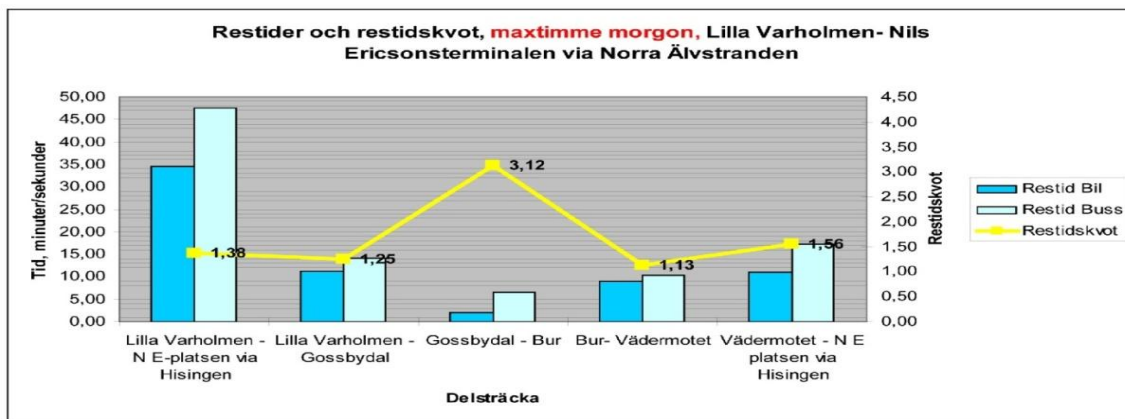
<sup>75</sup> Banister, 2008

<sup>76</sup> Trafikverket 3, 2011

<sup>77</sup> Västsvenska paketet sammanställning av målen, 2011, sid 11

<sup>78</sup> Hägerstrand, 2009

<sup>79</sup> Västsvenska paketet sammanställning av målen, 2011



**Figur 3,** Restider och restidskvot Lilla Varholmen - Nils Ericssonsterminalen, innan det fanns busskörfält på sträckan. Källa: Trafikkontoret 2008

### 2.5.4 Viktiga parametrar för kollektivtrafiken

Enligt Pacione ska kollektivtrafikens service pågå frekvent hela dagen samtidigt som tillgängligheten till hållplatser ska tillgodoses från alla platser i staden för att göra den konkurrenskraftig. Sedan bör man öka bussens hastighet i förhållande till bilens hastighet. Slutligen ska kollektivtrafiken vara trygg, komfortabel, pålitlig, följa tidtabellen samt vara flexibel, med väl utvecklade knytpunkter.<sup>80</sup> Enligt Banister så måste tillämpade åtgärder för kollektivtrafiken som exempelvis ökat utbud, framkomlighet och attraktivitet även kombineras med informationsspridning som inkluderar mänsklig interaktion med befolkningen. Under interaktion vägleds befolkningen till den form av hållbar mobilitet som bäst stämmer överens med de enskildes behov.<sup>81</sup>

Avgörande för hur människor väljer färdmedel är förhållandet mellan restid för kollektivtrafik och bil, antal byten med kollektivtrafik samt tillgång på sittplats och tillgång till parkeringsplats på arbetet. Viktigaste faktor är här restidsförhållandena.<sup>82</sup> ”Om restidsförhållandet mellan bil och kollektivtrafik skulle förändras med 10 min till kollektivtrafikens fördel, skulle sannolikt antalet kollektivresor till arbetet öka med 3 -13 procent och antalet bilresor minska med 4 – 10 procent. Om alla kunde räkna med sittplats på kollektivtrafiken och inte behöva byta skulle färdmedelsfördelning ändras på liknande sätt,

<sup>80</sup> Pacione, 2009

<sup>81</sup> Banister, 2005

<sup>82</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000

*liksom om 50 procent fler av dem som har bil skulle arbeta i innerstaden i stället för i de yttre områdena. Cirka hälften så stora förändringar skulle inträffa om antalet parkeringsplatser i innerstaden i anslutning till arbetsplatser skulle minska till hälften.”<sup>83</sup>*

#### 2.5.5 Ökning av kollektivtrafiken i Göteborg

Siffror från Trafikkontoret visar att allt fler åker kollektivt i Göteborg. Mellan 2010 – 2011 ökade kollektivtrafiken med 10 – 20 procent, varav det främst är i centrala Göteborg som de kollektiva resorna ökat. Anledningen är däremot svår att fastställa och tros härröra från flera faktorer. Västtrafik tror framförallt den ökningen i kollektivtrafiken beror på att investeringarna gett utslag.<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> Statens väg- och transportforskningsinstitut, 2000, sid 18

<sup>84</sup> Västtrafik

## 3. METOD

### 3.1 Inledning

I detta kapitel redogör jag för min metodansats samt hur jag gått till väga i min empiriska undersökning. Inledningsvis diskuteras den vetenskapliga metodansatsen i min kvalitativa studie. Sedan följer en beskrivning av hur jag gått till väga för att studera och analysera planeringsprocessen och gjort informantintervjuerna och fokusgrupperna. Vidare tas även sekundära källor och källkritik upp och avslutningsvis diskuteras alternativa metoder.

### 3.2 Metodologisk ansats

Jag använder mig av ett *abduktivt* förhållningssätt, vilket är en blandning av en induktiv och deduktiv metod, där man varken utgår från teori eller empiri utan istället arbetar växelverkande dem emellan.<sup>85</sup> Samtidigt som teori bör vara empiriskt grundad kan även data betraktas som teoretisk grundad empiri, på grund av att varje uppsättning data konstruerats genom bakomliggande föreställning om vad som är intressant och relevant.<sup>86</sup> Min förförståelse präglar mitt sätt att uppleva verkligheten, vilket inte hindrar den ifrån att vara adekvat. Thurén kallar en riktig förförståelse för *förkunskap* medan han liknar felaktig förförståelse för *fördomar*. Enligt honom kan en bra metod till att övervinna fördomar vara att använda den hermeneutiska cirkeln som är ett växelspel mellan teori och praktik, mellan förförståelse och erfarenhet, vilket jag ämnar göra genom en abduktiv metodansats. Mer erfarenhet ger en bättre förförståelse som i sin tur medför att man uppfattar små nyanser där fördomar utvecklas till verklig förståelse genom erfarenhet.<sup>87</sup> ”*Till skillnad från en deduktiv ansats är alltså inte utgångspunkten en färdig hypotes som testas på empiriskt material. Utgångspunkten är istället empirin och i det avseendet finns det likheter med en induktiv ansats. Men (m)edan den induktiva metoden är beroende av ett överflöd av fakta är den abduktiva grundad på ofullständig fakta i kombination med någon form av drivande föreställning*”<sup>88</sup> (enligt Tornberg, sid 20). Det förklarar att något kräver en teoretisk idé för att knytas till empirin.

### 3.3 Tidsgeografins all-ekologi

Centralt inom kulturgeografi, samt inom stadsutveckling är – att ha en helhetssyn. Behovet av en ökad helhetssyn framhålls som väsentligt för att få ett bra resultat, framförallt inom en komplex trafikplanering. För att få en helhetssyn och för att sträva mot en hållbar utveckling ämnar jag anlägga ett holistiskt perspektiv. Samtidigt tyder svårigheterna till att samordna stadens aktörer i gemensamma processer på att innebörden i begreppet helhetssyn är långt ifrån självklar och lätt att tillgodose.<sup>89</sup> Torsten Hägerstrand är tidsgeografins grundare och han förespråkar en genomsyrande *all-ekologi*, där man beaktar alla aspekter för att kunna beskriva verkligheten. För att kunna fokusera på det viktigaste anläggs ett geografiskt helhetsperspektiv där man *avfjärrar* sig från de aspekter som inte är relevanta. Hägerstrand

---

<sup>85</sup> Gren & Hallin, 2003

<sup>86</sup> Tornberg, 2009

<sup>87</sup> Thurén, 2006

<sup>88</sup> Tornberg, 2009, sid 20

<sup>89</sup> Ibid.

avgränsar helhetssynen genom att utifrån varje enskilt fall avgöra vad som ska inkluderas och vad som skall avfjärras.<sup>90</sup>

### 3.4 Undersökningsmetod

Jag har använt mig av *kvalitativa* undersökningsmetoder för att svara på ett platsbaserat problem. Utgångsläget är att delar av undersökningen skall vara tillämpningsbar i liknande studier på andra platser även om den inte är *intersubjektivt testbar*. Detta beror främst på den påverkande kontexten, vilket positivismens anhängare kritiserar.<sup>91</sup> För även om enstaka fall inte kan ligga till grund för utförliga generaliseringar behöver det inte betyda något för deras värde som utgångspunkt för vetenskaplig kunskapsutveckling då erfarenheter från denna uppsats kan användas i liknande studier. Kulturgeografi har en tradition i en *integrativ* ansats, vilket innebär att uppsatsen integrerar olika kunskaper inom ett avgränsat område för att där uppnå förståelse för platsens kontext. Studien genomförs genom en kombination av olika kvalitativa metoder eftersom angreppsmetoden är hermeneutiskt. Mitt syfte bottnar främst i att förstå - samt att jag till viss del även vill förklara - olika företeelser.<sup>92</sup> Här är det viktigt att sätta in sin tolkning i rätt kontext. Den viktigaste delen av empirin består av muntliga källor i form av fokusgrupper och intervjuer. De sekundära källorna består av plandokument och andra tidigare utredningar, pilotprojekt och studier på området, samt baseras även på observationer som gjorts under studiebesöken på de andra reversibla projekten.<sup>93</sup>

### 3.5 Metoder för datainsamling

#### 3.5.1 Sekundär datainsamling

Den sekundära datainsamlingen består av utredningar, vetenskapliga skrifter samt en mindre del statistik. Jag har studerat Hjuviksvägen planeringsprocess genom plandokument som Öckerö kommun- och Göteborg kommuns översiktsplan, Torslandas detaljplan, flertalet förstudier och miljökonsekvensbeskrivningar från Trafikverket och andra mindre utredningar. Jag har bland annat använt mig av tidigare studier då jag fått ta del av datamatiser över telefonintervjuer som gjorts vid två tidigare tillfällen i Torslanda. Intervjumetod, urval och resultatet angående telefonintervjuerna som Ipsos har gjort på Hjuviks befolkning, har jag tagit del av och anser är pålitligt.<sup>94</sup> Vidare har jag även tagit del av olika sammanställningar av tidigare kampanjer som *Nya vägvanors* pilotprojekt i Torslanda utfört, exempelvis olika referensgrupper och diskussionsdagar med Open-Space metoden (se avsnitt 4.6.1). Jag har endast använt mig av en liten del offentlig statistik, men den jag har använt har endast varit i för att bilda mig en bakgrund till de boende i Torslanda. Jag har inte gjort några vidare bearbetningar på det sekundära materialet.<sup>95</sup>

#### 3.5.2 Informantintervjuer

Intervjuer som metod valde jag för att ge en fördjupad och nyanserad förståelse och minska risken för missförstånd och bortfall. Jag valde att göra informantintervjuer för att samla in

---

<sup>90</sup> Hägerstrand, 2009

<sup>91</sup> Thyrén, 2006

<sup>92</sup> Gren & Hallin, 2003

<sup>93</sup> Tornberg, 2009

<sup>94</sup> Margareta Lindeberg, Västtrafik, 2012-03-04

<sup>95</sup> Halvorsen, 1992,

många upplysningar från få respondenter. Dels för att det finns få som besitter erfarenhet inom ämnet, samt dels för att få en djupare förståelse för samrådsprocessen inom projekten.<sup>96</sup> En generell intervjumall finns att läsa i uppsatsens bilaga B, och samtliga intervjuer har spelats in och finns att tillgå. Eftersom intervjupersonerna innehar erfarenhet om ett specifikt ämne valdes informantintervjuerna ut ur strategiskt urval, genom snöbollseffekten. Jag kontaktade först en nyckelinformant i form av tidigare projektledare till reversibla projekt som sedan hänvisade till relevant information och andra informantpersoner. Mitt främsta syfte är inte att uppnå ett representativt urval utan att istället nå ett urval med erfarenhet som skapar förståelse för ämnet, eftersom den empiriska kunskapen i Sverige är ytterst begränsad angående reversibla körfält.<sup>97</sup>

Reversibla körfält är ett relativt outforskat område men det finns samtidigt ett ökat intresse och behov av dessa platseffektiva infrastrukturlösningar. Jag har intervjuat olika experter inom reversibilitet, vilket främst består av olika projektledare i Sverige som arbetat/arbetar med reversibla projekt. Detta har jag kompletterat med en intervju av Hamnbanans projektledare tillsammans med projektets informatör för att även få kunskap från ett projekt där opinionen varit stark. Jag har även besökt och studerat ett flertal reversibla busskörfält i Nederländerna är en nation som är framstående på området, där intervjuades en projektledare och ett flertal andra experter, (de intervjuade redovisas i appendix 1). Jag har använt mig av semistrukturerade intervjuer med öppna frågor som fungerat vägledande under intervjuerna. De telefonintervjuer som jag gjort, var i regel mer strukturerade eftersom de hade ett mer specifikt syfte i att få information om specifika uppgifter.<sup>98</sup> Citaten i texten från Nederländerna är efter min egen översättning.

### 3.5.3 Fokusgrupper

Gruppdiskussioner är en intervjuform som används allt mer inom kulturgeografi i syfte att undersöka komplexa interaktioner i människors vardagsmiljö. En fokusgrupp är en utvald grupp individer som diskuterar ett ämne eller ett problem i syfte att ta reda på latenta inställningar eller kollektiva åsikter. Samtalet görs utifrån personliga erfarenheter för att förstå i vilket sammanhang som åsikter bildas. Fördelar med denna metod är att deltagarna kan komplettera varandra genom diskussion och gruppinteraktion.<sup>99</sup> De boende i Hjuvik och på Öckerö kommun uppmanades genom annonser och informationsutskick kontakta mig om de var intresserade av att delta (Informationsblad, se bilaga I). Vidare fullföljde jag detta genom att låta mig intervjuas angående min uppsats och fokusgruppernas syfte i Torslanda-Tidningen, (Artikel, se bilaga E).

När man undersöker en mindre grupp människor som ska representera en större grupp är det vetenskapligt grundläggande att göra ett representativt urval som stämmer överens med hela populationen. I det här fallet är det dock inte avgörande med ett representativt urval, eftersom det skedde genom *självselektion*, där de berörda själva fick avgöra om de var intresserade av att delta genom att kontakta mig. Vidare så gjorde jag sedan ett *subjektivt urval* bland de

---

<sup>96</sup> Halvorsen, 1992

<sup>97</sup> Ibid.

<sup>98</sup> Tornberg, 2009

<sup>99</sup> Halvorsen, 1992



anmälda för att göra grupperna så representativa, för hela populationen som möjligt.<sup>100</sup> Här valde jag att dela upp grupperna ur ett genusperspektiv genom att både ha blandade och homogena fokusgrupper beträffande könen. Detta för att alla deltagare enkelt skulle kunna komma till tals genom homogena grupper, samt delvis för att ta reda på om det förelåg någon skillnad i attityd och beteende mellan könen.

Fokusgruppsdeltagarna var övervägande i medelåldern och hade både partner och barn (se fokusgruppsdeltagartabell nedan). Men det fanns även ett fåtal ensamstående och singelboende som deltog. Varav dubbelt så många män deltog jämfört med antalet kvinnor. Majoriteten bestod av boende i Hjuvik och enbart en minoritet var från öarna. Vidare hade i stort sett alla tillgång till bil och körkort. De flesta använde sig ibland av kollektivtrafiken i sin vardag, även om hämtning av barnen generellt bestod av bilresor. Slutligen stämmer fördelningen på urvalet över lag överens med Hjuviks befolkningsfördelning. De deltagande från Öckerö kommun var få men det viktigaste var att även ta del av deras perspektiv.

*Tabell A, med kort beskrivning av deltagarna i fokusgrupperna*

<b>Numer &amp; Kön</b>	<b>Ålder</b>	<b>Körkort</b>	<b>Tillgång till bil</b>	<b>Barn</b>	<b>Pendelvanor generellt färdmedel,</b>
1 Man	61-70 år	ja	ja	-	JOBBAR HEMMA/Bil
2 Man	41-50 år	ja	ja	-	BIL (lågtrafik/samåker ibland)
3 Man	51-60 år	ja	ja	-	BIL
4 Man	41-50 år	ja	ja	-	BIL/buss
5 Man	41-50 år	ja	ja	ja	BIL
6 Man	41-50 år	ja	ja	ja	BIL/buss
7 Kvinna	41-50 år	ja	ja	ja	BUSS
8 Man	Över 70 år	ja	ja	ja	BIL/buss
9 Man	61-70 år	ja	ja	ja	BIL
10 Man	Över 70 år	ja	ja	ja	BIL (skjutsar barnbarnen)
11 Man	51-60 år	ja	ja	-	BUSS
12 Man	51-60 år	ja	ja	-	BIL
13 Man	41-50 år	ja	ja	-	BIL (lågtrafik/samåker ibland)
14 Man	41-50 år	ja	ja	ja	BIL

<sup>100</sup> Halvorsen, 1992

15 Man	31-40 år	ja	ja	ja	BIL
16 Man	41-50 år	ja	ja	ja	BIL/BUSS (Kör barnen och tar sedan bussen till jobbet)
17 Kvinna	41-50 år	ja	ja	ja	BIL
18 Kvinna	Över 70 år	ja	ja	ja	BIL/BUSS (lågtrafik gratis att åka buss för pensionärer)
19 Kvinna	41-50 år	ja	ja	ja	BIL/BUSS
20 Kvinna	31-40 år	ja	ja	ja	BIL/BUSS
21 Kvinna	41-50 år	nej	nej	-	BUSS
22 kvinna	31-40 år	ja	ja	ja	BIL/BUSS
23 kvinna	41-50 år	ja	ja	ja	BUSS

*Versaler i tabellen betyder att de boende väljer detta färdmedel i högre utsträckning (t ex BIL), jämfört med det färdmedel som står i gemena, små bokstäver (buss).*

De fyra fokusgrupperna på 5-8 deltagare ägde rum på Torslanda Vingen, som ligger vid Amhult som passerar på vägen till både Hjuvik och Öckerö kommun, och ligger vid en knypunkt för kollektivtrafiken. Samtliga fokusgrupper finns sparade som inspelat material och pågick ungefär en timme per tillfälle. Under fokusgrupperna utgick jag som moderator från en fokusgruppsmall, (se bilaga C) med delvis strukturerade frågor där jag anpassade frågorna efter situationen. Efter att jag presenterat mig och berättat studiens syfte och agenda fick deltagarna presentera sig kort inför varandra. Något som till viss del kan ha påverkat resultatet är att vissa av de medverkande kände till varandra. Jag var genomgående varit uppmärksam på att fokusgrupperna som metod inte tillåter de individuella perspektiven att komma fram jämlikt, gruppdynamiken är därav viktig att analysera.<sup>101</sup>

### 3.6 Källkritik

De primära informanterna som intervjuats är yrkespersoner, som handplockats för deras kunskap och erfarenhet vilket gör informationen pålitlig. Hälften av informantintervjuerna har gjorts med anställda av Trafikverket vilket tillsammans med att jag själv numera är anställd på Trafikverket kan ha påverkat min neutralitet. Övriga som intervjuats representerar även de sina organisationer, vilket är något som man ska vara medveten om vid analys och slutsatser. Källorna i bakgrund och i resultatdelarna kommer till stora delar från Trafikverket. Detta beror på att deras förstudier och utredningar samlat in den information som jag behövt alternativt varit det enda sättet att belysa projektets samråd på, vilket även bör beaktas.

Fokusgruppernas resultat kan troligtvis ha påverkats av att en del som deltog kan ha haft ett bakomliggande syfte som exempelvis att de är emot delprojektet, vill ha en fast förbindelse och eller är motståndare till trängselskatterna. Det finns en geografisk uppdelning angående

<sup>101</sup> Flowedew & Martin, 2005

de som vill ha bro samt de som är motståndare till en bro. De flesta som deltog i gruppdiskussionerna vill ha en bro via Hästevik på den alternativa stäckningen och som medför att Hjuviksvägen blir en lokalgata. Vidare så finns det motståndarna till en bro via den alternativa vägen bland dem som bor i Hästevik. Detta bör beaktas då det försvårar deras objektivitet i frågan och begränsar helhetsförståelsen till målet om att förbättra framtidens kollektivtrafik.

### **3.7 Analys av empirin**

Insamlandet av materialet i en kvalitativ analys görs antingen under tiden som datamaterialet samlas in genom *interaktiv induktion*, eller genom en *analytisk induktion* där analysarbetet sker först efter att all data samlats in. Jag har använt mig av en interaktiv induktion där jag omväxlande samlat in och analyserat data. Därmed påverkar resultatet av vad vi tidigare kommit fram till, den fortgående planeringen. Analysen av intervjuerna struktureras efter temafrågor och frågeställning.<sup>102</sup> Vid analysen av fokusgrupperna används en *narrativ analys* då deltagarnas svar säger något om både personen i sig men även om personernas vardag och kontexten de lever i. I en hermeneutisk vetenskapsteori gäller det att koncentrera sig på det som är mest framträdande, och som förekommer ofta vid interaktionen.

### **3.8 Alternativa metoder**

Istället för de metoder jag använt kunde jag även valt att använda mig av intervjuer för att få en fördjupad förståelse av de boendes tankar, attityder och beteende. Det skulle förutsatt ett förtroligt förhållande mellan mig och de intervjuade, samtidigt som jag inte skulle hinna med att ta del av lika många ståndpunkter. Vidare har interaktionen mellan de boende under fokusgrupperna varit en bra drivkraft i diskussionen.<sup>103</sup> Jag kunde även haft en fokusgrupp med samtliga projektledarna som innefattat reversibla projekt i Sverige. Men det senare skulle dessvärre vara svårt att utföra, eftersom den geografiska spridningen på dem är stor. Jag kunde även kombinerat mina kvalitativa metoder med kvantitativa metoder för att de skulle uppväga och komplettera varandra, men de flesta kvalitativa undersökningar jag ämnade göra i området hade redan gjorts vilket jag redovisar i kapitel 4, Planeringsprocessen.

---

<sup>102</sup> Widerberg, 2002

<sup>103</sup> Halvorsen, 1992

## 4. PLANERINGSPROCESSEN

### 4.1 Inledning

I det här kapitlet ska jag först ta upp bakgrund om delprojektet på Hjuviksvägen. För att gå vidare med vad experterna anser och hur planeringen gått till väga för att sedan sammanfatta vad de berörda ansett i samrådsprocessen och slutligen redogöra över liknande studiers resultat i det berörda området.

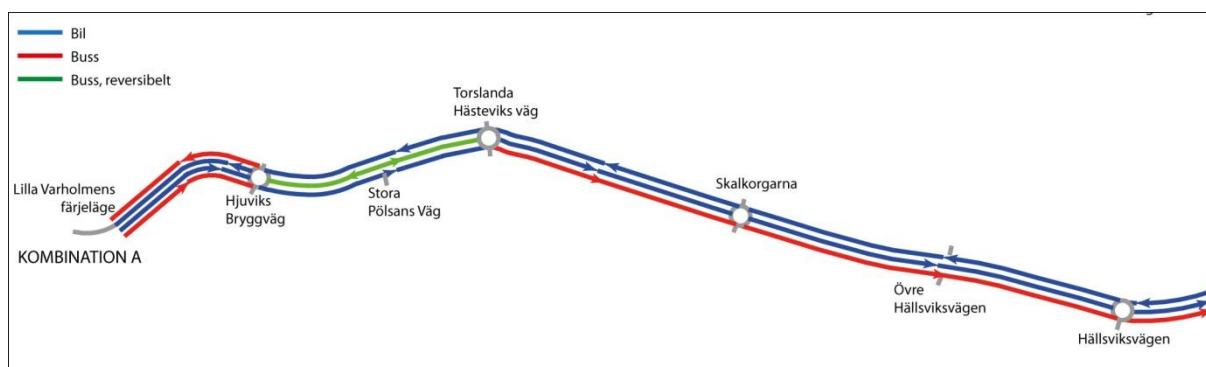
### 4.2 Tidigare studiers resultat angående Hjuviksvägen

En fysisk planerare vid namn Andreas Lidholm har skrivit en prisbelönt d-uppsats om Hjuviksvägens framtida utveckling. I resultat kom han fram till att vägen bör situationsanpassas, efter de egenskaper och förutsättningar som området har vilket han menar bäst genomförs genom att installera ett reversibelt körfält. Är körfältet dessutom endast ämnat för bussarna skapar det incitament för befolkningen att åka kollektivt. Hans slutsats var även att den komplexa situationen i utredningsområdet gör att inte alla behov kan tillgodoses samtidigt över hela sträckan. Detta är en viktig forskningsmässig utgångspunkt.<sup>104</sup>

### 4.3 Delprojektet på Hjuviksvägens kontext

#### 4.3.1 Bakgrund delprojektet

Öckeröleden är en primär landsväg där den tillåtna hastigheten på sträckan Lilla Varholmen till Torslanda Hästeviks väg är 50 km/h och på resterande del av vägen är det 70 km/h. Sträckan som eventuellt ska få ett reversibelt busskörfält är knappt en kilometer lång och ligger mellan Hjuviks Bryggväg och Torslanda Hästeviks väg (se figur 4 nedan).<sup>105</sup> Sträckan trafikeras i dagsläget av fem busslinjer där det endast är tre av busslinjerna stannar på de två hållplatserna som är lokaliserade på den planerade reversibla sträckan, (ej expressbussarna). Reversibla busskörfält påminner om det göteborgarna är vana vid, med kollektivtrafik i båda riktningar mellan bilkörfälten, som med stombussar och spårvagnar. Projektets åtgärder förväntas lösa problemen tillräckligt i avvaktan på nytt beslut angående en bro till Öckerö kommun.<sup>106</sup>



**Figur 4, Kombination A, reversibelt busskörfält mellan Hjuviks bryggväg och Torslanda Hästeviks väg.**  
Källa: Förstudie (2011, sid 36)

<sup>104</sup>Lidholm, 2004

<sup>105</sup>Västsvenska paketet förstudie, 2011

<sup>106</sup>Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

I förstudien till delprojektet på Hjuviksvägen diskuteras olika alternativa lösningar som Trafikverket vidare ska studera. *Kombination A* innebär att det går ett busskörfält in mot staden där endast sträckan mellan Hjuviks Bryggväg och Torslanda Hästeviks väg, utformas som ett reversibelt busskörfält (se figur 4). *Kombination B* innebär istället att största delen av sträckan, trafikeras av ett vanligt enkelriktat busskörfält som kör in mot Göteborg. Slutligen ska det sista alternativet *Reversibelt* undersökas angående möjligheterna att senare implementera ett reversibelt busskörfält på en längre sträcka på Hjuviksvägen.<sup>107</sup> Trafikverket har beslutat att de i första hand ska gå vidare med *Kombination A* i arbetsplanen. Den ursprungliga planen var att arbetsplanen skall vara klar i januari 2013 så att Trafikverket kan börja bygga under 2013.<sup>108</sup> Men projektets tidsplan är mycket oklar på grund av den höga risken till olika typer av överklagan. Majoriteten i Göteborgs Stads kommunstyrelse har i juni 2012 avslagit ett yrkande från oppositionen om att Trafikverket ska avbryta projekteringen av busskörfält längs väg 155.

#### 4.3.2 Planarbetet i Öckerö och Göteborgs kommun

Göteborgs översiktsplan slår fast att Torslandas bebyggelseutveckling i strukturstudierna inte tillåter utbyggnad av bostäder i Hjuvik.<sup>109</sup> I Öckerö kommuns översiktsplan står det däremot att de satsar på en ökad befolkningstillväxt där de antar att befolkningen kommer öka stadigt med 70-100 personer per år. Samtidigt poängteras det i översiktsplanen att de regionala kommunikationerna är av största vikt och att Öckerö måste delta i ett antal åtgärder för att lösa trafiksituationen på väg 155, eftersom stora delar av invånarna pendlar där varje dag. Öckerö kommun har tagit bort reservatet för fast förbindelse på sin mark medans Göteborgs kommun inte har tagit bort reservatet för en fast förbindelse i Hällsvik.<sup>110</sup> Länsstyrelsen rekommenderar att Öckerö kommun måste utveckla frågan om ”sjötransporter och fortsatt färjedrift behandlas betydligt mer utförligt och resultera i konkreta förslag till förbättringar med fokus på förbättrade kollektiva transporter”<sup>111</sup>.

#### 4.3.3 Torslandas nationella miljömål

I Göteborgs kommuns översiktsplan står det att Torslanda ska ta hänsyn till de nationella miljömålen *ett rikt växt och djurliv* och *ett rikt odlingslandskap*. Vägbygget på väg 155 har dock fått lov att motverka de två miljömålen då de bidrar till att uppfylla andra högre syften som både kommunen och stadsdelen Torslanda vill uppfylla i form av en mer attraktiv kollektivtrafik.<sup>112</sup> Hasselsnoken och Åkergrodan är rödlistade arter i området vilket försvårar exploateringsplanerna. Barriäreffektens konsekvenser drabbar även djur och natur, där en breddning av Hjuviksvägen skulle försvåra ormarnas och grodornas möjlighet till fortlevnad. Eftersom vägen nära Hästevik är ett av totalt två områden, där man med säkerhet identifierat att den fridlysta hasselsnoken idag existerar. En möjlig åtgärd vid liknande situationer är att skapa olika typer av *Faunapassager* som antingen går under eller över vägen. Ormtunnlar under vägen skulle möjliggöra att olika bestånd Hasselsnok kan

<sup>107</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

<sup>108</sup> Projektmöte 040, 120111

<sup>109</sup> Tjänsteutlåtande Torslanda, Översiktsplan, 2007

<sup>110</sup> Översiktsplan Öckerö kommun, 2006

<sup>111</sup> Öckerö kommuns översiktsplan, 2006, sid 48

<sup>112</sup> Översiktsplan Göteborg, konsekvensbeskrivning, 2009

beblandas.<sup>113</sup> Dessa bör även ha fångstarmar som leder ormarna rätt till passagerna, vilket exempelvis kan ske genom stenvägar. Det krävs även barriärer för ormarna runt om passagerna för att säkerställa att ormarna inte förolyckas. På Hjuviksvägens ena sida finns det en artrik väggkant på en sträcka utan bebyggelse som kräver åtgärder vid en breddning (för att se artrik väggkant, se bilaga G Översiktskarta Hjuvik).<sup>114</sup> Eftersom projektet omfattar olika miljöeffekter som kommer behövas detaljstuderas har Länsstyrelsen beslutat att projektet är av betydande miljöpåverkan. För att minska konflikten mellan natur och kulturvårdsintressen utförs nu en miljökonsekvensbeskrivning där de olika alternativen till att bygga vägen vidare utreds och redovisas.<sup>115</sup>

#### 4.3.4 Buller och farligt gods

Än så länge har inte Sverige några bindande lagar på högsta tillåtna trafikbullernivåer. Det som finns i dagsläget är riktlinjer för åtgärder angående större ombyggnationer/nybyggnationer av hus eller trafikleder så långt det är ekonomiskt och tekniskt försvarbart.<sup>116</sup> Trafikverket betraktar delprojektet som en väsentlig ombyggnad, vilket innebär att bullernivåer över 55 dB vid husfasad, måste åtgärdas för att klara de långsiktiga målen. Bullerutredning pågår just nu men stora delar av sträckan klarar inte bullerkraven utan bulleråtgärder måste byggas på vissa sträckor.<sup>117</sup>

Väg 155 är en primär väg, vilket innebär att det inte finns någon restriktion på innehåll, mängder eller tider för transporter med farligt gods. I februari 2012 blev det dock förbjudet med farligt godstrafik under rusningstrafik på färjorna.<sup>118</sup> Detta på grund av att de färjor som transporterar farligt gods inte får trafikera farleden när det är så mycket trafik, eftersom det vid en olycka skulle kunna bli förödande konsekvenser. Hjuviksvägen har dock mest transporter av bränsle, och skulle i princip kunna klassas som en sekundär led enligt Räddningstjänsten.<sup>119</sup> Sammanfattningsvis kommer det att behövas skyddande åtgärder både mot buller och farligt gods.

#### 4.3.5 Andra kollektivtrafiksatsningar längs sträckan

Den förhållandevis nya pendelparkeringen för bilar och cyklar ute på Hönöpinan ska även byggas ut innan årsskiftet som en del inom initiala åtgärder för kollektivtrafiken innan trängselskatterna. Andra hållplatser på Hjuviksvägen som nyligen byggts ut är Batterivägen i samfinansiering med Trafikverket, Trafikkontoret och Västtrafik. Pendelparkeringen på Batterivägen byggdes av Västtrafik med delfinansiering av KLIMP (Klimatinvesteringsspengar från Naturvårdsverket) under 2008-2009. Vidare finns det även en pendelparkering för bilar och cyklar i anslutning till hållplatsen Övre Hällsvik, och en mindre pendelparkering till hållplatsen Majvik som delprojektet planerar att byggas ut.<sup>120</sup> Samåkningsfilen som finns på väg 155 in mot Göteborg vid Volvo har även genererat fler

---

<sup>113</sup> Hasselsnoksinventering, Göteborgs Naturhistoriska Museum, 2011

<sup>114</sup> Miljö och teknikmöte, 27-03-12

<sup>115</sup> Hydén, 2008

<sup>116</sup> Ibid.

<sup>117</sup> Projektledningsmöte, 12-01-12

<sup>118</sup> Länsstyrelsen, 2012

<sup>119</sup> Risksamrådsmöte med Länsstyrelsen, 27-02-12

<sup>120</sup> Margareta Lindeberg, Västtrafik, 2012-03-04

samåkare.<sup>121</sup> Vidare så planeras det även att byggas minst en planskild korsning inom delprojektet över Hjuviksvägen för att motverka en ökning av den fysiska barriären. Den planskilda korsningen för gång- och cykel planeras att sträcka sig från Batterivägen över till förskolorna på Brännekullavägen.

#### 4.3.6 Fast förbindelse till Öckerö kommun

Öckerö kommun är tillsammans med Gotland de enda kvarvarande ö-kommunerna i Sverige som inte har någon broförbindelse med fastlandet.<sup>122</sup> Ända sedan färjeförbindelsen mellan Öckerö kommun och Lilla Varholmen startade har olika fasta förbindelser diskuterats. Vägverket har gjort omfattande studier angående en broförbindelse i takt med att färjetrafiken ökat.<sup>123</sup> Det är framförallt två olika broförbindelser som studerats det senaste decenniet. Varav bron antingen går från Hjuviksvägen eller från Hästevik, via en bergtunnel bort till Amhult/Gossbydal. Vidare har utökad färjetrafik studerats, vilket är det alternativ som bäst redogör för dagens situation (se alternativen på figur 5 och läs om pilotprojekt med passagerarfärja från Öckerö till Göteborg, bilaga A).<sup>124</sup> Det har genomförts två folkomröstningar i Öckerö kommun angående en fast förbindelse år 2001 och 2005. Majoriteten av invånarna röstade båda gångerna på en fortsatt färjeförbindelse vilket medförde att Vägverket inte kunde gå vidare med beslutet om en eventuell bro efter folkomröstningen 2005.<sup>125</sup>



*Figur 5, karta över de olika alternativen: utökad färjetrafik, bro via Hjuviksvägen eller Hästevik.  
Källa: Vägverket (2001, sid 4)*

## 4.4 Delprojektet på Hjuviksvägens samråd

### 4.4.1 Samrådsprocessen

Det har pågått ett samråd angående det berörda delprojektet på Hjuviksvägen sedan mars 2011. Samråd är en process som hålls inledande under förstudien och sedan löper parallellt under hela projektet tills det att arbetsplanen är fastställd. Huvudsyftet med samråd är att

<sup>121</sup> Ipsos, 2011

<sup>122</sup> Vägverket, 2001

<sup>123</sup> Vägverket, 1997

<sup>124</sup> Vägverket, 2001

<sup>125</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011

skapa en dialog med berörda parter så att de har möjlighet att lämna synpunkter på eventuella åtgärder. Inom detta delprojekt har samråden hittills genomförts vid flera tillfällen exempelvis genom samrådsmöte, öppet hus, gruppdiskussioner och som skriftligt samråd. Nedan redogörs sammanfattat om vad de olika aktörerna tyckte i sina remissyttranden.<sup>126</sup>

#### 4.4.2 Berörda myndigheters remissyttranden

Västtrafik tycker att *Kombinationsalternativ A* är det som är bäst anpassat på rådande trafiksituation. Det reversibla busskörfältet kan även utvecklas på en längre sträcka senare, men de anser inte att det för tillfället är nödvändigt.<sup>127</sup> Göteborg stad är positiva till att öka framkomligheten för kollektivtrafiken även om de är tveksamma till alternativen med reversibla busskörfält då de ser risker med att få ett tillräckligt bra informationssystem, om inte motsatsen bevisas.<sup>128</sup> De flesta myndigheter är sammanfattningsvis positivt inställda till projektet, med viss försiktighet bland somliga mot den nya reversibla lösningen.

#### 4.4.3 Olika nätverksgruppers remissyttranden

Torslanda har en aktiv befolkning som bildar olika nätverk och intresseorganisationer. Inför valet 2010 bildades det ett nytt parti i Torslanda som hette *Vägvalet* och som kom in i kommunfullmäktige. Ett parti vars främsta syfte är att förhindra trängselskatternas införande i Göteborg. *Vägvalet* driver även frågan om att göra Torslanda till en egen kommun.<sup>129</sup>

En synpunkt från många av de boende som funnits redan från första samrådet inom delprojektet på Hjuviksvägen, är en önskan om en trafiksäker passage över Hjuviksvägen. Det är även av vikt att beakta andra vanliga synpunkter som framkomlighets- och tillgänglighetsfrågor för trafikanter. Projektets inverkan på barriäreffekter, farligt gods och trafiksäkerhet är andra frågor som återkommande tas upp. Det finns även en del nätverk som ställer sig positiva till ett reversibelt körfält, som *Nätverket för bättre kollektivtrafik i Torslanda*, *Hästeviks Samfällighetsförening*, *Hjuviks villaägarförening* samt *Lillettummens intresseförening*.<sup>130</sup>

I Torslanda finns det en grupp boende som varit väldigt aktiva i Trafikverkets utredningar och infrastrukturplaner ända sedan brofrågan ut till Öckerö kommun var aktuell. Gruppen kallar sig *Nätverket Hjuviksvägen* och består av drygt 260 personer. Gruppen är emot hela delprojektet på Hjuviksvägen då de anser att det är ett steg i fel riktning från en bro. Nätverket grundar sina argument på att de anser att lösningen är kortsiktig och att det finns risk för ett förhastat och bristfälligt beslut. De förespråkar istället att en ny sträckning av väg 155, där vägreservatet används och Hjuviksvägen blir en lokalgata.<sup>131</sup> Samtidigt så finns det protestgrupper i Hällsvik, som är emot en bro vid den alternativa sträckningen eftersom den nya vägen skulle gå genom vackra naturområden där de bor. De hänvisar till att en bro skulle

---

<sup>126</sup> Trafikverket, 2012 sid 44

<sup>127</sup> Trafikverket, 2012 sid 22

<sup>128</sup> Ibid, sid 19

<sup>129</sup> Vägvalets hemsida

<sup>130</sup> Trafikverket, 2012

<sup>131</sup> Yttrande från Nätverket Hjuviksvägen, 17-11-11



medföra höga anläggnings- och underhållningskostnader samt medföra omfattande miljöskador.

#### 4.4.4 Samrådsverktyget Urbania

*Mistra Urban Futures* har i samarbete med Chalmers utvecklat ett nytt samrådsverktyg som heter *Urbania* som fortfarande är en prototyp och som bygger på google map. *Urbania* är till för att underlätta och göra det enkelt att lämna synpunkter och åsikter digitalt. Detta verktyg används på små extra samrådsmöten med de boende längs Hjuviksvägen i maj och juni. För att enkelt kunna redovisa de boendes synpunkter och erfarenheter.<sup>132</sup>

#### **4.5 Barnkonsekvensanalys**

Som en del i delprojektets förstudie på Hjuviksvägen har det gjorts en barnkonsekvensanalys av trafiksäkerheten kring Hjuviksvägen genom observationer samt intervjuer med olika barn i området. Sammanfattningsvis tror de intervjuade barnen i Hjuvik att det kommer ta längre tid att korsa Hjuviksvägen efter utbyggnaden. De yngre barnen upplever ett busskörfält som positivt eftersom de tror att de kommer leda till mindre köer. Barnen är mer positiva till ett reversibelt busskörfält för att det skulle få fler att åka buss. Högstadiet barnen var dock inte lika positivt inställda på grund av intrånget breddningen skulle medföra, och undrar vad som kommer hända med de personer som bor längst vägen. Generellt känner sig ändå barnen förhållandevis trygga trots den bristfälliga miljön längst vägen. De mindre barnen finner det svårt att korsa vägen medan de äldre tycker att det är sikten som är det största problemet.<sup>133</sup>

#### **4.6 Nya Vägvanors pilotprojekt i Torslanda**

##### 4.6.1 Pilotprojektets metoder och resultat

De senaste åren har ett uppvaknande skett i stadsdelen Torslanda angående den höga andelen resor som görs med bil parallellt med den låga andelen resor som görs kollektivt. Detta har lett till många satsningar i området, som en del i den kommunövergripande kampanjen. Under år 2009 startade pilotprojektet, *Nya Vägvanor* som ingår i K2020 kring väg 155, angående Torslandas befolknings resvanor, för att utreda hur kommunikationer och trafiklösningar i området bidrar till att öka kollektivtrafikresandet.<sup>134</sup> För att få Torslandas befolkning att testa att åka buss gav man dem bland annat ett gratis provåkarkort gällande all kollektivtrafik inom Göteborgs kommun.<sup>135</sup>

Inom pilotprojektet har Trafikkontoret bildat referensgrupper bland de boende i Torslanda som arbetar med att hitta fler metoder till att få invånarna att cykla, gå, åka kollektivt och samåka mer. Referensgruppernas fokus ligger främst i olika mjuka frågor som attitydpåverkan, motivation och förändrade vanor. Dessa frågor har bearbetats genom informationsmöten, inspirationsföreläsningar och gruppdiskussioner. Det har även varit en workshop: *Vad kan få Torslandaborna att ändra resvanor – Du vet bäst*, som 25 boende deltagit i under en dag i oktober 2009. Arbetsprocessen utgick från en *Open-Space metod*, där deltagarna fick ta upp de idéer och frågor som de tyckte var intressanta på en tom tavla för att

---

<sup>132</sup> Urbania möte, 23-05-12

<sup>133</sup> Västsvenska paketet förstudie, 2011, sid 19

<sup>134</sup> Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

<sup>135</sup> Västtrafiks hemsida

sedan dela upp dem i olika ämnen som deltagarna sedan kunde arbeta vidare kring under dagen. Efter en presentation av varje ämne fick deltagarna avslutningsvis prioritera vilka frågor som de ansåg var viktigast.<sup>136</sup> Ett förslag som kom upp är att man ska kunna lämna uppgifter om vilka trafikändringar som berör via e-post eller mobil, för att sedan få information vid förändringar eller förbättringar av respektive resväg.

#### 4.6.2 Vandrande skolbussar

En annan av Nya vägvanors metoder till att få de boende att ställa bilen var att starta *vandrande skolbussar* i området, vilket innebär att olika föräldrar i grannskapet turas om att gå med barnen till skolan. Torslanda är den av Göteborgs stadsdelar som har högst andel föräldrar som skjutsar sina barn till skolan (57 procent). Detta skapar trafikchaos runt skolorna när både bilar och barn anländer samtidigt. En förälder som deltagit i en fokusgrupp kring detta uttryckte det ”*skjutsar jag mitt barn vet jag ju att de kommer fram trots kaos kring skolan, men det är ju pinsamt att inse att jag är en av dem som skapar detta kaos*”<sup>137</sup>. Ett sätt att få föräldrarna att även släppa iväg de mindre barnen till fots och med cykel har varit att införa Vandrande skolbussar.<sup>138</sup>

#### 4.6.3 Resultat från telefonintervjuer av Torslandas invånare

##### *4.6.3.1 Hjuvikbornas resvanor*

I samband för att kunna utvärdera Nya vägvanors resultat gjordes två omgångar med 1500 telefonintervjuer med de boende i Torslandas resvanor år 2009 och 2011. Telefonintervjuer genomfördes på slumpmässigt utvalda boende i Torslanda i åldersgruppen 15-75 år. Majoriteten av de tillfrågade anser sig känna till den pågående utbyggnaden av väg 155, varav även de flesta fått kännedom om byggnationen via Torslanda-Tidningen. Majoriteten av Torslandas befolkning reser dagligen med bil (60 %) jämfört med de som dagligen reser kollektivt (11 %). En femtedel av de som åker bil gör i regel ärenden längst vägen i form av inköp, serviceärenden eller lämnar/hämtar barn.<sup>139</sup>

Mellan de två undersökningstillfällena ökade kollektivtrafikandelen från 13- till 17 procent medans bilens andel låg kvar på samma nivå. Alla hushåll i Hjuvik har i stort sett bil (99 %) och antalet hushåll med två bilar har ökat sedan förra undersökningen (och ligger nu på 59 %). Detta verkar bero på att det mest är resor till fots och med cykel som ersatts med kollektivtrafik. Annars så svarar endast tio procent av den tillfrågade befolkningen i Torlanda att utbyggnaden av väg 155 påverkat deras val av färdmedel, varav dessa främst är kvinnor och ungdomar. Av de som ändrat sitt färdmedel är det främst till bussen, medans en del även börjat samåka mer i syfte att få nyttja samåkningskörfilen. En majoritet av de tillfrågade (60 %) har förståelse för att kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det är framförallt bland de boende i Hjuvik och män mellan 30-44 år som förståelsen för framkomlighetsprioriteringen är som lägst. Störst del av de resor som görs med

---

<sup>136</sup> Trafikkontoret, 2009

<sup>137</sup> Nya vägvanor, 2010, sid 5

<sup>138</sup> Ibid.

<sup>139</sup> Ipsos 2011, sid 1-5

kollektivtrafiken är resorna in till Göteborg centrum medan de lokala resorna övervägande sker med bil och endast 14 procent sker med kollektivtrafik.<sup>140</sup>

Enligt 2009 års undersökning är kollektivtrafikens största fördelar att det är avslappnande, trafiksäkert och man får restiden till förfogande. Jämfört med bilens argument som generellt väger tyngre då bilen är både snabbare, enklare och mer pålitlig.<sup>141</sup> Främsta argumentet är att de inte upplever att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig i jämförelse med bilen. Eftersom de åldersgrupper som i dagsläget åker minst kollektivt, prioriterar tid, måste bussen bli och upplevas som snabbare och mer punktlig för att de boende ska ändra beteende.<sup>142</sup>

#### **4.7 Sammanfattning planeringsprocessen**

Hjuviks problem härstammar från att Hjuviksvägen inte hängit med inom området bebyggelseutveckling. Detta har resulterat i en trafikfarlig situation längs vägen, samt att det råder byggstopp i Hjuvik vilket medfört att den engagerade befolkningen bildat olika nätverk med skilda åsikter angående Hjuviksvägens framtid. Samtidigt finns det andra regler och krav att ta hänsyn till som de nationella miljömålen med de fridlysta arterna samt kraven angående farligt gods och buller. Sammanfattningsvis är det en komplex situation med många aspekter, organisationer, myndigheter och olika individer att ta hänsyn till, vilket gör det svårt att tillgodose alla krav och behov.

Telefonintervjuerna som gjordes för att utvärdera pilotprojektet Nya Vägvanors resultat i Torslanda så här långt visade att det främst var medelålders män i Hjuvik som var negativa till kollektivtrafiken. Det största hindret till att de boende i Hjuvik ska börja åka buss är att det tar lång tid. Bland de boende i Hjuvik upplevs dock kollektivtrafikens användbarhet ha ökat sedan 2009 års telefonmätningar. Vägbyggnationen av väg 155/Öckeröleden anses ha påverkat valet av färdmedel marginellt, men bland de som ändrat beteende i Hjuvik är det alltså fler som åker mer kollektivt och som samåker.

---

<sup>140</sup> Ipsos 2011, sid 1-5

<sup>141</sup> Ipsos, 2009

<sup>142</sup> Ipsos, 2011

## 5. ERFARENHETER FRÅN ANDRA LIKNANDE PROJEKT

### 5.1 Inledning

För att erhålla inspiration och erfarenheter från andra reversibla projekt har jag intervjuat fyra och pratat med ytterligare tre projektledare för reversibla projekt i Sverige och Nederländerna. För att få erfarenhet till hur man hanterar en opinion till ett projekt har jag även intervjuat Hamnbanans projektledare tillsammans med projektets informatör, (som även har ansvaret för delprojektet som min uppsats berör på Hjuviksvägen). Hamnbanan är en järnvägssträckning på Hisingen som binder samman Göteborgs hamn med det övriga järnvägsnätet. Projekten som intervjuerna berör har varit i Lund, Göteborg, Stockholm och i Enschede. Alla reversibla körfält som nämns i detta kapitel har även studerats på plats.

### 5.2 Intervju med projektledare för reversibelt busskörfält på Tornavägen i Lund

#### 5.2.1 Lunds varumärke – LundaMaTs

Lund satsar stort på en hållbar utveckling bland annat genom *LundaMaTs*, som är ett verktyg för miljöanpassade transportsystem i Lund. Verktöget som har använts sedan 1996 går ut på att kombinera miljömål med tillväxt och har blivit ett sätt att tänka. För att förbättra framkomligheten och minska restiden arbetar man med fysiska åtgärder genom att skapa bättre förutsättningar under högtrafik med hjälp av GPS-styrda signalregleringar och separata busskörfält, samt optimerad linjedragning. Lund satsar på att öka möjligheterna för ett intermodalt resande och samåkare genom att utöka cykel- och pendelparkeringarna. De har bland annat skapat intermodala respunkter vid några busshållplatser med parkering för cykel, taxi och bilpoolsbilar. Vid dessa respunkter finns även bänk, cykelpump och verktyg till att utföra enklare cykelreparationer (se figur 6 nedan). Lund arbetar även med sociala åtgärder både emot enskilda medborgare och företag som upplyser om möjligheter till förändrade attityder. Bland annat har de en kampanj som heter *Gröna resplaner*, vars syfte är att stödja företag att ta ansvar för miljö och personal.

Ett annat framkomlighetsprojekt är Lunalänken som idag är ett sex kilometer långt busstråk endast avsett för kollektivtrafik på en central sträcka, som ökat tillgängligheten till nästan hälften

av Lunds arbetsplatser. Lunalänken trafikeras med fem-minuters trafik och har ökat antalet som åker sträckan med 80 procent jämfört med innan den byggdes år 2003. Målsättningen är att även en spårvagn ska rulla på Lunalänken 2015. Lund har bra utgångspunkter för att öka de hållbara alternativen eftersom det är en studentstad med platt topografi, små avstånd och



Figur 6, Intermodal respunkt i Lund. Källa: Egen

milda vintrar. Deras arbete med de mjuka och hårda åtgärderna visar att andelen som påverkat sina resvanor ökat och att hela 20 procent fler av befolkningen reser mer hållbart nu än innan satsningen.<sup>143</sup>

### 5.2.2 Bakgrund reversibelt busskörfält på Tornavägen

Det är på Tornavägen i Lund som Sveriges första och hittills enda reversibla busskörfält finns. Den högst tillåtna hastigheten är den samma innan som efter införandet av busskörfältet, och ligger på 50 km/h. Vägen är en primär utryckningsväg för räddningstjänsten till Lunds sjukhus. Det är därför endast räddningstjänst i utryckning och bussar som tillåts köra i det reversibla körfältet. Taxi får inte trafikera det reversibla busskörfältet vilket projektets entreprenad tror ökat respekten för att busskörfältet endast är till för kollektivtrafiken.

Under mitt studiebesök i Lund fick jag prata med båda Tornavägens projektledare Anna Karlsson på Gatu- och trafikkontoret i Lunds kommun och Mikael Thylander från Skånetrafiken. Båda deltar i Framkomlighetsgruppen som är ett samarbete som växt fram genom Kollektivtrafikvision 2020, vars mål är att fördubbla andelen kollektivtrafikanter. Anna börjar berätta att *”idén om Tornavägens reversibla lösning uppkom under ett av de integrerande mötena precis innan framkomlighetsgruppen bildades”*. Hon säger att det reversibla busskörfältet *”var ett rätt så omfattande projekt med samhällsekonomiska vinster”*.

Lund genomdrev en centrumutredning som uppmärksammade att regionbussarna störde miljön inom stadskärnan via buller, vibrationer, avgaser samt genom att de tog stor plats. *”Utredningen fick in många åsikter från Lunds befolkning angående detta vilket medförde att frågan blev prioriterad”*, berättar Anna. Så politikerna enades om att regionbussarna inte skulle trafikera stadskärnan utan istället köra en annan väg. Detta gav upphov till en omfattande utredning där Skånetrafiken kom med förslaget om ett reversibelt busskörfält. *”Vi har ett kontinuerligt och bra samarbete med Lunds kommun”* enligt Mikael. Det reversibla busskörfältet på Tornavägen var en lösning som presenterades för kommunen på ett av deras regelbundna möten, sedan tog beslutet av den Tekniska nämnden i april 2010.

Centrumutredningen hade inte kommit så långt i idéstadiet, vilket senare genererade mer pengar till projektet då hälften av projektet finansierades av Lunds stad.

### 5.2.3 Samrådsprocessen

Det var inte mycket till samrådsprocess under projektet då busskörfältet implementerades inom befintlig miljö. De har haft olika informationskampanjer angående projektet på Tornavägen både innan och under byggtiden. Bland annat hade de samrådsmöte angående



**Figur 7,** Reversibelt busskörfält på Tornavägen i Lund.  
Källa: Egen

<sup>143</sup>Lunds kommun, 2008



andra alternativ innan det bestämdes att regionbussarna skulle trafikera just Tornavägen. Men Anna säger samtidigt ”*Jag tror många hade förväntat sig flera förslag under det första mötet*”. Under byggnationen stängde de av gatan i olika etapper och informerade om detta vid hållplatser och i Metro. Under projektets gång har de även använt sig av information via sms och annonser i andra tidningar.

De övriga körfälten på Tornavägen har tvingats bli smalare på grund av att det reversibla busskörfältet implementerats på mark från de andra körfälten samt från trottoarens grönyta. Enligt Anna gick arbetet med detaljutformningen bra, ”*eftersom det endast var en grön välgkant som delvis försvann mellan trottoar och väg på båda sidor*”. Projektets deadline var inför tidtabellsskiftet den 12 december 2010, vilket gjorde projektet till en snabb process som endast tog ett halvår att få klart efter att beslutet var fattat.

Anna upplever att det har funnits förståelse och acceptans för problematiken att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet hos alla aktörer, även de boende. ”*Ombyggnaden av Tornavägen har inte varit något stort eller det har ju fungerat*” säger Anna. Hon menar att på grund av att projektet gick så snabbt och inte uppmärksammades av media, kan ha bidragit till att lugna ner stämningen som den på samma sätt jagats upp på väg 155. Anna tror även att en bidragande orsak till att projektet gått så smärtfritt beror på att ”*de har utrett det väl och gått igenom vad som kan gå fel och åtgärdat detta i förväg*.” Det är endast en boende som klagat på att det inte längre går att svänga vänster vid hans korsning. Annars har inte Lunds kommun fått in några klagomål och de yrkesmässigt berörda är positivt inställda till åtgärden. Några boende har dock även klagat på bristen av samråd samt att vissa varit lite avigt inställda till att bussarnas resväg förändrades. Exempelvis för att inte bussarna längre skulle gå raka vägen, även om framkomligheten nu blivit bättre då vissa bussar tidigare gick genom hela centrum. ”*De boende har mestadels varit förstående vad jag har hört*”, berättar Mikael. Det har funnits en positiv inställningen mot reversibla körfält hos de berörda samt inom projektet ”*med en tro på att idén var möjlig redan från start*” säger Anna.



**Figur 8,** Sveriges första reversibla busskörfält.  
Källa: Egen

#### 5.2.4 Utvärdering

Restidens vinster på Tornavägen har beräknats till en minut per resa under rusningstrafik, samt mindre under övrig tid på dygnet. Utvärderingen visar att båda medeltiden och maxfärdtiden minskat efter att det reversibla busskörfältet införts. Det är framförallt maxtiden på bussresorna som halverats under rusningstrafik. På natten är det inte tillåtet för bussarna att använda körfältet, vilket inte heller påverkat restiden negativt då det är lågtrafik. Enligt observationer så råder ömsesidig respekt bland de olika trafikslagen på sträckan. Det har uppmärksammats att 20–30 procent av bussarna inte utnyttjar busskörfältet i rusningstrafik. Efter intervjuer med busschaufförerna antas detta bero på bristande kunskap,

ihop med att förarna kör sträckan förhållandevis sällan. Sammanfattningsvis visar utvärderingen, att det reversibla busskörfältet varit en effektiv återgård som med fördel skulle kunna användas på andra platser. Efter utvärdering har de beräknade restidsvinsterna sparat 460 000 kr/år och 110 000 kr/år i minskade driftkostnader.<sup>144</sup> Tornavägen kostade 11 – 12 000 000 kronor varav Lunds kommun och Skånetrafiken (statligt bidrag) finansierade projektet med 50 procent var. Störst effekt har det reversibla busskörfältet haft på punktligheten och den minskade reskvoten har genererat tre procent fler resenärer på bussarna.

Svårast med projektet har varit tidspressen. Anna säger att ”vi höll på att inte hinna med, då det kom snö när den röda asfalten skulle läggas på busskörfältet”. Mikael tyckte det svåraste var att ”hitta bra lösningar i korsningarna och utfarterna för vissa fastigheter på den västra sidan”. Det har varit möjligt att dela på utrymmet vid utfarterna, vilket Anna tror gått bra för att det är i stadsmiljö och man är mer van vid att dela på marken.

### 5.2.5 Likheter och åtgärder

Det har inte varit aktuellt med några fler reversibla busskörfält då behovet inte funnits i Lund, men Anna kan absolut tänka sig att arbeta med liknande situationsanpassade lösningar igen. Det byggs en del busskörfält och bussgator i Lund just nu. Anna deltar i en arbetsgrupp som har till uppgift att ta fram en förstudie för att konstatera om det behövs ytterligare en trafikplats längs E22 genom Lund, vilket det finns många starka åsikter kring. Redan innan projektet gick in i förstudiefasen så bjöd de in till ett förmöte inför förstudien för att diskutera projektets förutsättningar, vilket Anna tyckte var lyckat. Det allra bästa anser hon har varit *öppet hus mottagningen* som nyligen genomfördes och där det fanns många representanter tillgängliga att prata med innan den allmänna dragningen. Mötet bestod framförallt utav ”*storytelling*”, att de berättade historien om projektets övergripande syfte, varför det var bra och hur det går till. Hon säger att ”ibland när människor kommer i en stor grupp spär den ena på den andre” angående öppet hus. Avslutningsvis anser Anna att det är viktigt med *tålmod* i liknande projekt.



Figur 9, Översiktskarta Ekerövägen och Skärgårdsvägen/Värmdövägen i Stockholm. Källa: Trafikverket

<sup>144</sup> Skånetrafiken & Luns kommun, 2011

## 5.3 Intervju med projektledare för Sveriges första reversibla körfält, i Stockholm

### 5.3.1 Bakgrund reversibel sträcka på Skärgårdsvägen, väg 222 i Stockholm

Mellan Stockholm och Värmdö finns ett befintligt reversibelt körfält på sträckan Mölnvik – Ålstäket (1,9 kilometer), där mittkörfältet vänds åt det håll där det är mest trafik, för att öka framkomligheten. Det var Torbjörn Lundblom som var projektledare för projektet på gamla Vägverket. Värmdö, är en av de kommuner i Sverige som ökar mest i antal och har en enorm befolkningsexpansion.<sup>145</sup> Medan Torbjörn visar mig den reversibla sträckan, berättar han att ”sträckan är en getingmidja”. Eftersom den reversibla sträckan är smal och omgiven av vatten på båda sidor, med flera in- och utfarter (se figur 9).

Ombyggnaden till tre körfält med reverserande mittkörfält gjordes på försök sommaren 2006. Han beskriver även att de aldrig fastställde arbetsplanen, utan fortsatte med det reversibla mittkörfältet även efter testperioden. ”En ombyggnad skulle innebära enorma köer för de boende då det inte finns någon alternativ väg att ta under en ombyggnation.” Redan hösten därefter permanentades reverseringen av det mittersta körfältet samtidigt som den manuella lösningen ersattes av en automatisk styrning från trafikinformationscentralen, Trafik Stockholm. Sträckan blev därmed Sveriges första reversibla körfält. Torbjörn säger att det automatiska bytet av körriktning kompletteras genom *dygnet runt bevakning*, där personal från Trafik Stockholm, övervakar vägen vid bytestiderna och ser till så att allt ser bra ut innan trafikriktning byts. Lösningen innebär att vägen är tvåfilig i den riktning där det för tillfället är mest trafik, och enfilig i motsatt riktning. Två gånger om dygnet vänds mittkörfältet, (utom på lördagar samt vid vissa evenemang och storhelger).

Trafikberäkningarna de gjorde i anslutning till projektet visade att den reverserande lösningen förväntas hålla fram till år 2025, innan det behövs göras ytterligare åtgärder för framkomligheten.

Åtgärderna planeras att ske i form av att bygga planskilda cirkulationsplatser.

Torbjörn berättar stolt att ”det har inte skett en enda olycka sedan det reversibla körfältet infördes”.

Eftersom detta projekt skedde i samband med införandet av trängselskatter i Stockholm medförde det att fler bussar började trafikera vägen.

Torbjörn passade då på att



Figur 10, Skärgårdsvägens reversibla körfält. Källa: Egen

<sup>145</sup> Vägverket 1, 2006



förlänga busshållplatserna så att tre bussar i rad fick plats utan att stoppa upp för övrig trafik.<sup>146</sup> ”Projektet började på noll” säger Torbjörn och syftar på att de försökte undersöka andra reversibla körfält i Norge och Barcelona men de hade inte samma förutsättningar ”så det fanns inte mycket att lära” berättar Torbjörn. Kostnaden på hela styrsystemet ligger på 15-20 miljoner.<sup>147</sup>

### 5.3.2 Samrådsprocessen

Det hela började med att en trafikantgrupp i Värmdö kommun, krävde snabba trafikförbättringar på väg 222 redan 2005. Det mesta av kritiken rörde den dåliga framkomligheten på sträckan Mölnvik och Ålstäket. Varav ett samarbete med trafikantgruppen, Värmdö kommun och Vägverket inleddes.<sup>148</sup> Projektledare Torbjörn hade en kontinuerlig dialog med Trafikantgruppen under hela samrådsprocessen bland annat genom frukostmöten. Gruppen bestod mestadels av män som ville hålla sig uppdaterade och vara med och påverka Skärgårdsvägens framtid. ”De var positiva till det reversibla försöket”, säger Torbjörn. Det gick från en tvåfilig väg med en maxhastighet på 70 km/h med ständiga köer i rusningstrafik. Till en trefältig väg med ett reversibelt körfält i mitten med en maxhastighet på 50 km/h, med i stort sätt inga köer.

Eftersom framkomligheten förbättrades avsevärt var de flesta väldigt positiva i de utvärderande trafikmätningarna efter projektet. De enda som varit negativa till projektet var de cyklister som i förstudien, blivit lovade en fyra meter bred cykelbana, i slutändan istället fick nöja sig med en cykelbana på 1,5 meter när det reversibla försöket permanentades. Men som Torbjörn säger att det ”samtidigt var bättre med en smal gång- och cykelbana än att inte ha någon alls, så som det var innan projektet.”

Torbjörn påpekar att ”eftersom en reverserande lösning var unik var det extra viktigt med kommunikationen till de berörda boende.” Det var konsulter som gjorde alla kampanjer som innehöll intervjuer och informationsspridning, bland annat i form av vykort med trafiksäkerhet som budskap. Vykorten skickades ut till värmdöborna varannan vecka. De gjordes även telefonintervjuer som undersökte upplevelser och synpunkter från de boende från Värmdö, samt hade en ambulerande utställning som placerades på olika strategiska platser.



**Figur 11,** Övergångsställe med extra skyltar på Skärgårdsvägen. Källa: Egen

### 5.3.3 Utvärdering

Torbjörn tror att mycket av projektets

<sup>146</sup> Vägverket 1, 2006

<sup>147</sup> Västsvenska industri- och handelskammaren, 2010

<sup>148</sup> Vägverket 1, 2006

succé berodde på att *”teamet hade rätt inställning och såg projektet som en unik möjlighet som de alla trodde fullt ut på”*. Även om han säger att det var tråkigt att de i början var motarbetade av Borlänge (Vägverkets ledning). Eftersom de tyckte att *”något liknande hade inte gjorts tidigare”*. I slutändan fick projektet pris av Trafikverket. Införandet av ett reversibelt körfält anses i utvärderingsrapporten vara mycket lyckat, trots speciella förutsättningar då kapacitetsbristen, till stor del beror på att tidigare plankorsningar kunde byggas bort i samband med införandet. Det var dock en del som i början trotsade förbudet mot vänstersväng vid de många utfarterna, *”men efter att de satt upp skyltar vid varje utfart blev det bättre”* berättar Torbjörn. Det har också gjorts en uppföljning av hur det upplevs att korsa vägens övergångsställen. Trots att det har byggts refuger med speciella skyltar med extra ögon som uppmanar till försiktighet (se figur 11), upplever vissa att det är obehagligare att korsa vägen efter att det reversibla körfältet infördes. Informationen nådde 70 procent av de berörda och bestod mest av broschyrer och annonser.<sup>149</sup>

## **5.4 Intervju med projektledare för Ekerövägen och Värmdövägen i Stockholm**

### 5.4.1 Bakgrund reversibelt körfält på Ekeröleden, väg 261 mellan Tappström och Nockeby

Karin Stadler är projektledare för projektet på Ekerövägen i Stockholm och har nyligen avslutat den kompletterande undersökningen angående reversibla körfält inom projektet. Eftersom samrådsgruppen (som består av representanter från Länsstyrelsen, Ekerö kommun, Statens fastighetsverk, Riksantikvarieämbetet, Ståthållarämbetet samt Stockholms Lokaltrafik) ansåg att förslaget inte uppfyllde projektmålen för förstudien. Ekerövägen går igenom världsarvet Drottningholm, där statschefen bor. Området är Sveriges första världsarv som är upptaget på UNESCOs världsarvslista. Hela *Lovön* är dessutom ett riksintresse för kulturmiljön samtidigt som ett natur- och kulturmiljöreservat håller på att bildas på ön. Ekerövägen är enda vägen in till centrala Stockholm (förutom att det även går avgiftsbelagda bilfärjor till Slagsta söder om Stockholm). Vägen har idag tre körfält varav det tredje är ett busskörfält i rusningstrafik i in mot Stockholm. *”Ett körfält ut från Stockholm är en flaskhals både för bil och buss, som får samsas i ett körfält”* berättar Karin. Planen är för tillfället att gå vidare med förslaget att bygga ut vägen till en smal fyrfältsväg med ett busskörfält ut från staden, i en arbetsplan, för att även förbättra framkomligheten för bussen under eftermiddagen.

### 5.4.2 Ändrad lösning

Det har dock gjorts en fördjupad undersökning av olika reversibla förslag för den aktuella sträckan mellan på Ekeröleden.<sup>150</sup> Under den fördjupade förstudien kom man tillsammans med samrådsgruppen fram till att en reversibel lösning inte uppfyllde de krav som finns angående att bevara kulturmiljöfrågorna och världsarvsintressena. *Förbifart Stockholm* är en planerad ny motorvägsförbindelse för E4 väster om Stockholm, i syfte att knyta samman de norra och södra delarna och avlasta de centrala infarterna in till Stockholm. Därför kommer det att byggas tunnlar under Lovön, som enligt nuvarande plan kommer bli världens längsta tunnel i stadsnära miljö med byggstart 2017, (Förbifart Stockholm är ett av Sveriges största

---

<sup>149</sup> Vägverket 1, 2006

<sup>150</sup> Komplettering av förstudie, samrådshandling, Trafikverket 2011

vägprojekt med över 28 miljarder i budget).<sup>151</sup> Efter Förbifart Stockholm öppnande kommer inte den reversibla lösningen att fungera längre eftersom riktningsfördelningen då kommer att ändras och jämnas ut. Vidare kräver en reversibel väg trafikordningar och cirkulationsplatser, vilket inte är förenligt med världsarvet, eftersom det inte får plats inom vägområdet. Kravet på en arbetsplan, medför att en reversibel lösning inte längre kan leverera en snabb lösning på kort sikt som från början var syftet. Slutsatsen blir att ett reversibelt körfält inte längre är den bästa lösningen på denna plats då det skulle generera en liten effekt på längre sikt.<sup>152</sup> Beslutet är nu istället att gå vidare med en arbetsplan av en smal fyrfältig väg, som har busskörfält i båda riktningarna.<sup>153</sup>

#### 5.4.3 Samrådsprocessen

Karin berättar att Ekeröprojektets samråd inte har handlat så mycket om människorna som bor där, utan mer har fokuserat på den externa samrådsgruppen och kulturvärdena. Fast det har även varit en dialog på medborgarnivå utifrån att *”de boende velat att något ska hända”*. Hon har inte sett det som någon konflikt mellan framkomlighet och kulturvärden utan berättar att det *”snarare är en gemensam utmaning att lösa båda på bästa sätt”*.

Karin anser att bra kommunikationer är väsentligt och förtydligar att många av de boende sagt till henne att *”de gärna skulle åka kollektivt bara det fungerar på vägen hem också”*. I dagens situation sparar de boende tid (i form av en lägre reskvot) av att åka buss på morgonen eftersom bussen då kan åka i eget körfält, men på eftermiddagen fastnar även de i köerna, vilket gör att bussen har svårt att konkurrerar med bilen. Efter utbyggnaden av Ekerövägen kommer det att blir mer attraktivt att åka buss eftersom det genererar en sänkning av restiden och reskvoten på eftermiddagen från Stockholm till Eckerö. Som resenär kommer man framöver att kunna lita på att komma fram i tid. Hon tror inte de boende som pendlar har något emot en reversibel lösning utan det viktigaste är att någon åtgärd sker, det är snarare en allmän uppfattning om att Trafikverket borde förstå bevarandefrågorna i högre grad, eller som hon säger att *”allmänheten behöver förstå att Trafikverket inte bara bygger väg”*.

---

<sup>151</sup> Trafikverkets hemsida

<sup>152</sup> Atkins Sverige AB, 2011

<sup>153</sup> Rapport Ekerövägen, Trafikverket, 2011



**Figur 12, Idéstudie på reversibelt kollektivtrafikkörfält TPL Insjön - CPL Mölnvik. Källa: PM Trafikverket (2011, sid 3)**

#### 5.4.4 Idéstudie på reversibelt kollektivtrafikkörfält på Värmdövägen, Väg 222

Väg 222 är i stort sett den enda förbindelsen mellan Värmdö och Stockholm (se figur 9). Eftersom områdets befolkning ökat samtidigt som bilarna och resorna blivit allt fler har det skapat en ökad trafik på en redan trafikerad väg. Under rusningstrafik kan köerna vara långa och eftersom det inte finns något busskörfält drabbar det samtliga resenärer. Ett annat möjligt reversibelt projekt är ett kollektivtrafikkörfält mellan Insjön och Mölnvik (se figur 12). Trots att en del av en anslutande sträcka redan är reversibel (se 5.3) för att öka kapaciteten, finns det ytterligare kapacitetsbrist på en sträcka mellan Insjön och Mölnvik för kollektivtrafiken, som just nu utreds. Det bildas köer där eftersom två körfält vävs samman till ett körfält, i båda färdriktningarna. Kollektivtrafiken sitter även fast i köerna vilket minskar incitamenten för att byta färdmedel, vilket man nu vill ändra på. Sträckan mellan Insjön – Mölnvik är en sex kilometer lång motortrafikled som ansluter till en motorväg, där den maxtillåtna hastigheten är 100 km/h. Det finns heller inga vänstersvängar eller oskyddade trafikanter på sträckan.<sup>154</sup> Karin berättar att ”en idé skulle kunna vara att göra om 2+1 vägen till en väg med ett *reversibelt samtrafikkörfält* i mittenkörfältet, medan det högra körfältet endast trafikeras av buss i högtrafik.” Detta kommer utöka bussarnas framkomlighet men till viss del även utöka den ordinarie trafikens framkomlighet

#### 5.4.5 Varför ett reversibelt samkörfält?

Karin beskriver vägen med orden: ”*Vägen har växt ur sin kostym.*” Idag är vägens trafikmängd för stor i förhållande till dess 2+1 lösning. I idéstudien kom man fram till att gå

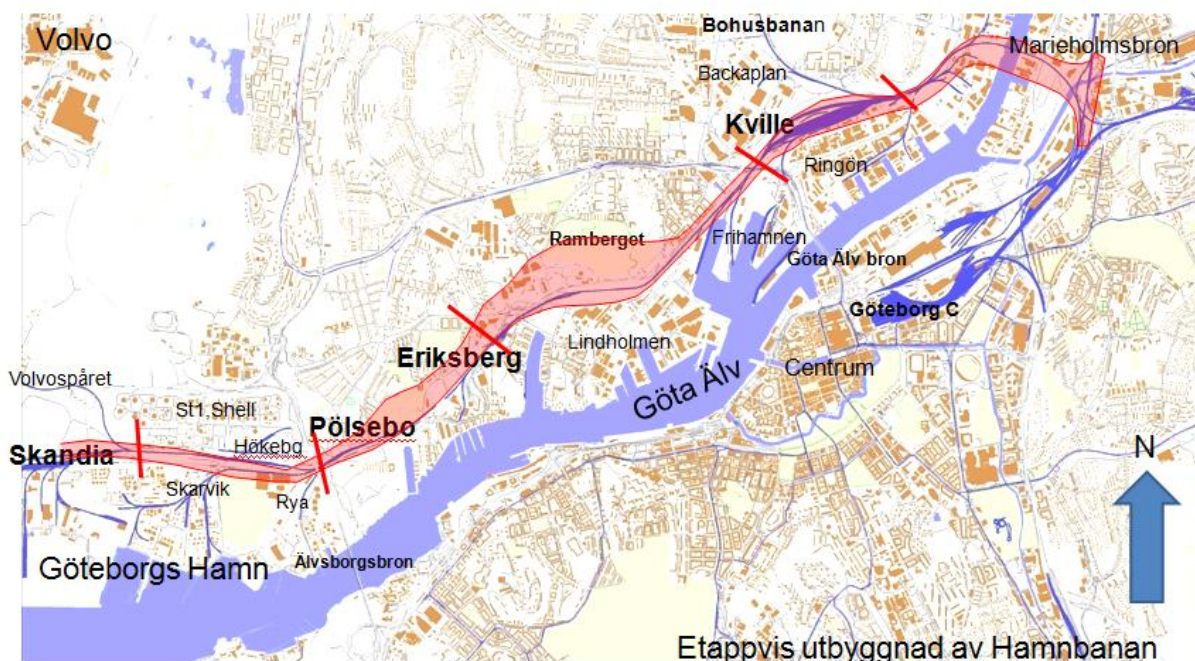
<sup>154</sup>PM, Trafikverket, 2011

vidare med en fördjupad studie angående förslaget på ett reversibelt samkörväg, där det högra körväget endast har buss i högtrafik eftersom trafiken är riktningsfördelad. De boende har erfarenhet av reversibla lösningar. I idéstudien som gjorts visar förslaget på ett reversibelt samtrafikkörväg är den sammantaget bästa lösningen ur hänseende till framkomlighet och koldioxidutsläpp. Ett reversibelt samtrafikkörväg är en billig lösning i förhållande till funktion då det redan finns tre körväg på sträckan. Det finns vidare en god acceptans i området kring ett reversibelt körväg då de boende redan har vana av liknande trafikutformningar (se 5.3). Detta är en form av *trimningsåtgärd* som är en snabb lösning då man inte behöver gå in i planprocessen och göra en arbetsplan. Eftersom man håller sig inom vägområdet eller befintlig vägbana (den asfalterade väg ytan). Troligen behöver det dock undersökas om projektet kan ha en betydande miljöpåverkan genom samråd med Länsstyrelsen och kommunen. Nackdelen däremot är att trafiksäkerheten försämras då man måste ta bort mitträcket av utrymmesskäl och då bör hastigheten sänkas till minst 80 km/h. ”*Det svåraste att lösa i detta projekt kommer bli trafiksäkerheten*” säger Karin.

Karin framhåller att ”*Det är viktigt att få klart för sig vad utmaningen och syftet med en åtgärd innebär.*” Ekeröprojektet har börjat fördjupa sig i sin intressentanalys, där de efter att ha identifierat målgrupperna, analyserar var de får för en påverkansgrad. I det här fallet måste vi hålla fast vid att det är en åtgärd för kollektivtrafiken. Det är viktigt att de som jobbar med projektet vet vilka projektmålen är och håller fast vid dem.



## Hamnbanan Göteborg 4 etapper



Figur 13, Hamnbanans olika etapper, se Pölsebo – Eriksberg. Källa: Trafikverket

### 5.5 Intervju med Hamnbanan i Göteborgs projektledare och informatör

#### 5.5.1 Hamnbanan – ”Lilla Västlänken”

Hamnbanans projektledare är Eva Andersson och projektets informatör är Hanna Hedvall, som även är informatör på delprojektet på Hjuviksvägen. Hamnbanan är i dagsläget en flaskhals för godstrafiken då den är enkelspårig och sammanbinder Göteborgs hamn med resten av Sveriges järnvägsnät därför är projektet av riksintresse. Hamnbanan ska breddas till två spår, där Marieholmsbron slutar från Kville (se figur 13). Intervjun berör främst sträckan Eriksberg – Pölsebo som går nära de boende som inte vill ha Hamnbanan där. Etappen planeras att vara i byggskede mellan år 2018 – 2021. Eva har gett projektet smeknamnet ”Lilla Västlänken” eftersom det finns många liknande problem att lösa inom Hamnbanans projekt.

#### 5.5.2 Förstudie

Eva är projektledare för Hamnbanans fyra delstapper. När hon kom in som delprojektledare 2010 hade projektet redan pågått i sju år. Samtidigt som hon tillträdde som projektledare så accelererade tumultet bland de boende. ”Innan jag tillträdde hade det tidigare gjorts en omfattande förstudie över alternativa sträckningar av Hamnbanan, med flera dyra förslag” berättar Eva. De andra alternativa sträckningarna gick långa omvägar på Hisingen, exempelvis via Biskopsgården och innefattade långa sträckor under jord. De alternativa sträckningarna skulle kosta mångdubbelt dagens alternativ på grund av alla tunnlar. De två förslagen som man gick vidare med utgick från en placering vid befintligt spår – antingen genom att gräva ner spåret i en tunnel på en kortare delsträcka av Eriksberg – Pölsebo, eller genom ingen tunnel. Detta hade många närboende längst dagens Hamnbana svårt att acceptera, då de alternativa sträckningarna var dem de flesta förespråkade.

När Hanna Hedvall blev tillsatt som informatör i februari 2012 var acceptansen för delprojektet låg, detta var i samband med utställningen av de två förslagen; tunnel eller nytt spår invid det befintliga spåret. De flesta åsikter de fick in från de boende och berörda gällde inte den aktuella frågan, utan många förespråkade någon av de alternativa sträckningarna. Både Hanna och Eva säger att de boende är medvetna om de nationella värdena för Hamnbanan men att de vill ha järnvägen på en alternativ sträckning. ”Vare sig om det kostar massa mer skattepengar för samhället vill de ha en annan sträckning” säger Hanna. Eva beskriver deras attityd till Hamnbanans med orden ”den behövs men ska inte gå här där jag bor”. Informatören Hanna har istället arbetat med att lyfta fram de positiva effekterna med projektet, som att det blir mindre buller med en tunnel etc. Det är nu bestämt att Hamnbanan längs stora delar av den tätbefolkade sträckan, ska grävas ner och gå genom en tunnel. Just nu är det inget aktivt samråd, men då projektet ska träda in i järnvägsplanfasen och göra en miljökonsekvensbeskrivning, kommer ytterligare samråd att ske parallellt. De arbetar också ständigt med att uppdatera information om vad som händer i projektet på hemsidan.

### 5.5.3 Samrådsprocessen

Det har varit en upprörd, hätsk och intensiv stämning under samrådsprocessen där de närboende till och med påverkat de lokala politikerna i Lundby, så att politikerna ska ändra Göteborgs Stads tidigare mål och beslut.

”Under det första samrådet för allmänheten, ute i Pölsebo kom över 160 uppretade berörda, vilket man inte planerat för och borde ha förberett bättre” berättar Eva. Trots att Eva i form av projektledare under somliga perioder varit med i tidningen var och varannan vecka, upplever hon inte att opinionen gått till personangrepp. Detta tror hon till stora delar beror på att hon har utnyttjat sin erfarenhet av tidigare arbete med kommunal process. Eva framhäver att ”man måste stödja politikerna i deras beslut.”. Det gjorde Eva genom information till de tjänstemän som deltar i de politiska mötena. Detta för att politikerna i sin tur ska ha kunskap om vad som händer och underlag om tidigare beslut.

Eva upplever att det svåraste så här långt i projektet varit att hantera de närboendes åsikter även om natur och vattenintressen också varit komplexa. Ett misstag genom att Trafikverket angav fel e-postadress uppstod i samband med samrådet. Eva berättar att de hanterade misstaget med e-post adressen genom att förlänga remisstiden och samtidigt gå ut med ett extra samrådsmöte. Till detta möte dök dock ingen upp då de boende protesterade mot, och ville uppmärksamma sitt missnöje i media. Under samrådsperioden publicerades många insändare i tidningarna. Det är Trafikverkets avdelning, *Samhälles* ansvar att svara, då det är på denna avdelning inom verket som besluten till vilka projekt som ska byggas tas. Samhälle svarade på en insändare utan att först meddela Eva, detta är något som Hanna lärt sig av och tagit med sig till 155:ans projekt.

Hanna upplever annars att det svåraste i båda projekten varit ”komplexiteten och att få till strategier som funkar när man inte riktigt vet vad man kämpar emot.” Eva tycker trots allt ”det har varit värt det hela då de sakta går framåt”. Hon exemplifierar detta med att berätta att en av de mest ihärdiga boende nyligen i sin remiss, angående om det ska bli tunnel eller ej. Slutligen efter massa kritik mot hela Hamnbanans sträckning, ändå avslutar med ”att om

*Hamnbanan ändå måste gå på denna sträcka så är tunnel att föredra framför befintlig sträckning.”* I dagens läge är det bestämt att det är tunnelalternativet som man går vidare med i Järnvägsplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Bullret kommer generellt att minska genom tunneln. Det är framförallt kring Krokängsparken med fladdermössen som bullret kommer minska eftersom Hamnbanan kommer gå via en tunnel där, annars skulle riktvärdena överstigas och ligga på 70 - 75dB. Även för vissa närboende på denna sträcka förväntas riktvärdena överstiga det rekommenderade högsta frekvensen och ligga på runt 65 dB, på dessa platser kommer olika åtgärder genomföras för att minska bullret.

#### 5.5.4 Kreativ idé för att öka samverkan med de boende

De som arbetar med Hamnbanans projekt har samarbetat med Naturhistoriska museet som har inventerat de fridlysta fladdermössen i området där tunneln ska grävas. För att förbättra kommunikationen med de boende har de gått ut med information i skolorna i området genom att be lärarna informera barnen om fladdermöss. Vidare ska barnen, Naturhistoriska och de som arbetar i Hamnbanans projekt samverka genom att bygga fladdermössholkar till fladdermössen som de kan bo i under tunnelbyggnationen.

#### 5.5.5 Andra likheter mellan projekten

Likheter mellan delprojekten Hjuviks Bryggväg – Gossbydal och Eriksberg – Pölsebo är att de bottnar i samma komplexa problematik i form av att de fysiska intrången som ökar barriäreffekten, bullret och risken för farligt godstransporter. Samtidigt som båda projekten får ta hänsyn till en stadsmiljö, med närboende, rödlistade djur, fornlämningar och åtgärder angående luftkvaliteten, grundvattnet och stadsbilden i området.

I båda områdena finns förskolor nära lokaliserat till bebyggelsen, vilket även bidrar till opinionen. Som Eva så precist uttryckte det angående likheterna mellan delprojekten *”De som gör delprojekten lika är svårigheten att hantera opinionen och kommunikationen med de närboende som får försämrade lokal närmiljö, på grund av att man regionalt ska få en förbättring”*. Eva poängterar att det är viktigt att vara *”artigt envis”*, vilket är något som genomsyrar båda projekten och som Hanna säger *”att det även är av största vikt att väga sina ord innan man yttrar sig”*. Den fysiska barriären skiljer även delsträckorna åt då det i Hjuvik råder en homogen befolkning på båda sidor av vägen medan de på Eriksberg är mer segregat. Många av de boende längs älven vill därför ha kvar barriären, som till stor del försvinner med en tunnel.

## **5.6 Intervju med projektledarna för Enschedes reversibla projekt i Nederländerna**

### 5.6.1 Inledning

I Nederländerna fick jag prata med Erik Jongenotter och Paul Bauman som arbetar på en privat konsulterande ingenjörskontorsfirma som heter *Witteveen Bos*. Erik har varit inblandad i projektet med att förbättra Enschedes bussstråk in till staden. På plats i Enschede fick jag även träffa en del ur projektledningsteamet från deras lokala Trafik- och transportföretag. Gerran Spaan är Trafikrådgivare och har drivit *mobilitetsplanen* och många av frågorna kring satsningarna på busskörfälten.



### 5.6.2 Bakgrund Enschede

Enschede är en stad lokaliserad i södra Nederländerna vid tyska gränsen och har ungefär 160 000 invånare. Sedan 1995 har staden tillsammans med grannstäderna Hengelo och Almelo utvecklat *Bus Rapid Transit* korridorer in till stadens centrum. Bus Rapid Transit eller BRT – är en benämning på en variation av olika offentliga transportsystem, som ger en snabbare och mer effektiv framkomlighet för bussarna. Målet



**Figur 14,** Reversibelt busskörfält i Enschede, Nederländerna.  
Källa: Egen

med BRT är att erbjuda samma service och kvalité som ett spårburet system, som även tillhandhåller bussarnas fördelar genom att de är billigare och flexibla. Staden har under 20 år planerat och satsat på att öka tillgängligheten för kollektivtrafiken genom att kunna erbjuda ett bra och pålitligt bussnät. ”Syftet med satsningarna är att bussarna ska kunna passera trafikstockningar utan att bli försenade” berättar Gerran. Det viktigaste argumentet har varit att få en punktlig tidtabell, men har även gjort bussarna mer frekventa utökade turer.

Kommunen har en mobilitetsplan med fokus på att förbättra framkomligheten i de fyra infartsstråken till Enschede centrum. Gerran säger ”att planen går ut på att i framtiden minska biltrafiken genom att förbättra alternativen.” Framtidsvisionen är att erbjuda ett bra alternativ till privatbilismen i syfte att minska stadens luftföroreningar och binda samman stadens tillgänglighet med högkvalitativa bussförbindelser på snabba och effektiva stråk in till stadens kärna. Framförallt för att garantera en god tillgänglighet mellan regionens arbetsplatser och bostäder. Tydliga riktlinjer vid för lite utrymme har genomgående varit att ta bort pilmakeringar, medans de offentliga ytorna som cykelvägar och grönytor har prioriterats. Sammanlagt har det byggts 10 kilometer busskörfält varav 5 kilometer är reversibla. Satsningarna har främst finansierats av Enschede kommun och intilliggande städer som kompletterats av bidrag från staten. Vissa stråk som det reversibla på Gronaustraat har fått EU-bidrag, genom EU:s projekt TAPESTRY, som satsar på att ändra människors resvanor på privatbilismens bekostnad.<sup>155</sup>

### 5.6.3 Det reversibla busskörfältet på Gronaustraat

Vid det östra infartsstråket finns två reversibla busskörfält sedan början av 2000-talet, som till största delen av tiden fungerar som två reversibla busskörfält i två olika riktningar. Under lördagar och tyska semestrar bildas långa köer av tyska besökare och då kan båda körfälten automatiskt ändras till samma riktning.

<sup>155</sup> StadEnschede, 2010

I den första arbetsplanen planerades det östra stråket att bestå av två busskörfält, ett i varje riktning. Det blev massiva protester bland de boende längst den tätbebyggda trafikerade vägen. Protesterna bottnade i en markkonflikt angående vad ytan behövdes till, då vägen går genom ett välbärgat villaområde med välskötta trädgårdar. Detta utmynnade i en överklagan och en omfattande bearbetning, som resulterade i en andra plan. I den nya planen tog inte busskörfältet lika mycket mark i anspråk, då de planerade två körfälten blev ett reversibelt busskörfält. Protesterna ledde till att projektet tog nästan tre år längre tid än beräknat innan det började byggas. *”Men i slutändan var mycket av den extra planeringen bra”* berättar Gerran.

#### 5.6.4 Samrådsprocessen

Under den andra planens projektering var mycket tid och hänsyn taget till att integrera busskörfältet i omgivningen för att bibehålla kvalitén på livsmiljön.

Gerran säger att *”vi gick hem till alla berörda och hade Kitchen table talk för att höra på allas åsikter för att sedan anpassa utformningen därefter”*. Bland annat tog de delvis hänsyn till om de skulle ta bort parkeringsplatserna eller

bevara gamla träd, alternativt plantera nya. De förskönade även gatan genom att införskaffa designade gatljus (se figur 15).



**Figur 15,** Bostäder längs Gronaustraat. Källa: Egen

Det var en del diskussioner vid införandet angående säkerhet bland den lokala befolkningen. Vidare hade de problem med att räddningstjänsten ville nyttja körfälten även när de inte var i uttryckning. *”Efter hårt kämpande får slutligen räddningstjänsten endast använda det reversibla busskörfältet när de har blåljusen på”* säger Gerran. Den reversibla lösningen används bara i högtrafik. Inom mobilitetsplanen finns det även satellitguidad reseinformation och prioriterade trafikljus, som anpassar bussens prioritet efter tidtabell. *”Är bussen sen får den högsta prioritet automatiskt i korsningarna medans den istället får vänta om den är tidig”* förklarar Gerran.

De har endast spridit lite information via informationsblad till de boende i staden under tiden som busskörfälten byggts. Informationen som de har kommunicerat har främst varit lansering angående satsningarna. De har heller inte haft några informationskampanjer, utan endast låtit busschaufförerna utbildas. *”Enligt Gerran är ”det onödigt att informera holländarna om hur reversibilitet fungerar då de är vana vid lösningarna”*. De har endast valt att vända sig till holländarna och stadens invånare och inte de semestrande tyskarna, som på det reversibla stråket står för den största delen av köbildningen på helgerna. Men Gerran säger *”att när tyskarna ser bussarna susa förbi köerna är det en effektiv marknadsföring till att få folk att välja bussen nästa gång”*.

### 5.6.5 Utvärdering

Färska studier visar att andelen av befolkningen som jobbar i Enschede som väljer att ta bussen ökat successivt de senaste åren. Bara mellan 2002-2006 ökade andelen som åkte kollektivt på vardagarna med 30 procent och på lördagarna ökade andelen med hela 75 procent. Regulariteten i tidtabellen har samtidigt ökat på samtliga dagar, men är även den högst på lördagar. De har infört familjebiljetter, och reducerade helgpriser vilket troligtvis påverkat den höga andelen som åker buss på just lördagar, ”många tar bussen när de ska åka och handla” enligt Erik. Samtidigt som de nyligen införde elektroniska biljettsystemet gjort det mer krångligt att åka kollektivt för de som inte reser regelbundet. Pendelparkeringarna har börjat användas mer frekvent och visat



**Figur 16,** Reversibelt busskörfält i Rotterdam.

Källa :Egen

resultat i att kollektivtrafikandelen ökat mer på de stråk som har pendelparkeringar.”*Det är självklart en stor andel cyklister som ändrat resbeteende och börjat ta bussen, men det är också ett stort antal bilister som börjat åka buss till jobbet*” säger Gerran. Han berättar att de flesta bilisterna som ändrat sina resvanor är de som bor längs med de mest trafikerade infartsstråken, ”*där är tidsvinsten störst om man väljer buss framför bilen*”.

Gerran framhåller vikten av att göra en genomarbetad plan för att skaffa support och säkra att effekterna är väl kommunicerade och utvärderade med aktörerna. Han tror att den största fördelen har varit att de började med mobilitetsplanerna för länge sedan, vilket har möjliggjort att busskörfälten stått klara att användas när trafikens köer helt tog stopp, ”*det var väl tajmat och lite tur*”. Men idag säger Gerran att ”*vi vunnit invånarnas acceptans genom förtroende*.”

## 5.7 Andra exempel på mobility management i Nederländerna

### 5.7.1 Parkeringsplatser

I Amsterdam cyklar eller åker de flesta invånarna kollektivt, för det kostar över 50 euro att parkera inne i Amsterdam, vilket Erik anser ”*att det fungerar bättre än trängselskatter*”. Det finns även pendelparkeringar vid knytpunkterna utanför staden som kostar runt fem euro där det ingår fem kollektivbiljetter in till staden. Han berättar även att arbetsplatserna inte tillhandahåller parkeringsplatser till de anställda vanligtvis, vilket är en förutsättning för att systemet ska fungera. Får även höra om andra *mobility management satsningar*, som att de redan börjat stänga av stadskärnan i Haag för bilister och att hela stadskärnan blir en bilfri zon om två år. Förutom på natten och morgonen då stadskärnan är öppen för lastbilar med tillstånd, att leverera till stadens affärer.

### 5.7.2 Betalning mot att inte köra under byggnation

Erik berättar också om ett annat verktyg som framförallt används under vägbyggnationer runt om i landet där de betalar bilisterna ifall de passerar vid andra tider än i rusningstrafik. Han säger att det fungerar bra att betala bilisterna eftersom det genererar mindre trafik under byggnation. Ett begränsat antal berörda bilar anmäler sig under en viss tid och får därmed en GPS-dosa monterad i bilen som registrerar när de åker på vägen, och sedan mot bevis ger dem betalt om de väljer att köra andra tider. Tyvärr kan inte de som väljer annat färdmedel delta och få pengar.

### **5.8 Sammanfattning informantintervjuer**

Det fungerar bäst att få fler att åka kollektivt i samband med ett införande av ett reversibelt busskörfält om det kombineras med andra satsningar, som exempelvis tätare bussturer, pendelparkeringar och information. Enschede lyckades dock öka sin kollektivtrafikandel avsevärt utan informationsspridning, vilket antagligen beror på att det utfördes i samband med satsningar på kollektivtrafiken. Här är det viktigt att satsa på kollektivtrafiken och informera vid rätt tidpunkt, precis när efterfrågan växer för att skapa förtroende genom att det fungerar första gångerna som bilister testat att ta bussen. De intervjuades projekt som haft opinion har planeringen i efterhand visat sig vara extra viktig. Under Enschedes tre extra år av planering lyckades de vända opinionen genom att lyssna på de boende och integrera busskörfältet och breddningen av vägen med omgivningen. Acceptans bland befolkningen underlättar nya lösningar vilket man kan se att befolkningen både i Enschede och i Värmdö redan var vana vid reversibla körfält innan projektet. En kreativ informationsspridning i form av engagemang i barn och genom vykort och liknande, kan delvis hjälpa till att förflytta ett visst fokus från den negativa opinionen. Sammanlagt har de reversibla lösningarna som jag studerat visa sig vara effektiva åtgärder, där de som varit i form av busskörfält har genererat en ökning i kollektivåkandet.

## 6. DE BOENDES RÖSTER

### 6.1 Inledning

De fyra fokusgrupperna har ägt rum för att förbättra dialogen och för att få en djupare förståelse för de invändningar som de boende upplever i förhållande till etablerandet av ett busskörfält på Hjuviksvägen. Detta för att ta del av deras perspektiv, erfarenheter och synpunkter. Jag ville också undersöka hur man ska lyckas få de boende att ställa bilen i större utsträckning och istället använda sig av en förbättrad kollektivtrafik. Slutligen diskuteras hur de tror att kollektivsatsningarna och trängselskatterna kommer att påverka deras beteende. Citaten jag använt mig av är anonyma men går via individens nummer att koppla till deltagartabellen, där man kan utläsa den citaredes: kön, ålder, om hon/han har barn, bil eller körkort samt pendlingsvanor (se 3.5.3).

### 6.2 Resultat från fokusgrupperna

#### 6.2.1 Vad ser de boende för hinder respektive möjligheter angående ett införande av ett reversibelt busskörfält och varför?

##### *6.2.1.1 Allmänna hinder från de boendes perspektiv*

Bland de boende som deltagit i fokusgrupperna är det många personer som varit engagerade i och som följt trafiksituationen på Hjuviksvägen i många år. *”Här finns en historia, som vi har med oss. Vi har därmed en uppfattning som är ganska tydlig och det är att det är en obalans i projektet där nackdelarna överskrider fördelarna”* slår person 12 fast. Detta är några av de starka känslor som en breddning av Hjuviksvägen väcker.

Att det behövs satsas på kollektivtrafiken i området är alla involverade generellt överens om. De råder en allmän uppfattning i grannskapet om att man inte bara borde göra sig av med Trafikverkets och skattebetalarnas pengar för att det nu finns tilldelat från staten, genom det Västsvenska paketet. Individ 5 anser att *”Trafikverket skyndar på projektet för att inte pengarna ska brinna inne”*. Utan istället satsa på mindre omfattande lösningar, (se 6.2.5.3 De berördas förslag till trimningsåtgärder) tills man utrett projektet ordentligt eller i väntan på en bro. *”Ett framtingat projekt som detta, som kostar mycket när man inte utrett frågan bra är inte ok.”* utbrister person 19. De anser att politikerna i Västra Götaland som tagit beslutet angående delprojektet och det Västsvenska paketet inte har den lokala förankringen som krävs. De är överens om att beslutsfattarna måste lyssna mycket mer på argumenten för och emot. De framhåller att det inte enbart är boende närmast vägen som är engagerade, utan även de som bor längre ifrån Hjuviksvägen är oroliga.

##### *6.2.2.2 Hjuviksvägens hastighet*

Den allmänna uppfattningen bland de deltagande i undersökningen är att Hjuviksvägen är en osäker väg med en hög olycksrisk. Detta är till följd av mycket och tung trafik som överskrider maxhastigheten för att hinna med färjorna. Person 14 förtydligar detta genom att säga *”jag måste skynda till färjan om kön är tio minuter längre än jag trott”*. Sänkt hastighet är bra ur flera synvinklar: det minskar både bullret och vibrationerna och genererar en säkrare trafik. Beräkningar som gjorts i samband med projektet säger även att sänkta hastigheter



skulle minska köerna genom en sänkning i den relativa hastigheten.”*Det finns helt klart fördelar med en sänkt hastighet, men det skulle också märkas när det inte var köer.*”

Deltagare 4 menar att sänkta hastigheter kommer skapa ett dåligt flyt i trafiken. ”*Det är bra med sänkta hastigheter på vägen men det har inget med införandet av ett busskörfält att göra*” tycker individ 15 och syftar på att projektet på Hjuviksvägen inte behöver drivas igenom för att vägen ska få en sänkt hastighet. Eftersom ingen gillar att stå i köer medför det att folk gör farliga saker för att hinna med färjan.

De boende är tveksamma till säkerhetsaspekten med två körfält bredvid varandra med olika hastigheter varav det snabba körfältet trafikeras av tung trafik. ”*Obehagligt och farligt med olika hastigheter i olika körfält*” tycker boende 15, och syftar på att den tunga busstrafiken ska köra parallellt med de stillastående köerna. Vidare vittnar trafikanterna om bidragande stress med barnlämning och tider att passa till en dålig säkerhetsmiljö på vägen. Många kör för fort på Hjuviksvägen och de boende tror inte ens att många vet att delar av sträckan har en maxhastighet på 50 km/h. De boende upplever att boendaspekten har förbisetts och känner oro angående säkerhetsavstånd för frakt av farligt gods, buller och vibrationer. Person 5 uttrycker det ”*hur kan man lägga fokus på att ta hänsyn till Åkergrödor och Hasselsnok när det bor människor här*”.

#### 6.2.2.3 Bristfällig information

De boende upplever att ingen lyssnar på deras synpunkter. Fokusgrupperna är vidare kritiska till all hänvisning till det Västsvenska paketet. ”*Allt hänvisas till K2020 och Västsvenska paketet*” enligt person 7. Vidare tycker de inte att tiden är på deras sida eftersom ”*tid löser alla stora aktörers problem.*” enligt person 6. En boende berättar att det är 70 stycken hus vars ägare vill att husen ska lösas in om man breddar vägen,



Figur 17, Hjuviksvägen Källa: Egen

eftersom man är oroliga för säkerheten. Men enligt uppgifter från Trafikverket behövs det troligtvis inte lösas in några fastigheter. Några av de deltagande tycker att Trafikverket har dubbla agendor och säger att de fått ett politiskt uppdrag, men samtidigt svarar på debattartiklar och säger att ett busskörfält på Hjuviksvägen är viktigt.

#### 6.2.2.4 Olägenheter vs vinster

De boende ställer sig tveksamma till tidsvinsten som enligt förstudien beräknar generera tre minuters mindre restid med bussen genom en utbyggnad av ett busskörfält. Kravet är då att det också måste finnas fungerande bussar och samtrafik. Den stora vinsten är att åker man buss så sparar man ett par minuter. ”*Det är inget incitament för kollektivtrafiken, de enda som gynnas av tre minuters restidsvinst är Västrafik*”. De deltagande är kritiska till att framförallt ett reversibelt busskörfält inte kommer leda till några större tidsvinster eftersom bussarna som

stannar på hållplatserna i Hjuvik måste vävas in och ut från mittkörvägarna vid hållplatserna. ”En extra bussfil kommer inte att gynna pendlingen för hjuvikborna utan det är endast genomfartstrafiken som kommer att främjas” enligt person 12.

## 6.2.2 Hur skulle Trafikverket kunna minska Hjuviksvägens barriäreffekt fysiskt?

### 6.2.2.1 Planskilda gång- och cykelkorsningar

Hjuviksvägen går genom ett tätbefolkat område vilket också gör den till en fysisk barriär som tvingar alla som bor där att korsa vägen utan övergångsställen. Diskussion fördes även kring barriäreffekten och olika lösningar med planskilda korsningar. Majoriteten anser att om man bygger ut vägen kommer de boende att köra bil i ännu större utsträckning eftersom barriäreffekten ökar. ”Finns det inte övergångsställen tar man bilen, samtidigt så tar man bilen om de planskilda

korsningarna inte ligger logiskt” säger person 13. Även om det byggs planskilda korsningar för gång och cykeltrafik så tycker deltagarna att det oavsett också krävs fler övergångsställen.

”Samhället i Hjuvik är byggt kring vägen därför måste vi ha övergångsställen” säger person 19. Trots köerna på Hjuviksvägen idag vill de flesta deltagande ha vägen som den är istället för en utbyggnad, eftersom all trafik minskar farten vilket ökar säkerheten kring vägen. ”Ironiskt nog så bidrar köerna till att det inte sker några olyckor.” enligt deltagare 15.



Figur 18, Planskild gång- och cykeltunnel. Källa: Egen

På grund av trafiksituationen, så kör många hellre sina barn och barnbarn. ”Jag agerar taxi hela tiden för mina barnbarn, då jag inte vill att de går ut och sicksackar mellan bilarna för att komma över vägen” berättar person 10. Det finns en allmän tveksamhet hos en del av de deltagande angående att de planskilda korsningarna kommer användas. ”Folk är vana att gå över vägen och kommer att gena”. Samtliga är dock eniga om att en tunnel är att föredra framför en eventuell bro. Majoriteten ser helst att det byggs övergångsställen istället, men kan de få båda, så vore det bäst. Person 5 tror på smala vägar, ”enda nackdelen med en smal väg är sikten, en sänkt hastighet minskar barriäreffekt och ger mer flöde i trafiken”.

”Barn springer över vägen” säger person 18, angående att det krävs en väldigt bra tillgänglighet för att befolkningen ska välja de planskilda korsningarna. ”Att lära gamla hundar att sitta och få de boende att använda planskilda korsningar är ödesdömt” tycker person 7. Eftersom färjorna kommer så tätt är det svårt att ta sig över vägen. De tror att beteenden är svårt att ändra på. ”Pudelns kärna är färjetrafiken.” enligt person 7. Även om man skulle kunna sätta in fler färjor, vilket inte går då färjorna går i skyttetrafik i rusningstider, så kommer folk ändå att skynda till färjan.

### 6.2.3 Vad finns det enligt de boende för möjligheter att förändra befintliga resmönster hos dem som använder vägen i en mer hållbar riktning?

#### 6.2.3.1 Hur fungerar kollektivtrafiken?

Uppfattningen angående kollektivtrafiken är delad bland de deltagande. Det finns några som mestadels åker kollektivt och dessa upplever att det fungerar bra, trots att de måste göra ett byte under resan till arbetet. Det är endast på sommarhalvåret som det är besvärligt. Sträckan ner mot färjan är en flaskhals. Några tycker det är viktigt att generera förutsättningar för en bra kollektivtrafik i området. ”*Framkomligheten fungerar mycket bra med buss idag, framförallt efter Hällsvik med det särskilda busskörfället*” berättar boende 11. Samma person tror resbeteendet beror på ”*ett feltänk i grunden, jag förstår barnföräldrarna men jag delar inte deras uppfattning om att vi inte kommer att åka mer kollektivt*”. Viktigt att det finns en fungerande kollektivtrafik i staden som tar vid. Genom olika sorters information, marknadsföringsutskick och andra metoder har man under de senaste åren försökt locka invånarna att ta bussen ute i Hjuvik. Man talar om att bussen ska gå snabbare och ge mer effektiva resor jämfört med bil. De boende förstår inte hur det ska gå ihop eftersom Hjuvik är ett boendeområde med främst barnfamiljer som både ska handla och hämta barn. ”*Trafiken måste ta hänsyn till att vi har barn*” säger person 20.

#### 6.2.3.2 Hjuvikbor och öbor

Majoriteten anser att eftersom Öckerö är en liten kommun så bryr de sig om, lyssnar på och står upp för sina invånare. De boende i Hjuvik bor i Göteborg som är en stor kommun. ”*Jag tror att människor känner sig överkörda av sin egen kommun*” utbrister person 19. De som bor i Hjuvik upplever även att man hållit dem utanför under hela vägens historia och mest satsat på vad som blir bäst för öborna. De boende i Hjuvik tycker vidare att de blivit särbehandlade av Göteborgs kommun genom att de anser att Torslandaborna åker för mycket bil, vilket kommunen försökt ändra på, bland annat genom kampanjen Vägvanor.<sup>156</sup> ”*Folk som bor här är som alla andra, alla fattar ju att det är bättre att ta bussen, men ett antal år när barnen är små tar man bilen, det går inte att bygga bort. Vill inte heller tro att öborna är annorlunda än alla andra*” säger deltagare 20.



**Figur 19**, Hjuviks Bryggvägs rondell där det reversibla busskörfället planeras att börja Foto: Urban Jansson

#### 6.2.3.3 Resbeteende

”*Ångbåten gick snabbare för 65 år sedan jämfört med dagens tidtabeller till city*” berättar person 14. Med en bro till öarna kommer trafiktiden att minska, alla ska inte enbart in till Göteborgs centrum. Många ska vidare till arbetet utanför stadens centrum. Deltagare 13 tror

<sup>156</sup> Vägvanors hemsida



inte att fler tar bussen med ett busskörfält *”utan att det endast blir en marginell skillnad”*. Många tycker bussen fungerar bra när man arbetar längs vägen eller i Göteborgs centrum, men ska man vidare tar det mycket extra tid att åka kollektivt. Ett exempel på att det fungerar att åka kollektivt även om man har små barn på både skola och dagis är deltagare 16, som varje dag kör barnen till skola och förskola och sedan ställer bilen och tar bussen till arbetet. Han anser att det handlar om beteende, har man exempelvis bilen på verkstad en vecka lär man sig eventuellt ett nytt beteende.

#### 6.2.3.4 Separerad väg

Hur man än gör så talar allt för att biltrafiken kommer att öka fram till 2020, oavsett om delprojektet på Hjuviksvägen blir verklighet. Majoriteten av de deltagande vill ha en separerad väg, där öborna kör på en väg genom Hästevik till en bro medans de boende i Hjuvik fortsätter att använda Hjuviksvägen (se figur 5). Eftersom trafiken beräknas att öka anser majoriteten av de deltagande att vägen från Hjuvik måste separeras från öarna. *”Vi kan inte ha trafik på samma väg från Hjuvik och öarna.”* enligt individ 5. *”Jag är principiellt för en bro men tycker det är bra om man samtidigt satsar på kollektivtrafiken”* säger person 11.

#### 6.2.3.5 Dubbeldäckarna

Det största problemet upplever många av de deltagande är att man bygger busstrafik till öborna som inte vill åka buss. *”Vi måste få folk från öarna att åka buss”* säger person 13. De deltagande Hjuviksborna tycker att öborna inte kan försvara sitt sett att tänka angående att *”ha kvar ö-känslan”*, eftersom så många pendlar via Hjuviksvägen. De boende i Hjuvik upplever ett starkt missnöje angående att öborna inte fick information om nackdelarna med att rösta nej till en bro. *”Odemokratiskt att vi inte fick vara med och rösta, öborna skaffar ju bilar redan när de är unga.”* säger deltagare 7. Vidare anser de att det är märkligt att Trafikverket rättar sig till en anpassning av färjetrafik som förväntas erbjuda lika god service som en eventuell brolösning. De anser att problemet med trafiken på Hjuviksvägen i huvudsak genereras av trafiken från öarna. *”Kommer inte ö-trafiken att bli mer kollektiv, det vill säga fler människor i bilarna, eller på bussarna så går inte problemet att lösa.”* enligt person 14. Direktbussarna från öarna till centrala Göteborg upplevs provocerande då de ofta åker tomma in till Göteborgs central. De deltagande undrar varför inte bussarna kan stoppa på ett ställe längst Hjuviksvägen, för det skulle öka motiven till att ta bussen avsevärt om de även stannade på exempelvis Hjuviks Bryggväg. *”Man bör fokusera lika mycket på alla”* tycker individ 20. Majoriteten tror att de skulle åka mer buss om de kunde ta expressbussarna.

#### 6.2.3.6 Vandrande skolbussar

Vandrade skolbussar innebär att föräldrarna i grannskapet turas om att gå med barnen till skolan. Vissa av de deltagande föräldrarna har erfarenhet av denna metod och anser att den delvis fungerar. Vandrande skolbussar fungerar bättre i Hällsvik för där går man på vägar inne i området, och behöver inte korsa eller gå längst med den hårt trafikerade Hjuviksvägen. I Hästevik tycker de åtgärden fungerar sämre på grund av att man då måste korsa Hjuviksvägen för att nå skolan och eftersom det är längre avstånd mellan husen. *”Men barnen kan inte gå en halvmil eller i vilket väder som helst”* säger person 15. Några föräldrar anser att inte alla kan bo i ett förtätat stadsområde, där vandrande skolbussar appliceras bäst. *”De passar bättre i*

*tätbebyggelse, här ute handlar det om en annan typ av boende.*” tycker person 20. ”Vi har testat detta men det fungerar inte i praktiken och passar inte varje dag.” berättar person 15.

#### 6.2.4 Hur mycket kommer projektets införande samt trängselskatterna påverka erat framtida reseval samt andra trafikanter på Hjuviksvägen?

##### *6.2.4.1 Framtidens bilåkande med trängselskatter*

Person 7 tror ”Att trängselskatterna först får en chockartad effekt, men sedan så kommer folk köra i varje fall, genom att exempelvis börja pendla till Torslandakrysset”. Trängselskatterna ihop med ett allt dyrare bränsle tror många av de deltagande inte kommer att hindra dem från att köra bil. ”Det går inte någon sådan nöd på oss att vi kommer åka mindre bil med trängselskatter, vilket vi kan se då de ökade bensinpriserna inte spelat någon roll för andelen bilresor” säger individ 12. Majoriteten av de deltagande tror därför inte att trängselskatterna eller ett busskörfält på Hjuviksvägen kommer att påverka bilåkandet nämnvärt. Deltagare 11 tycker att ”en fungerande kollektivtrafik är angeläget oavsett om det så småningom blir bro eller inte eftersom jag tror att vi inom en snar framtid kommer att få en ganska kraftig höjning av priserna för energianvändning och då gäller det att det finns fungerande bussalternativ”.

##### *6.2.4.3 Lila express är både ett bra och ett dåligt exempel på en hållbar lösning*

Lila express har flyttat sitt hållplatsläge till den nyutbyggda utomhusterminalen som ligger på parkeringen utanför Nils Eriksson terminalen. Det genererar ytterligare avstånd till andra hållplatser samtidigt som man nu måste vänta på bussen utomhus. Det nya bussläget upplevs som en försämring och ett ”otäckt ställe”. En positiv utveckling är att Lila express börjat gå via hållplatsen Järnvågen (vid Järntorget) över Älvsborgsbron istället för via Götaälvsbron. Statistik från Västtrafik visar att allt fler börjat åka kollektivt sedan bussen ändrat färdsträcka. ”Gör sådana åtgärder istället, det är jättebra! Men sätt inte bussen vid ett blåshål på centralen, det är ett bakåttag” tycker person 7 och får medhåll från de andra.

##### *6.2.4.4 De berördas förslag till trimningsåtgärder*

Enligt de deltagande finns det omfattande åtgärder och enkla lösningar till en lägre kostnad för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på Hjuviksvägen. Nedan följer en del förslag som Nätverket Hjuviksvägen har kommit fram till, samt andra förslag som de boende framförde under fokusgrupperna. Trafikverket uppmanas inledningsvis att göra något som är enkelt som att sätta upp fartkameror, bygga gupp och fler övergångsställen samt sänka hastigheten på Hjuviksvägen. Ett antal olika förslag på hur man bäst kan hämta upp de boende som bor långt från Hjuviksvägen för att åka till en samlingsplats diskuteras. ”Måste försöka samla upp folk i en flexlinje och köra till en samlingsplats” säger deltagare 5. Bussen borde distribueras till vissa hållplatser så det inte blir hållplatser överallt. Ett annat förslag var att 5ans spårvagn skulle förlängas till Torslanda krysset med bussar som tar vid efter krysset tycker individ 9. Det kommer att påverka beteendet med tvärförbindelser anser många av de deltagande.

De boende anser att det måste finnas fler bussar om kollektivtrafiken ska öka. *”Det bör finnas minst en buss på varje färja”* enligt person 6. I första hand måste diskussion föras med Göteborgs stads politiker, det är inte Trafikverket som är den första samtalspartnern. Timglashållplatser och en balanserad färjetrafik är andra åtgärder på rådande trafiksituation som kommer från Nätverket Hjuviksvägen. Förslaget med en balanserad färjetrafik skulle kunna testas utan större kostnad, där busstrafik och färjetabell kan anpassas till varandra, för att ge fri färd för bussarna under tiden som färjan kör. *”Det skulle gynna framkomligheten utan ett busskörfält med en färjetrafik på 6,5 minuters mellanrum”*, säger person 2. På morgonen borde färjorna köra med en kapacitet som Hjuviksvägen klarar av. *”För oss öbor så spelar det ju ingen roll om vi sitter 10-20 minuter i kö på Hönö eller på Hjuviksvägen, restiden blir ändå den samma. Dessutom skulle det kunna leda till att fler börjar samåka, bussens incitament ökar och skapar mindre köer”* säger person 14.

Andra förslag som de flesta är eniga i, är att sätta en betalstation vid färjeläget eller avgiftsbelägga färjorna. *”Avgiftsbelägg färjorna med ett busskort per bil då det mest gynnar kollektivtrafiken.”* tycker deltagare 13. Förslagsvis bör endast biltrafiken betala för att åka med färjan, den kan appliceras till ett självkostnadspris som tillexempel Gotlandstrafiken gör. De deltagande är överens i att om man får kollektivtrafiken att fungera, så blir det positivt för projektet. Person 5 säger *”att om Trafikverket bara får till en förbättring är det bara utav godo”*.

### **6.3 Sammanfattning fokusgrupper**

Sammanfattningsvis anser de boende att projektets syfte att öka attraktiviteten och framkomligheten för kollektivtrafiken på Hjuviksvägen, borde gå att lösa på andra sätt än genom ett busskörfält. Majoriteten av de deltagande är emot delprojektet och kämpar istället aktivt för en brolösning via Hällsvik. Detta för att få mindre trafik på Hjuviksvägen då genomfartstrafiken från öarna försvinner. De är vidare kritiska till att projektets fördelar överstiger nackdelarna. De som är negativa till projektet tycker delprojektet bidrar till en ännu osäkrare trafikmiljö på Hjuviksvägen med en ökad barriäreffekt och ett minskat avstånd till farligt gods vilket genererar mer vibrationer och buller. Buller och barriäreffekten kan även reduceras genom åtgärder i form av bullerskärmar och planskilda korsningar. Samtliga deltagande tycker det är bra att förbättra kollektivtrafiken, men inte till varje pris. De boende på Hjuviksvägen känner sig bortglömda av både Trafikverket och kommunen och vill att dessa lyssnar mer på de boendes synpunkter och förslag till åtgärder, som innebär att vägen inte behöver breddas, men ändå ökar kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet, exempelvis timglashållplatser och balanserad färjetrafik. De boende är oroliga inför hur vägens trafiksituation kommer se ut i framtiden och hur tryggt det blir för deras barn och barnbarn i området. De deltagande vill helst ha sänkta hastigheter, fartkameror och övergångställen, men de flesta är även försiktigt positiva till en eller flera planskilda korsningar för gång- och cykeltrafikanter. Sammantaget är det många olika boende som vill göra sin mening hörd och andra aktörers intressen och perspektiv som måste tas i beaktande, vilket visar på hela trafikfrågans komplexa natur.

## 7. ANALYS

### 7.1 Introduktion

I detta kapitel ska jag först analysera resultatet av planeringsprocessen på Hjuviksvägen och därefter fortsätter analysen av informantintervjuernas och fokusgruppernas resultat, strukturerat utifrån frågeställningarna.

### 7.2 Hur har planeringsprocessen hittills gått till inom delprojektet på Hjuviksvägen?

#### 7.2.1 Hjuviks vägstruktur

Vägstrukturen i Hjuvik och ut till Öckerö kommun är underdimensionerad och infrastrukturplaneringen har inte hängt med i områdets utveckling när det gäller bebyggelse och ökat boende. Själva vägnätet utgår från Hjuviksvägen som omges av smala återvändsgator som går in långt bland bebyggelsen, där många av vägarna ägs av olika vägföreningar i grannskapet. Denna vägstruktur medför att samtlig trafik väster om Gossbydal ända ut till Rörö, är beroende av Hjuviksvägen för att komma in till Hisingen och Göteborg. Samtidigt har bebyggelsen som ligger i direkt anslutning till vägen, fornlämningar och miljövården hindrat vägen från att utvecklas efter det ökade transportbehovet. Situationen är unik av sitt slag i Sverige och sammantaget gör det Hjuviksvägen extra sårbar.

Tidigare införanden av biltullar i Stockholm och London tyder på att införandet i Göteborg vid årsskiftet 2013 leder till att människor kommer att ändra sin färdhetsanvändning. Båda dessa städer, som har fler och mer kapitalstarka invånare än Göteborg, har visat att biltullar medför en minskning i bilåkandet. Begreppet *demonstrationseffekter*<sup>157</sup> kan även användas genom att demonstrera för andra aktuella platser hur bra något fungerar.

Demonstrationseffekten talar också för att bilresandet i Göteborg bör minska genom att London och Stockholm införande statuera som lyckade exempel över hur det blev efter införandet av biltullar. Det svåra är att bedöma vilka grupper av befolkningen som ändrat beteende. De medelålders männen i Torslanda är en av de befolkningsgrupper som är mest negativa till de kommande trängselskatterna i hela Göteborg. Det är även i Torslanda som kommunpartiet *Vägvalet* startade, vilket är ett parti som är emot trängselskatterna.<sup>158</sup> Hjuvik, och andra delar av Torslandas väg- och boendestruktur, har byggt fast invånarna i ett bilberoende som det är svårt att bryta. Speciellt då Torslandaborna generellt uppfyller kriterier som enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut begränsar personers benägenhet att förändra sitt beteende - som deras ekonomiska situation, bekvämlighet, attityd och förtroende.<sup>159</sup>

#### 7.2.2 De boende kring Hjuviksvägen framtida resbeteende

Att resa kollektivt ökar generellt restidskvoten och minskar tidsbudgeten och den tid som blir över till annat jämfört med att åka bil, vilket påverkar valet av beteende.<sup>160</sup> Busskörfälten längs väg 155 på Hisingen styrker kollektivtrafikens ställning i förhållande till bilen. Under

---

<sup>157</sup> Banister, 2009

<sup>158</sup> Vägvalets hemsida

<sup>159</sup> Statens Transport och forskningsinstitut, 2007

<sup>160</sup> Hägerstrand, 2009

högtrafik kommer det vanligtvis att gå snabbare att åka kollektivtrafik jämfört mer bil, efter alla satsningar på att förbättra kollektivtrafiken och införandet av trängselskatter. Detta tyder i sig på att dessa satsningar kommer att generera en överflyttning av bilister till kollektivtrafiken.

Att uppnå K2020 mål med en fördubbling av kollektivtrafiksandelen är ett högt satt mål. Det mesta talar för att kollektivtrafiken kommer att öka, men att nå en fördubbling bland de boende i Hjuvik och på Öckerö kommun kräver en attitydförändring. Den låga andelen som idag åker kollektivt på Hjuviksvägen ökar dock chanserna eftersom det inte kräver lika många som byter färdmedel i faktiska siffror - för att uppnå en fördubbling - samtidigt kör befolkningen i allmänhet ovanligt mycket bil.<sup>161</sup>

### 7.2.3 Gemensamt plansamarbete mellan Öckerö och Göteborgs kommun

För att ändra resvanorna bland invånarna i Torslanda krävs en vilja att förändra beteenden hos invånarna och ett accepterande av ett kollektivt ansvar. En rimlig tolkning av vad som krävs för att få många av de boende i Hjuvik att ändra sin attityd till att vilja ändra sitt beteende, är att man även måste satsa mer på att få öborna att åka kollektivt. Eftersom Öckerö kommun hittills satsat mycket på hårda åtgärder genom att förbättra kollektivtrafiken för sina invånare, behöver de nu satsa på mer mjuka åtgärder som information och attitydpåverkan - för att också få dem att testa bussen. Här är det väsentligt att satsa på att utöka samarbetet mellan Öckerö och Göteborgs kommun samt andra berörda organisationer.

De båda kommunerna behöver försöka samarbeta mer i planeringen och utvecklingen av områdets kommunikationer på väg 155. Samarbetet gäller även det pågående planarbetet, då det skapar onödiga konflikter i och med att deras översiktsplaner motsäger varandra. Exempelvis skiljer sig deras mål åt angående att expandera befolkningsmässigt, eftersom Öckerö satsar på att utveckla och bygga nytt medans Hjuvik har bebyggelsestopp på grund av vägens kapacitetsbrist.<sup>162</sup> <sup>163</sup>De vore bättre om de var ett föredöme för sina invånare och gav signaler om att vi löser vårt problem med Hjuviksvägens trafiksituation tillsammans. De borde ha ett samarbete som leder till delade mål angående att förbättra kollektivtrafiken där de arbetar med att påverka sina invånares färd sätt genom att lyssna på dem. Exempelvis skulle de satsa på att få Öckerös expressbussar att stanna en gång på Hjuviksvägen också, och då vid en hållplats med pendelparkering. Transportplaneringen måste involvera invånarna så att det finns en förståelse och en vilja bakom besluten. Människor är ofta duktiga på att ta sig runt åtgärder och det krävs starka åtgärder som ger stöd åt bilåkarna att bryta sina inkörda vanor.

## **7.3 Erfarenheter från liknande projekt**

### 7.3.1 Studerade projekt

I detta avsnitt analyserar jag de erfarenheter jag fått från de besökta projekt och de intervjuer som där genomfördes och ger förslag på hur man kan tillämpa dessa inom delprojektet på

---

<sup>161</sup>Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket & Luftfartstyrelsen, 2006

<sup>162</sup>Översiktsplan Öckerö kommun, 2006

<sup>163</sup>Tjänsteutlåtande Torslanda, Översiktsplan, 2007

Hjuviksvägen. I rekommendationer och reflektioner (se kapitel 9) ger jag vidare mer konkreta förslag på hur man skulle kunna använda erfarenheterna från intervjuerna.

### 7.3.2 Likheter mellan de reversibla vägprojekten

Likheter mellan de reversibla projekten är att de har samma ojämna riktningsfördelning (på morgonen går cirka 70 % av trafiken åt ena hållet och 30 % åt det andra och på eftermiddagen tvärt om). Förutom utformningsmässiga likheter är busstrafiken det enda kollektiva färdmedlet som trafikerar de berörda projektens vägar och går tätt under rusningstrafik. En skillnad mellan de andra studerade projekten jämfört med det på Hjuviksvägen, är att på de andra sträckorna (förutom i Enschede), tog många av de boende redan bussen till jobbet innan det blev reversibelt. På Hjuviksvägen har man möjlighet att påverka mer, vilket det reversibla busskörfältet i Enschede är ett lyckat exempel på med upp till 75 procentig ökning av kollektivtrafiksresorna (se 5.7). På samtliga undersökta delsträckor bildades köer under högtrafik som även bussarna fastnade i innan de reversibla busskörfälten byggdes, dessa lösningar som i efterhand har skapat fri framkomlighet för bussarna. Det har haft ett bättre utgångsläge till att förbättra för de boende inom de andra projekten. Det är lättare att skapa en positiv stämning när projekten medför en förbättring för de berörda. Exempelvis Skärgårdsvägens reversibla samåkningsfält har ett bättre utgångsläge eftersom trafikköerna försvann för samtlig trafik vid införandet av ett reversibelt körfält (se 5.3). Hamnbanan som projekt tillhör däremot en annan kategori med mindre fördelar för de boende, som har svårare att påverka projektet eftersom det är av nationellt intresse på grund av dess strategiska läge till Nordens största hamn (se 5.5).

### 7.3.3 Tornavägen, Lund

Vid införande av ett reversibelt busskörfält bör vi lära av Lunds problem med att inte alla bussförare utnyttjar det reversibla körfältet. Vid en etablering av ett reversibelt busskörfält på Hjuviksvägen bör detta förebyggas redan i startskedet genom möten, kontinuerlig dialog och informationsspridning med Västtrafik och deras chaufförer (se 5.2.4).<sup>164</sup>

### 7.3.4 Ekerövägen, Stockholm

Projektledaren för projektet på Ekerövägen har arbetat vidare med att fördjupa deras intressentanalys, genom att definiera de olika målgrupperna och deras intressen (se 5.4.4). Eftersom det också har gjorts en intressentanalys inom delprojektet på Hjuviksvägen, vore det bra att kartlägga var någonstans de olika målgrupperna befinner sig. I syfte att lättare förstå varandra och för att kunna förbättra relationen ömsesidigt. Efter att ha gjort en kartläggning av målgruppen via en intressentanalys kan man sedan anpassa kampanjerna till det stadium som den definierade målgruppen befinner sig på exempelvis genom Stage of Change Model. Detta för att veta om man ska fokusera på att öka medvetandet om problemet, förändra attityder, förändra beteendet eller stödja det nya beteendet. Med hjälp av denna modell kan jag identifiera att många av de boende befinner sig på steget *Contemplation*, som handlar om att förändra attityder. Eftersom de boende efter alla kampanjer är väl medvetna om vägens kapacitetsbrist är det viljan att ändra beteende som man ska fokusera på, men att uppnå acceptans är ett av de svåraste stegen. När väl delprojektet på Hjuviksvägen är utbyggt kan

---

<sup>164</sup> Skånetrafiken & Lunds kommun, 2011

man successivt gå över till att fokusera mer på att förändra beteendet genom *Preperation* och inför själva förändringen av beteendet *Action*. Sedan stödjer man befintligt beteende genom *Maintenance*, för att de boende ska vidmakthålla sitt beteende och inte gå ett steg i fel riktning och därigenom får delaktighet i beslutsprocessen. Även om beteendeförändringen endast är marginell efter kampanjen Nya Vägvanor kanske attityden till att ändra beteende har förbättrats. Bara för att fler inte ändrat beteende betyder ju inte att Hjuviks befolkning flyttat fram ett steg på The Change model. Eftersom att ändra attityd anses vara det svåraste steget att passera, blir det enklare att nå de andra stegen mot ett förändrat beteende efter att detta är uppnått.<sup>165</sup>

#### 7.5.5 Nederländerna

Nederländerna har många och stora motorvägar medan busskörfälten endast är lokaliserade i städerna. Detta i syfte att försöka prioritera busstrafiken i städerna i ett land med enormt mycket trafik och långa köer. Landet är ett levande exempel på att teorin om inducerad trafik stämmer, då de ideligen bygger fler filer och stora trafikplatser för att mätta efterfrågan. Samtidigt som ett dåligt utbyggt kollektivtrafiknät utanför städerna genererar mer trafik. Nederländerna är platt och har mildt klimat eftersom Lund har bra förhållanden för cyklister har Nederländerna optimala förhållanden. Nederländernas städer är ett föredöme ur ett hållbart mobilitetsperspektiv i jämförelse med andra städer transporterar sig till stora delar med kollektivtrafik och cykel.

Systemet i Nederländerna där man betalar bilister att köra under andra tider skulle även kunna testas i Sverige som en mobility management i byggskedet åtgärd inom några projekt. Systemet bör då utvecklas så att man även kan erbjuda ersättning för de som väljer alternativa vägar och framförallt de som väljer andra färdmedel. Exempelvis att man kunde bevisa om man åkt kollektivt eller till och med cyklat, men återgårderna bör vända sig till de som kör bil på den aktuella sträckan vanligtvis.

### **7.4 De boendes synpunkter, erfarenheter och acceptans till att ändra resbeteende?**

#### 7.4.1 Skillnader mellan könen

En intressant reflektion som kan vara värt att nämna är att några genusskillnader som både Statens väg- och transportforskningsinstitut och Larsen & Topsøe-Jensen tar upp beträffande beteende och attityder stämmer överens med observationer från fokusgrupperna. De män som deltog verkade generellt mer bilvänligt inställda jämfört med kvinnorna. Detta kan bero på att männen kör bil i högre utsträckning. Majoriteten av kvinnorna som deltog var mer benägna; att acceptera restriktioner för biltrafiken i detta fall i form av en högre acceptans till trängselskatter och att ta utrymme från bilarna till kollektivtrafiken.<sup>166 167</sup>

#### 7.4.2 Brolösning

Det finns en stark ”vi och dom” stämning mellan Torslandaborna och öborna som går långt tillbaka i tiden och nu vaknat i samband med brofrågan. Detta komplicerar hela

---

<sup>165</sup> Statens Väg och Transportforskningsinstitut, 2007

<sup>166</sup> Larsen & Topsøe-Jensen, 1995

<sup>167</sup> Statens Väg och Transportforskningsinstitut, 2007

utvecklingsarbetet med Hjuviksvägen. De argument som Nätverket Hjuviksvägen och de deltagande personerna i fokusgrupperna har, består till stora delar av enklare åtgärder i väntan på en fast förbindelse. Eftersom Öckerö kommun röstat nej två gånger till en broförbindelse, så gör det bron till en politiskt känslig fråga. Man vet varken när, var eller hur beslutet om en fast förbindelse kommer att tas och som då kommer ta lång tid att förverkliga. Eftersom många av de boende längst Hjuviksvägen tycker det är onödigt att bredda Hjuviksvägen med ett busskörfält om sedan en bro, som de förespråkar byggs, kanske kan medföra att det inte längre finns behov av ett busskörfält. Det är dock oklart varifrån en eventuell bro skulle utgå, därför kan man i dagsläget inte veta om ett busskörfält kommer behövas på Hjuviksvägen efter att en bro är byggd. Kommer en framtida bro att anlöpa Hjuviksvägen kommer busskörfältet behövas mer än någonsin, men om bron skulle trafikera en ny väg via Hästevik bort till Amhult/Gossbydal är det frågan hur mycket busskörfältet på Hjuviksvägen kommer att behövas.

Jag ser även att de deltagande inte själva ser att ett busskörfält skulle ge någon större förändring i färdmedelsanvändning. En rimlig tolkning till detta är att de inte vill ge delprojektet på Hjuviksvägen någon avgörande betydelse, eftersom de är emot en breddning av Hjuviksvägen. En bro kommer förenkla både för kollektivtrafiken och för att köra bil. Detta gör att jag har svårt att se att en bro skulle generera en ökad efterfrågan på kollektivtrafik i lika hög grad som ett busskörfält skulle göra utan andra åtgärder, speciellt om en bro tar bort köerna in till Göteborg. Även en balanserad färjetrafik skulle gynna både bil- och busstrafiken, vilket inte heller skapar samma incitament till kollektivtrafiken som ett busskörfält gör, men är ett förslag från de boende som bör bemötas och utredas.

#### 7.4.3 Utmaningen

De boende som deltog i fokusgrupperna återkom till att det tar längre tid att åka kollektivt och att det är busstrafikens största utmaning. Attityden och beteendet hos de deltagande i fokusgrupperna visar på vad de tycker och hur de betar sig, vilket beror på vart i livet de befinner sig för tillfället. Allt tyder på att ett busskörfält kommer påverka mer än de boende tror och vill erkänna, eftersom tidigare forskning och teori säger att restidskvoten har stor betydelse för val av färdmedel. De deltagare som inte har körkort eller bil var av naturliga skäl mindre negativa till trängselskatternas införande. Utmaningen på Hjuviksvägen är att de olika nätverken är så bra på att föra lobbyverksamhet och få med sig andra grupper och att de boende som är negativa till delprojektet kan göra om samtliga möjligheter till hinder. Exempelvis ser några av dem planskilda korsningar som en nackdel eftersom de tycker att det är ett stort ingrepp i miljön, som ingen kommer använda sig av eller så anser de att ett busskörfält bara kommer gynna öborna etc. Det vill säga, problemet ligger snarare inom de olika intressegrupperingarna, än mot själva trafikproblemet i sig, genom en förskjutning av fokus.

#### 7.4.4 Hållbar lösning

Det mesta talar för att ett reversibelt busskörfält är ett mer hållbart alternativ jämfört med ett vanligt busskörfält utifrån alla begreppets tre dimensioner, socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Socioekonomiskt eftersom denna lösning är situationsanpassad till Hjuviksvägens ojämna



riktningsfördelning och därmed förbättrar bussens framkomlighet i båda riktningarna, där det för tillfället behövs. Jämför man ett reversibelt busskörfält med två busskörfält, ett i vardera riktningen, så tar ett busskörfält mindre plats och naturresurser i anspråk, vilket är billigare ekonomiskt, ekologiskt, och i detta fall även socialt eftersom de ligger bostäder direkt intill Hjuviksvägen. Satsningar på kollektivtrafiken är en förutsättning för att trängselskatternas införande ska lyckas med att minska bilåkandet vilket i sin tur är en ekologisk utveckling som minskar både de lokala och globala utsläppen. Det mesta talar dessutom för att denna åtgärd även genererar en bättre och trafiksäkrare miljö på Hjuviksvägen på längre sikt, på grund av att utbyggnaden leder till åtgärder som bullerplank och planskilda korsningar.

## 8. SLUTSATSER

Här binder jag samman uppsatsens delar genom att sammanfattat redogöra för och diskutera vad jag kommit fram till och återkoppla till uppsatsens syfte.

Sammanlagt har de studerade reversibla lösningarna visat sig vara effektiva återgårdar, där de som varit i form av busskörfält har genererat en ökning i kollektivåkandet. Det bästa är att kombinera ett införande av ett reversibelt busskörfält ihop med andra mjuka och hårda mobility management satsningar. I de intervjuades projekt som haft opinion har planeringen i efterhand visat sig vara extra viktig. Hjuviks problem härstammar från att Hjuviksvägen inte hängt med inom områdets bebyggelseutveckling. Detta har resulterat en trafikfarlig situation längs vägen, vilket fått den engagerade befolkningen att bilda olika nätverk med skilda åsikter angående Hjuviksvägens framtid. Samtidigt finns det andra regler och krav att ta hänsyn till som de nationella miljömålen samt kraven angående farligt gods och buller. Samtliga deltagande i fokusgrupperna tycker det är bra att förbättra kollektivtrafiken, men inte till varje pris, de tycker att Hjuviksvägens situation borde gå att lösa på andra sätt än genom ett busskörfält. Sammantaget är det många olika boende som vill göra sin mening hörd och andra aktörers intressen och perspektiv som måste tas i beaktande, vilket visar på hela trafikfrågans komplexa natur, där det är svårt att tillgodose allas behov och krav.

Öckerö och Göteborgs kommun behöver börja samarbeta mer i planeringen av utvecklingen angående väg 155/Öckeröledens kommunikationer. Det mesta talar för att det vore bättre för den framtida planeringsprocessen om de båda kommunerna försökte lösa sitt gemensamma problem med Hjuviksvägens trafiksituation tillsammans. Ett samarbete som eventuellt kunde leda till gemensamma mål, men som inte motsäger varandra, som de båda kommunernas översiktsplaner för tillfället gör.

För att uppnå Västsvenska paketets mål om en långsiktig hållbar transportförsörjning på västra Hisingen krävs en ökning i kollektivtrafikens attraktivitet och en friare framkomlighet för bussarna som trafikerar Öckeröleden. Kapacitetssökande åtgärder som konventionella vägutbyggnader är kortsiktiga lösningar för biltrafiken. De gynnar inte kollektivtrafiken utan ökar bilismen och leder till fenomen som inducerad trafik och bebyggelseutspridning. Ett reversibelt busskörfält innebär att kollektivtrafiken blir mer flexibel där balansen mellan graden av användande och den samhällsekonomiska kostnaden blir jämnare.

Studiens resultat visar att man kan dra lärdom av tidigare reversibla projekt, men att det är platsens unika kontext som är det viktigaste för att få till stånd en situationsanpassad lösning. En eventuell fast förbindelse till Öckerö kommun förväntas ta lång tid att få till stånd, och Hjuviksvägens situation måste man göra något åt idag. För att utveckla en hållbar mobilitet i området, krävs det en helhetslösning som främjar och prioriterar den kollektiva nyttan framför den privata. Så med den kunskap som jag förvärvat under uppsatsens gång, drar jag slutsatsen att ett reversibelt busskörfält är en del av lösningen och den mest hållbara åtgärden på kort och medellång sikt, eftersom den är situationsanpassad och ger incitament till att åka kollektivt.

## 9. AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER

Avslutningsvis fördjupar jag diskussionen i egna reflektioner kring uppsatsen och ger rekommendationer till Trafikverket.

### *Globala beteendeproblem*

Studier visar att sitta i bilköer är en av de saker som vi människor upplever som mest onödig användning av tiden. Det innebär att om bussarna snabbt åker förbi bilköerna, är det uppenbart en bra marknadsföring för kollektivtrafiken i området och pekar på att fler kommer välja bussen oftare. Men det finns en risk att ett busskörfält på Hjuviksvägen inte kommer ge det resultat som man beräknat och hoppas på, mycket på grund av att en opinion är emot projektet. Enligt Gärling och Lokopoloulos påverkas visserligen de berördas inställning av hur väl en åtgärd kommer att fungera.<sup>168</sup> Beteendeförändringar är dock vidare svåra att få till stånd om de berörda måste ge avkall på en privat nytta som att köra bil, framför den kollektiva nyttan som att resa med kollektivtrafiken innebär. Detta trots att bussen främjar både den lokala och den globala miljön och är exempel på det beteendeproblem som ofta benämns som *Allmänningens tragedi*<sup>169</sup> och *The schizifrenic paths*<sup>170</sup> (för begrepp se 2.4.2). Hårda ekonomiska styrmedel som trängselskatterna och motiverande åtgärder som busskörfält, minskar restidskvoten och medför att det blir mer fördelaktigt att välja bussen. Enligt tidigare studier är det tillräckliga åtgärder för att ändra många individers resbeteende.<sup>171</sup> De mjuka återgårderna kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar i jämförelse med de hårda åtgärderna och kännetecknas av en bra kostnads och nyttokvot.<sup>172</sup>

### *Mål om att även minska det relativa resandet?*

En reflektion gällande Trafikverkets miljömål, riktlinjer och policy är att de inte har fokus på att uttryckligen minska antalet transporter och reducera trafiken, utan ligger mer på att effektivisera och öka attraktiviteten i kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan leda till att minska trafikens sammanlagda miljöpåverkan.<sup>173</sup> Man borde även fokusera på ett generellt minskat resbehov, istället för att bara fokusera på att välja rätt färdmedel, eftersom befolkningen i så hög grad väljer bilen. Exempelvis genom att uppmana anställda att istället mer nyttja video- och telefon vid möten. Viktigt är att samtidigt inte gå för fort fram om man vill få acceptans från allmänheten rörande bilrestriktioner. Samtliga individer måste medverka till att vårt globala samhälle utvecklas mot en *frikoppling* mellan ständigt ökande transporter och ekonomisk tillväxt, där den individuella efterfrågan på dagligt resande avstannar utan att minska tillväxten, vilket är något som man sett i allt fler utvecklade länder.<sup>174</sup>

---

<sup>168</sup> Gärling et. Al, 2007

<sup>169</sup> Gardner & Stern, 2002

<sup>170</sup> Banister, 2008

<sup>171</sup> Gardner & Stern, 2002

<sup>172</sup> Epomm, 2009

<sup>173</sup> Trafikverkets Miljöpolicy

<sup>174</sup> Frändberg & Vilhelmson, 2011

### *Förtätning*

Ett alternativ till att påverka resbehoven är genom bebyggelsemässig förtätning av staden. Förtätning är dock inte en lösning på de akuta trafikproblemen på Hjuviksvägen - då det är den ökade bebyggelsen där de kollektiva satsningarna inte hunnit med i utvecklingen - som idag utmynnat i en ohållbar trafiksituation. Det vore ohållbart att förorda förtätning av området i dagsläget, då det inte skulle vara någon lösning utan snarare tvärtom då vägens kapacitetsbrist skulle ge upphov trafikchaos vid en förtätning och ökat boende i Hjuvik.

Det är således av stor vikt att vi på Trafikverket betraktar aktörens perspektiv genom förankring i ett lokalt deltagande i delprojektet på Hjuviksvägen för att nå alla målgrupper.<sup>175</sup> Det kan bland annat ske genom att man drar lärdom av andra projekt, och initiativ:

- Få barn att delta i förändringen via satsningar och aktiviteter motsvarande projektet, som Hamnbanan gjorde genom att sprida information om de rödlistade fladdermössen i skolorna (se avsnitt 5.5.4). I syfte att skapa ett engagemang hos barnen som för det vidare till den övriga allmänheten. Inom delprojektet på Hjuviksvägen skulle på ett liknande vis barnen kunna engageras i villkoren för hasselsnoken och den artrika väggrenen och därigenom att låta barnen hjälpa till med bevarandefrågorna praktiskt. Exempelvis kan de täcka in den artrika väggrenen med jord och bygga fångstarmar till hasselsnokarnas tunnlar under vägen i form av exempelvis murar.
- För att skapa förståelse och intresse för det reversibla busskörfältet för de lite äldre kan man exempelvis göra som i Värmdöprojektet, som spred sin information via vykort med trafiksäkerhet som budskap (se avsnitt 5.3.2). På Hjuviksvägen skulle man istället kunna skicka ut vykort med en tom yta som uppmanar till idéer och samverkan, genom att utannonsera en bildtävling.
- Informera via en *informationsapp* i mobiltelefoner som endast ger information om delprojektet på Hjuviksvägen som kompletteras med hemsidan (som det också satsas mer på) och när sedan hemsidan och appen uppdateras skickas sms ut till de som önskar.
- För att även de utan datorvana ska ta del av informationen angående delprojektet kan man göra som de gjorde i Värmdöprojektet, skapa en ambulerande utställning runt om i Hjuvik, Amhult och på Öckerö (se avsnitt 5.3.2).

På grund av den infekterade kontroversen och komplexiteten i situationen, så är det viktigt att hitta andra samverkande idéer och arenor för att komma vidare. Idéerna med projekt runt hasselsnokens och fladdermössens bevarande angriper utbyggnadsproblemen ur ett annat perspektiv. De har fokus på en gemensam överblick och samsyn på själva målbilden som rör barnens bästa i framtiden.

### *Fler koordineringsmöten*

På det hela taget, så vore det bra med ökat erfarenhetsutbyte mellan de berörda parterna inom projekten. Informationsutbytet mellan Hamnbanan och delprojektet på Hjuviksvägen

---

<sup>175</sup> Tornberg, 2009

genomfördes främst på grund av att projekten hade samma informatör och därigenom kunde se de naturliga synergieffekterna. För att fånga upp detta erfarenhetsutbyte borde det därför finnas fler överbyggande plattformar mellan olika projekt inom Trafikverket, även under byggproduktionen mellan väg- och järnväg, (även om själva processen skiljer sig åt). Antingen genom att cheferna, som har överblick över projektens situation och problem kan få olika projektledare uppmärksammade på att de kan samverka och lära sig av varandras problem, misstag, positiva effekter och möjligheter. Alternativt om det går att söka på ord relaterat till problem och erfarenheter inom tidigare projekt, via Trafikverkets intranät. I syfte att få kontakt med andra anställda inom Trafikverket som varit med om liknande händelser, att utbyta information med för att ta tillvara på synergieffekterna inom företaget.

### *Social Konsekvensbeskrivning (SKB)*

En ny och oöpprad metod, som jag bedömer kommer användas allt mer inom Trafikverket, är att använda sig av en *Socialkonsekvensbeskrivning*, i syfte att utreda projektets sociala påverkan, där man fokuserar på att se konsekvensen för människor genom platsens betydelse. Bland annat gör man detta genom en social konsekvensanalys, som ett ramverk för tillvägagångssättet för att kunna göra en konsekvensbedömning. I den sociala konsekvensbeskrivningen görs en helhetsbedömning utifrån platsens kontext för att sedan kunna bestämma vilka delar som ska avfjärras från utredningen. För att förbättra relationen mellan berörda och Trafikverket skulle man kunna göra en Socialkonsekvensbeskrivning inom delprojektet på Hjuviksvägen, där de olika alternativen till att bygga vägen fördjupas.

### *Varför finns det inte fler reversibla busskörfält?*

Jag har inte funnit någon bra förklaring till varför det inte finns fler reversibla busskörfält i Sverige och i andra länder. Jag bedömer att reversibla körfält kommer att öka i takt med att det satsas mer på hållbara färdmedel och kollektivtrafik. Etablerandet av ett reversibelt busskörfält leder snabbt till fler som i Nederländerna, som har många reversibla busskörfält och som visar på behovet av en acceptans hos de berörda.

### *Slutligen*

Det är därför av oerhörd vikt att fortsätta dialogen med alla berörda aktörer och inblandade för att komma framåt i rätt riktning och inte fastna i gamla konflikter. Här är det väsentligt att ha en helhetssyn eller som Torsten Hägerstrand skulle sagt, man måste se till alla delar i all-ekologin för att kunna se helheten i *Tillvaroväven*.<sup>176</sup> Det har skapat behov av förändrade former av planering med ökat fokus på interaktion och kommunikation med berörda aktörer under hela projektet. Ett reversibelt busskörfält är en satsning som ökar kollektivtrafikens attraktivitet genom effektivare och punktligare resor. Men inte ens en situationsanpassad lösning kan tillgodose samtliga berördas behov och krav. För att utveckla en hållbar mobilitet på Hjuviksvägen krävs det att den kollektiva nyttan prioriteras framför den privata. Detta betyder att man måste lyssna på de boende och ta hänsyn till deras lokalkännedom och förslag utifrån ett större sammanhang utifrån allmänhetens bästa. Därför måste man först bearbeta

---

<sup>176</sup> Hägerstrand, 2009

attityderna för att skapa en acceptans innan man har möjlighet att påverka själva beteendet hos de inblandade.

Min bedömning är därför att reversibla körfält för buss samt övrig fordonstrafik kan vara en god lösning för vissa städers trängselproblem. Göteborg och Trafikverket bör ligga i framkant av utvecklingen med hållbara trafiklösningar och arbeta med ny teknik och nya lösningar som förankras väl hos medborgarna. Samtliga studerade befintliga reversibla körfält har lett till en ökad framkomlighet som i sin tur skapat en ökad konkurrenskraft åt busstrafiken. Därför är det hög tid att Trafikverket i Göteborg testat en sträcka med reversibla busskörfält i verkligheten, som därigenom skulle vara ett steg mot att Västsverige satsar på hållbara trafiklösningar. Eftersom det är först när man får möjlighet att testa och utveckla nya och situationsanpassade lösningar i verkligheten som man får se effekterna fullt ut, och det är också först då som man kan göra justeringar för att uppnå bästa resultat och effekt. Anpassning måste dock ske till varje enskilt fall och man kan inte generalisera att reversibla busskörfält alltid är de bästa lösningarna vid platsbrist. Men som övergripande idé är det bra och bör utredas på fler ställen.

## REFERENSER

### Litteratur:

Banister, D. (2005): *Unsustainable transport city transport in the new century*. Routledge, New York.

Banister, D. (2008): *The sustainable mobility paradigm*, Transport Policy, Elsevier, Oxford.

Bohner, G. & Wänke, M. (2002): *Attitude and Attitude Change*, Hove East Essex: Psychology Press.

Falkemark, G. (2010): Inget biter på massbilismen. Ur formas fokuserar *Sverige i nytt klimat – våtvarm utmaning*, Formas Stockholm.

Flowerdew, R. & Martin, D. (2005), *Methods in Human Geography. A guide for students doing a research project*, second edition, Pearson, Harlow.

Frändberg, L. & Vilhelmson, B. (2011): *More or less travel: personal mobility trends in Swedish population focusing gender and cohort*. Journal of Transport Geography, Elsevier, Göteborg.

Frändberg L. & Vilhelmson, B. (2010): *Structuring Sustainable Mobility: A Critical Issue for Geography*. Geography Compass. Department of Human and Economic Geography, University of Gothenburg.

Gardner G.T. & Stern P.C. (2002); *Environmental problems and human behavior*, Boston, Pearson Costom.

Gren M. & Hallin P.O. (2003): *Kulturgeografi – en ämnesteoretisk introduktion*, Liber, Lund.

Gärling T. & Loukopoulos L. (2007): *Effectiveness, public acceptance, and political feasibility of coercive measures for reducing car traffic*, Elsevier, Amsterdam.

Hall, D. (2010): *Transport geography and new European realities: a critique*. Journal of Transport Geography, Elsevier, Finland.

Hall, T. (2001): *Urban Geography*. Second edition, Routledge, London.

Hydén, C. (red.) (2008): *Trafiken i den hållbara staden*. Upplaga 1. Studentlitteratur, Malmö.

Hägerstrand, T. (2009): *Tillvaroväven*, Formas, Stockholm.



Laconte, P. (1996): *Making Cities Livable: The public transport Challenge*. Bryssel: International Union of Public Transport.

Larsen, A & Topsøe-Jensen, S. (1995): *Urban Planning and the Everyday Life of Women*, Danish Building Research Institute (SBI).

Lidholm, A. (2004): *Torslanda Utveckling Möjligheter Konflikter*, D uppsats för fysisk planering vid Blekinge Tekniska Högskola.

Lokopoulos, I. Gärling, T. & Steg, L. (red.) (2007): "A classification of Travel Demand Management Measures" *Threats from car traffic to the quality of urban life: Problems, causes, and solution*. First edition Elsevier, Amsterdam.

Pacione, M. (2009): *Urban Geography, a global perspective*, third edition, Routledge, New York.

Van Wee, B. (2007): "Environmental effects of urban traffic", Delft University of Technology, Delft, The Netherlands i boken: Gärling Tommy och Linda Steg (Editors) *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life*, Elsevier Ltd.

Vilhelmson, B. (2000): *Reser man mindre i täta tätorter? Tätortsstruktur och dagligt resande i Sverige 1978 och 1997*, Occasional papers 2000:7, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs universitet.

Wu, Sun, Gao & Zhang (2009): *Reversible lane-based traffic network optimization with an advanced traveler information system*, Engineering Optimization, 41:1, 87-97.

### **Övriga källor**

Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsstyrelsen, (2006) *Samlad effektbedömning – kollprioritering av väg 155*.

Epomm (2009): [www.epomm.eu](http://www.epomm.eu) senast hämtad: 2012-06-14

Fahlgren, M, *Succé för försökstrafik med snabb skärgårdsbåt*, Publicerad i Vårt Göteborg Göteborgs stads tidning, 2005-04-08.

Göteborgs Naturhistoriska Museum, Hasselsnoksinventering, (2011): *Inventering av hasselsnokshabitat utmed väg 155 längs sträckorna Lilla Varholmen – Hällsviksvägen samt Bur – Syråla i Torslanda*, Leif Lithander, avdelning för Naturvård, Västarvet.

Göteborg Stad, (2012) Samrådsredogörelse: *Rapport väg 155 Öckeröleden, delen Lilla Varholmen – Gossbydal*; rev 2012-01-19. Projektnummer 102 357, 102 358.

Ipsos, (2011) *Indikatorer Torslanda – totalt, uppdaterad första delprojekt Pilot v 155/K2020*, Trafikkontoret/Västtrafik, Caroline Almgren.

K2020: *Analys av alternativa strukturer*, (2004), K2020 framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet, Göteborgs stad, Västtrafik, Vägverket, Banverket, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västra Götalandsregionen.

Lunds kommun, 2008, *LundaMaTs II bakgrund och resultat*

Trafikverket, (2010) Rapport Ekerövägen: *Ekerövägen väg 261 reversibla körfält, Tappström – Nockeby, sammanfattning och lägesavstämning av utfört arbete.*, Uppdragsnr: 883842.

Länsstyrelsen (2012) *Länsstyrelsen i Västra Götalands läns lokala trafikföreskrifter om transport av farligt gods i Göteborgs och Öckerö kommuner*, Diarienummer 258-2237-2011.

New urbanism: [www.newurbanism.org](http://www.newurbanism.org) senast hämtad 2012-01-12

Nya vägvanor: bilaga i Torslanda-tidningen, februari 2010

SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, (2009), *Lokal och regional kollektivtrafik, statistik 2010:12*, Trafikanalys. Laddas ner på hemsidan.

Skånetrafiken och Lunds kommun, (2011) Rapport: *Tornavägen – utvärdering av reversibelt busskörfält*, Sweco Infrastructure AB, Org nr: 556507 – 0868.

StadEnschede, 2010, Public Transport System Enschede.

Statens Väg och – transportforskningsinstitut, (2000): *God biltillgänglighet eller god miljö i centrum?* Gustavsson, E. Rapport: 894, Linköping.

Statens Väg och – transportforskningsinstitut, (2007): *Handbok för kommuner, kollektivtrafik och andra organisationer som arbetar med att öka hållbara transporters marknadsandel*. Forward, S. & Eriksson, T. Rapport 596. Linköping.

Statistiska Centralbyrån:

<http://www.ssd.scb.se/databaser/makro/SaveShow.asp> senast hämtad 2012-01-02

Tjänsteutlåtande Torslanda, Översiktsplan, (2007):

[http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/5D3F6D800D90F06CC125738000401507/\\$File/TU%20-%20C3%96PXX.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/5D3F6D800D90F06CC125738000401507/$File/TU%20-%20C3%96PXX.pdf?OpenElement) senast hämtad: 2012-02-07

Trafikkontoret, (2009) Konferensdokumentation: *Vad kan få Torslandaborna att ändra resvanor - Du vet bäst*, 17.

Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/forbifartstockholm>, senast hämtad 2012-05-30

Trafikverket, (2011) Västsvenska paketet, förstudie: *Väg 155 Öckeröleden, Delen Lilla Varholmen – Gossbydal, Ökad framkomlighet för kollektivtrafiken*; Göteborgs stad, Västra Götalands län. Objekt nr: 102 357 102 358.

Trafikverket 1, (2011) Komplettering av förstudie, samrådshandling: *Ekerövägen väg 261 Tappström – Nockeby smal fyrfältsväg med busskörfält*. Objektsnr: 106607.

Trafikverket 2, (2011) PM: *Idéstudie Kollektivtrafikkörfält väg 222 Tpl Insjön – Cpl Mölnvik*, underlag inför planforum 2011-04-13, Stockholm stad, uppdragsnr: 101523.

Trafikverket, (2012) *Miljökonsekvensbeskrivning i arbetsplan, väg 155 Öckeröleden, delen Bur – Syråla ökad framkomlighet för kollektivtrafiken*, Göteborgs stad, Västra Götalands län, Objektsnr: 102360.

Trafikverket, (2012a) *Handbok inför planering inför mobility Management-åtgärder i byggskedet*, publikationsnr: 2012:094

TranspÖrteknisk institutt, Avdeling for sikkerhet og Miljø, (2008): *Vendbare vognbaner – er det vejen frem?* SÖrensen, M, ph. Oslo ISSN 1903-1092.

Vägvalet: <http://www.vagvaletgbg.se/> senast hämtad: 30-02-12

Vägverket, (1997) Fördjupad förstudie, förslagshandling: *Framtida förbindelser till och inom Öckerö kommun*, Objekt nr: 4157.

Vägverket, (2001) *Väg 155 delen västra Hisingen – Öckerö kommun färja eller bro i framtiden?* Vägutredning – förslagshandling Miljökonsekvensbeskrivning, Objekt nr: 4157.

Vägverket, (2006) *Utvärdering av reversibelt körfält på väg 222 mellan Mölnvik – Ålstäket*, Publikation: 2006:134.

Vägverket, (2008) Trafikverkets miljöpolicy: [http://intranat.trafikverket.local/om-trafikverket/policydokument/Vägar och gators utformning reversibla körfält](http://intranat.trafikverket.local/om-trafikverket/policydokument/Vägar%20och%20gators%20utformning%20reversibla%20körfält).

Västsvenska industri- och handelskammaren, (2008) *Reversibla körfält i Göteborgsområdet, en teknik för framtiden*, rapport 2010:2 ISSN: 1650-796.

*Västsvenska paketet sammanställning av målen*, (2011) Trafikverket Region Väst, Göteborg Stad, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Region Halland och Västtrafik, rapport 2011:1.

Översiktsplan Göteborg, del 1, (2009):

[http://www.webbkampanj.com/goteborg/op09\\_del1/?page=1&mode=50&noConflict=1](http://www.webbkampanj.com/goteborg/op09_del1/?page=1&mode=50&noConflict=1) senast hämtad 2012-02-07

Översiktsplan Göteborg, Konsekvensbeskrivning, (2009):

[http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/15c3f5804216320c918ef53d2a09bb7a/Konsekvensbeskrivning.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=URL&CACHEID=15c3f5804216320c918ef53d2a09bb7a](http://www.goteborg.se/wps/wcm/connect/15c3f5804216320c918ef53d2a09bb7a/Konsekvensbeskrivning.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=15c3f5804216320c918ef53d2a09bb7a) senast hämtad 2012-02-02

Översiktsplan Öckerö kommun, (2006):

<http://www.ockero.se/meny/byggaochbo/oversiktsplan.106.4566ac0c11377b7b90a80003391.html> senast hämtad 30-03-12

### **Möten:**

Miljösamrådsmöte med Länsstyrelsen 01-03-12, Plats: Länsstyrelsen,

Miljö & Teknikmöte, 27-02-12, Plats: WSP, Rullagergatan, Göteborg

Mobility management i byggskedet, 28-11-11, 19-12-11, Trafikverket, Kruthusgatan 17, Göteborg

Projektledningsmöte 040, 111117, 111201, 111215, 111222, 120112, Plats: WSP, Rullagergatan, Göteborg

Risksamrådsmöte med Länsstyrelsen 27-02-12, Plats: Länsstyrelsen, Norra Hamngatan, Göteborg

Urbaniamöte, 23-05-12, Plats: Kruthusgatan 17

Vägdag, 07-02-12, Plats: Svenska mässan

### **Informantkontakter och intervjuer**

Andersson Eva, projektledare Hamnbanan, Trafikverket Göteborg, 2012-02-23

Almgren Caroline, Ipsos telefonintervjuer 2012-02-03

Bouman Paul, projektingenjör, Witteveen Bos, South, 2012-04-26

De Verdier Line, Västtrafik 2012-04-02

Jongenotter Erik, projektledare, Witteveen Bos, Haag, 2012-04-25

Hedvall Hanna, Informatör Trafikverket Göteborg, 2012-02-23

Karlsson Anna, Trafikmiljöingenjör/enhetschef, Lunds kommun, 2012-03-23

Lindeberg Margareta, Västtrafik 2012-03-04

Lundblom Torbjörn, IVösss, Trafikverket, Stockholm, 2012-03-13

Lundkvist Hanna, projektingenjör, trainee Trafikverket Göteborg Pilotintervju 2012-02-16

Odlöw Stig, Trafikingenjör på Öckerö kommun 2012-02-30

Stadler Karin, projektledare, IVösss, Trafikverket, Stockholm, 2012-03-13

Spaan Gerran, Traffic and Transport, Enschede municipality, 2012-04-25

Thylander Mikael, projektledare, Skåne Trafik 2012-03-23

## Bilaga A, Övrig bakgrundsinformation

### Kriterier för reversibla körfält och utformning av Hjuviksvägens reversibilitet

Enligt Vägverkets utredning angående hur reversibla vägar ska utformas från 2008, ska ett reversibelt busskörfält inledas och avslutas med en tvåfilig rondell eller en trafiksignal. Eftersom en rondell medför en naturlig hastighetsdämpning och överskådligt och lätt leder in trafiken i önskat körfält. Bussen går i avgränsad sträcka och innan korsningarna väver bussen in i ordinarie körfält och färdas gemensamt med övrig trafik genom rondellen. Vidare bör det vara så få korsningar och anslutningar som möjligt på den berörda sträckan. I dagsläget är det tre korsande vägar i varje riktning, varav en är en fyrplanskorsning och de andra två är treplanskorsningar på den tilltänkta reversibla sträckan på Hjuviksvägen.

Cirkulationsplatserna är inte tvåfiliga i dagsläget, busshållplats ska utformas så att bussen inte gör intrång på intilliggande körfält. Det vanligaste är att anordna en fickhållplats om vägens hastighetsbegränsning understiger 90 km/tim.<sup>177</sup> Samtliga hållplatser på den aktuella sträckan på Hjuviksvägen är fickhållplatser förutom Majvikens hållplats, som ska byggas om till detta.

Bussarna släpps vanligtvis av färjan före övrig trafik, om inte bussen är väldigt sen till färjan. Är bussen efter tidtabell så släpps de andra bilarna på färjan innan bussen, som annars har förtur och kan köra längst fram i mitten av färjan vilket även medför att den kan köra av först. Efter dialog med Västtrafik har detta medfört att det inte längre behövs en reversibel sträcka förens efter första rondellen vid Hjuviks Bryggväg, vid den första busshållplatsen där Torslandas bilar ska vävas samman med bilarna från färjan på Hjuviksvägen. Ett eventuellt reversibelt busskörfält på Hjuviksvägen skulle även förbättra framkomligheten för uttryckningsfordon, framförallt vid rusningstrafik där det i dagsläget ibland är helt blockerat från- och till färjorna.

### Reversibel trafiksäkerhet

En norsk forskare på Transportekonomisk institutt har utrett säkerheten med reversibla körfält genom att jämföra olycksstatistik på reversibla vägar innan och efter införandet av reversibla vägar. Sammanfattningsvis kommer han fram till en ej signifikant ökning av olyckor, efter etablering av reversibla körfält, på mellan 4 till 18 procent. Varav de flesta olyckor som skett är personskadeolyckor i rusningstrafik. Han påpekar dock att det är viktigt att beakta att vägarnas kapacitetsökning generellt lett till en ökad trafik på vägarna efter implementeringen av reversibla körfält. Trots att reversibla körfält har en lång tradition med många aktiva vägar globalt finns det överraskande få kvantitativa studier på deras inverkan på trafiksäkerheten.<sup>178</sup>

### Pilotprojekt passagerarfärja från Öckerö kommun till Göteborg

Passagerarfärjorna trafikerade sträckan Öckerö – Lilla Bommen under några månader sommaren 2005 och var en succé, då många öbor ändrade pendlingsmönster. Det mesta var positivt som manöverförmåga, körtider, angoringsplatser, vågbildning och buller. Det

<sup>177</sup> Vägverket, 2008

<sup>178</sup> TranspÓrtekononisk institutt, Avdeling for sikkerhet og Miljø, 2008

negativa var miljöpåverkan, även om bilen fortfarande drog det dubbla i bränsle in till Göteborg, ”men alla skulle ju inte byta från bil” som Öckerö kommuns pensionerade projektingenjör Stig Ordlöv uttryckte det. Det var dock hela 23 procent av bilresenärerna från norra skärgården som skulle övergå till buss minst fem dagar i veckan enligt Inter Metras enkät<sup>179</sup>. Den enda nackdelen som dessvärre var avgörande var de höga driftkostnaderna jämfört med kostnaderna för konventionell fartygsdrift enligt Öckerös politiker, som enligt Stig ”genast la locket på efter kostnadskalkylen som var mycket högre än de kunnat förutspå”. Enligt deras beräkningar skulle det kosta mer än 17 miljoner extra per år med passagerarfärjorna samtidigt som kapacitetsökningen skulle hunnit ikapp efter två år. ”När dessutom Transportstyrelsen krävde tre befälhavare istället för de två som var med i kalkylen, var det inget mer snack om ett eventuellt införande från deras sida”, berättade Stig. Nu har dessutom VGR tagit över kollektivtrafiken i kommunen vilket han trodde medför ännu mindre budget.<sup>180</sup>

---

<sup>179</sup>Fahlgren, 2005

<sup>180</sup> Stig Ordlöv, 2012-02-30

## **Bilaga B, Intervjumall med öppna strukturerade frågor:**

### **1a. Hur gick samrådsprocessen till?**

1b. Var det några värden eller organisationer/myndigheter i konflikt med varandra?

1c. Har förståelse och acceptans för problematiken funnits hos de boende? –exempelvis har de förstått situationen att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet?

1e. Vad sa opinionen, hur hanterade du den?

1f. Hur upplever du att inställningen mot reversibla körfält varit hos de berörda?

1g. Vad upplever du har varit det svåraste inom projektet?

### **2. Vad ser du för likheter och olikheter mellan dina och Johannas projekt?**

### **3. Har du några tips till vad vi eller Trafikverket kan göra för att generera acceptans och förankra reversibla busskörfält?**

#### **ALLA:**

Tips till hur vi kan öka acceptansen hos de boende för vårt delprojekt?

Varför ha ni reversibla busskörfält? Endast platsutrymme eller i syfte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv?

**Har de reversibla busskörfälten ökat andelen som åker kollektivt på sträckan?**

**Hade ni några andra åtgärder exempelvis Mobility management i form av mjuka åtgärder(information, kampanjer etc) att få fler att åka kollektivt i samband med införandet?**



## **Bilaga C, Fokusgruppsmall**

*Frivillig presentation: förnamn, ålder, körkort, bil, barn, pendelvanor eller valfritt.*

1. Identifiera vad ni ser för hinder och möjligheter (exempelvis planskilda korsningar, sänkt hastighet, minskad biltrafik, minskat buller?) angående ett införande av ett reversibelt busskörfält/ vanligt busskörfält och varför?
2. Hur tycker ni att Trafikverket ska minska Hjuviksvägens barriäreffekt fysiskt?
3. Vad ser ni för möjlighet att förändra befintliga resemonster hos dem som använder vägen i en mer hållbar riktning (hållbar innebär här att välja buss, cykel och att promenera framför att köra bil)?
4. Hur mycket tror ni att projektets införande (samt trängselskatterna) kommer påverka ert framtida reseval samt andra trafikanters resevanor på Hjuviksvägen?
5. Hur har ni upplevt alla kampanjer som Vägvanors kampanj med telefonintervjuer, busskort och likande som varit de senaste åren? Varför tror ni de inte funkat bättre, vad kunde gjorts annorlunda?
6. Vad tycker ni Trafikverket kan göra för att generera acceptans och stöd projektet/ för implementeringen av projektet? eller med ett reversibelt busskörfält? (Diskutera vilket förslag som är bäst)

**Tack så mycket!**

## Bilaga D, Artiklar i Torslanda Tidningen 2 februari 2012

# Kombination A studeras vidare

**Trafikverket har bestämt att gå vidare med att studera hur ett reversibelt körfält skulle passa in i lösningen med ett bussfält från Lilla Varholmen till Gossbydal. Det är ingen ny idé, som lanseras eftersom det redan finns på andra ställen i landet. Idén är inte heller ny för Hjuviksvägen.**

Då förstudien presenterades förra året fanns fem olika alternativ som visade hur ett bussfält kan anläggas. I två av alternativen återfanns reversibla körfält. Ett alternativ var ett reversibelt körfält mellan Hjuvik Bryggväg ända fram till Hällsviksvägen. Det andra alternativet som man nu valt att djupare studera är mellan Hjuviks Bryggväg och Hästeviks rondellen.

Ett reversibelt körfält är öppet i bägge köriktningarna vid olika tider på dygnet. På det sättet kan man utnyttja det på ett optimalt sätt med tanke på hur trafiken flyter. Under morgonen och förmiddagen går bussarna mot Göteborg i det reversibla körfältet. Under en kort stund på middagen går ingen trafik alls i körfältet – för att förhindra att någon olycka sker. På eftermiddagen går bussarna som är på väg mot Öckerö i det reversibla körfältet.

I det fall man nu studerar har man valt att lägga körfältet i mitten av körbanan. Att det är ett bestämt körfält, som utnyttjas enbart av bussar gör att kraven på styr- och informationssystem blir måttliga. Det påminner också om den princip man har inne i centrala Göteborg där man har spårvagn, eller buss i de mittre körfälten. För att minska risken för otillåten omkörning kan körfälten avgränsas med en låg betongsten eller liknande.

I bilden nedan framgår inte på vilken sida av vägen som en eventuell breddning kommer att ske. Man kan missledas att tro att vägen öster om Hästevik skall breddas åt söder. Men planen visar att det är norr om vägen som utbyggnaden skall ske. Väster om Hästevik är däremot planen att bygga ut vägen på den södra sidan.

### Kollektivt reversibelt körfält nämnt redan 2004

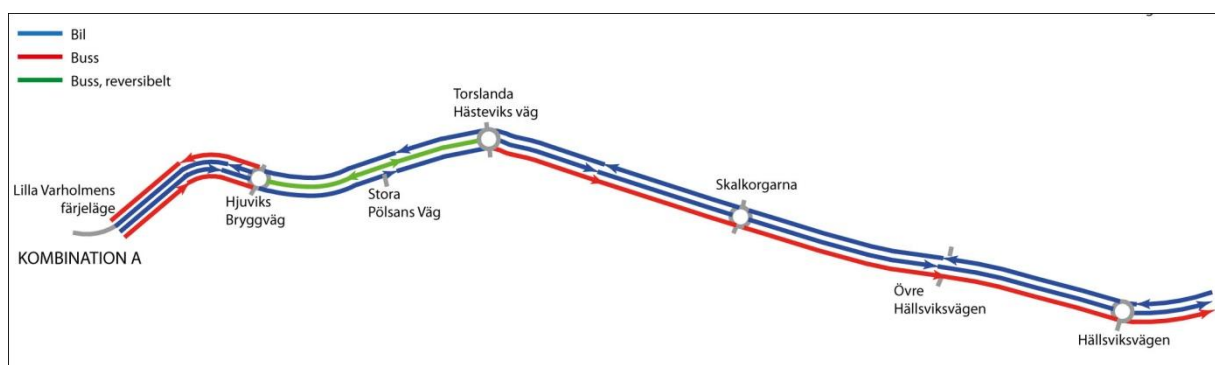
Reversibla körfält används redan idag på andra ställen i Sverige. Det finns i Stockholm på Skärgårdsvägen. Här kör all trafik i olika riktningar beroende på trafikintensiteten. På Tornavägen i Lund finns Sveriges första reversibla körfält för kollektivtrafik.

När Trafikverket lämnat sin förstudie till olika remissinstanser fick man bland annat ett svar från Göteborgs stad. Svaret innehöll: "Göteborgs kommun är tveksam till reversibla körfält. Det finns risker med att informationssystemen inte fungerar tillräckligt väl. Om erfarenheter från andra håll visar annorlunda kan man på ett enkelt sätt förändra det utbyggda fältet till en sådan lösning."

År 2004 skrevs en prisbelönt d-uppsats av Andreas Lidholm, fysisk planerare från Blekinges tekniska högskola. Han skrev just om problematiken med Hjuviksvägen och omkringliggande områdes framtida utveckling. Hans resultat var att vägen bör situationsanpassas. En situationsanpassad väg anpassas efter de egenskaper och förutsättningar som området har, vilket han menar innebar att installera ett reversibelt körfält på Hjuviksvägen. Enligt honom är det allra bäst om det endast är till för kollektivtrafiken för att skapa incitament.

Viktig att notera är också att Lidholm även kom fram till slutsatsen att den komplexa situationen i utredningsområdet gör att inte alla behov kan tillgodoses samtidigt över hela sträckan. Detta kanske man skall i åtanke när så många röster höjs från olika håll med motstridiga intressen.

URBAN JANSSON



**Trafikverket kommer att närmare studera det alternativ som i förstudien kallades Kombination A. Den omfattar en ombyggnad av vägen så att det blir en reversibel bussfil mellan Hjuviks Bryggväg och Hästevik. Öster därom kommer bussarna att köra i det södra fältet.**

## Boende inbjuds till dialog

***Boende i Hjuvik och Hästevik är berörda av vilken lösning Trafikverket väljer för kollektivkör-fältet. De inbjuds därför till dialog för att kunna påverka. Men eftersom de boende på Öckerö också använder vägen är de också mycket välkomna att delta i de fokusgrupper som planeras.***

Felicia Myrstrand Jonsén håller på med en masteruppsats om reversibla busskör-fält ur samhällsperspektiv.

Hon har fått möjlighet att göra denna uppsats i samarbete med Trafikverket. Felicia har som handledare fått Johanna Arvidsson, som är projektledare för ombyggnaden av väg 155 väster om Bulycke. Trafikverket har nu valt att studera Kombination A och det är där som Felicia kommer in.

– Jag kommer att vara med och utveckla dialogen med de boende för att hitta de bästa lösningarna, säger Felicia. Det handlar också om att öka förståelsen och att få acceptans för projektet.

Med boende är det inte enbart de boende i Hjuvik och Hästevik som avses.

– Vi vänder oss också till boende i Öckerö kommun. De är användare av vägen, så det är viktigt att även öborna är med och samverkar i dialogen angående vägens utveckling, så dem vill vi också komma i kontakt med.

Projektet kommer att arbeta med fokusgrupper på 6–8 personer, där man genomför gruppdiskussioner.

– Troligen kommer vi att hålla till på Vingen. Det ligger centralt, och är på vägen hem för dem som vi vill nå. När det gäller indelning i grupper finns det olika alternativ. Men det är viktigt att spegla populationen.

Felicia har funderat på att ha grupper med män och grupper med kvinnor, men det är inte säkert att det blir så.

### **Kommer att mäta framkomligheten**

Det är tre huvudfrågor som studien kommer att belysa.

– Första frågan fokuserar på vad Trafikverket, enligt de boende, kan göra för att få acceptans och förankring, vad det finns för möjligheter inom projektet helt enkelt, säger Felicia. Den andra frågan är hur en lösning påverkar områdets tillgänglighet. Vi kommer att kunna jämföra tillgängligheten idag med en simulerad framtid.

Till sitt förfogande kommer Felicia att ha ett geografiskt informationssystem (GIS) som kan beräkna hur ett busskör-fält kan förbättra framkomligheten för bussarna och jämföra detta med biltrafiken.

– Vi kommer också att få en film som visualiserar hur en lösning kan se ut. Det blir mycket lättare att diskutera i fokusgrupperna om man ser vad vi talar om.

Tillgängligheten är det enda som går att mäta kvantitativt – allt annat är kvalitativ forskning baserad på subjektiva uppfattningar.

– Den tredje frågan vi kommer att studera är om man kommer att åka kollektivt tack vare det nya kör-fältet.

Det är viktigast att också fånga upp kollektivresenärer från Öckerö kommun eftersom 60 procent av resenärerna på väg 155 är från öarna och 40 procent är från Hjuvik/Hästevik.

– Trafikverket är positivt inställda till att införa reversibla busskör-fält på andra ställen i landet, så det finns ett stort intresse av projektet i Torslanda.

Felicia har tagit del av erfarenheterna som man har i Lund i Stockholm av en liknande lösningar.

### **Har kartlagt resvanor kommunanställda Öckerö**

Felicia känner sig hemma i området.

– Jag gick på seglargymnasiet på Öckerö, säger hon. Vi hade världen som klassrum. Jag var jättenöjd med utbildningen och fick ett holistiskt perspektiv.

På skolan träffade hon också sin pojkvän, som är från Öckerö. Tillsammans har de seglat med T/S Gunilla.

– Jag har skrivit min c-uppsats för Öckerö kommun. Vi gjorde en kartläggning av resvanor hos de kommunanställda genom en enkätundersökning. Detta arbete genomfördes sedan även med fokusgrupper för att fördjupa analysen, efter svaren de fått in från enkätstudien.

Felicia har fokus på hållbar stadsplanering i sina studier. Hon är klar till sommaren. Om någon är intresserad av att medverka i studien om reversibla körfält på väg 155 så kan man nå Felicia genom [felicia.myrstrand-jonsen@trafikverket.se](mailto:felicia.myrstrand-jonsen@trafikverket.se).

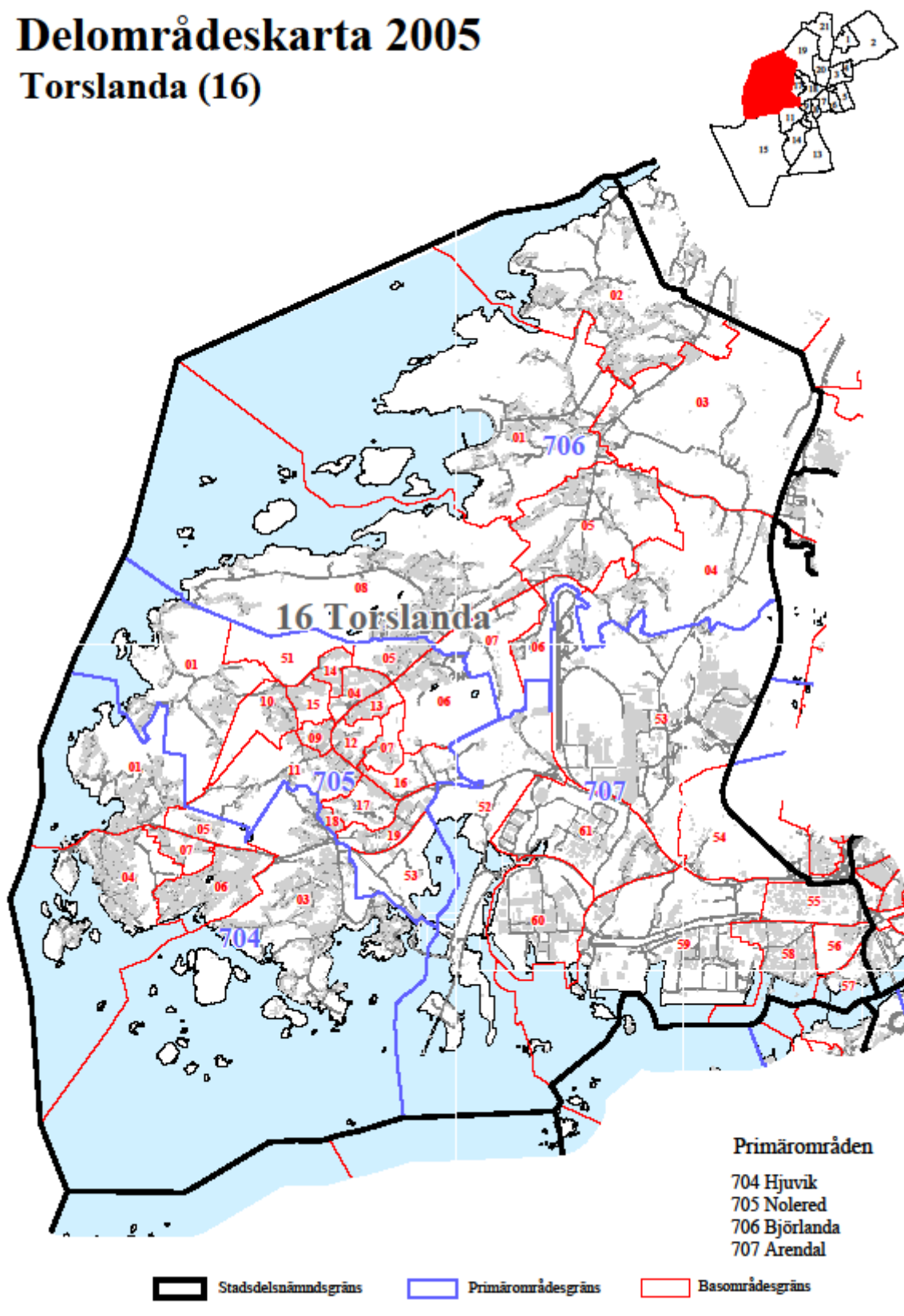
**URBAN JANSSON**

**Bild – se nedan**

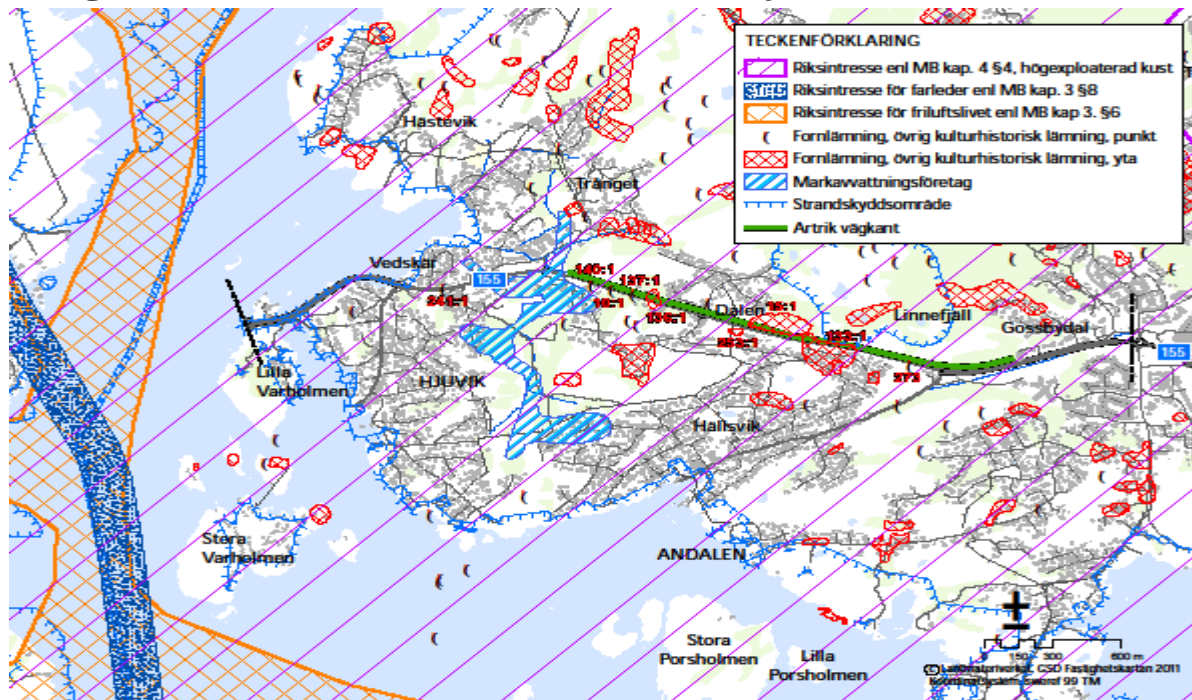


## Bilaga E, Hjuviks som primärområde

### Delområdeskarta 2005 Torslanda (16)



## Bilaga F, Översiktskarta med intressen Hjuvik



Informationsblad\_155\_februari2...

## Bilaga G, Informationsblad



# Väg 155, Lilla Varholmen-Gossbydal, Amhult-Bur

Informationsblad februari 2012

## Satsningar görs på hållbart resande

Längs väg 155 pågår flera olika vägprojekt, vilka uppmärksammats på olika sätt, bland annat i medierna under höst och vinter. Projekten är inne i olika faser av byggprocessen, och i detta informationsblad kan du läsa mer om vad som är på gång längs väg 155.

### Lilla Varholmen - Gossbydal

Under februari tar Trafikverket beslut om fortsatt arbete med två arbetsplaner efter genomförd förstudie för sträckan Lilla Varholmen-Gossbydal.

Den ena arbetsplanen handlar om en pirutbyggnad där den nya bussterminalen skall byggas vid färjeläget vid Lilla Varholmen. Det nya läget kommer att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafikanter betydligt då biltrafiken inte längre behöver korsas på vägen mellan färja och buss. Terminalområdet kommer att utrustas med väderskydd. Arbetsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) beräknas vara klar för utställelse till sommaren 2012. Möjlig byggstart är våren 2013.

Den andra arbetsplanen gäller breddning med ett körfält mellan Hjuviks Bryggväg och Hällsviksvägen. Möjligheten att göra en delsträcka reversibel för buss kommer att undersökas. Arbetet med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och arbetsplan är omfattande på grund av komplexiteten i området och beräknas ta ett år. Utredningsarbeten som bland annat belyser bullerproblem, barriärefekter, trafiksäkerhet och skyddande av naturvärden kommer att genomföras. För igenkännings skull kommer projektet fortfarande heta Lilla Varholmen-Gossbydal. Under arbetets gång kommer sakägare, dvs ägare till berörda fastigheter, myndigheter och andra intressenter, att bjudas in för samråd. Möjlig byggstart är våren 2013. Beslutshandlingen finns från och med mars att läsa i sin helhet på vår webb: [www.trafikverket.se/vag155](http://www.trafikverket.se/vag155).



### Dialog och samhällsplanering med sikte på långsiktiga lösningar i regionen

Trafikverket deltar hela tiden i en dialog med de politiska instanser som beslutar vad som ska utredas eller åtgärdas i trafiksystemet. Trafikverket kan inte agera helt på egen hand, det vi utträttar ska vara i samklang med samhällsplaneringen i berörda kommuner och utifrån beslut hos regeringen respektive – i vårt län – Västra Götalandsregionen.

Politiska ställningstaganden bygger inte enbart på förslag från Trafikverket, samhällsekonomiska kalkyler eller någon annan enskild faktor. Politikerna i både Västsverige och nationellt har den utmanande uppgiften att väga samman en hel rad aspekter och bedöma vad som sammantaget ger största nytta för samhället.

För närvarande har Trafikverket uppdraget att planera för busskörfält längs väg 155 mellan Gossbydal och Lilla Varholmen. Det är en del av det åtagande som följer med överenskommelsen i Västsvenska paketet.

Trafikverket arbetar inte på en annan dragnings av väg 155, alternativ till färjeläget i Lilla Varholmen eller bro till Öckerö.

### • Västsvenska paketet • - satsningar för en hållbar region

• Projekten längs väg 155 ingår i det Västsvenska paketet. De närmaste decennierna planeras en rad satsningar på vägar, järnvägar samt en väl utvecklad kollektivtrafik. Denna infrastruktur är en viktig del för att skapa en god livsmiljö och förutsättningar för tillväxt i Göteborgsregionen med minskad trängsel och förbättrad miljö.

• Dessa satsningar har som mål att västsverige med Göteborg som kärna ska vara en attraktiv, hållbar och växande region, både nu och i framtiden.

• Västsvenska paketet har nyligen delat ut en tidning till alla hushåll som berättar om de satsningar som pågår. Har du inte kvar tidningen går den att läsa på Västsvenska paketets hemsida: [www.vastsvenskapaketet.se](http://www.vastsvenskapaketet.se)





### **Delta i en studie om reversibla busskörfält**

Inom delprojektet Lilla Varholmen – Gossbydal skriver just nu studenten Felicia Myrstrand Jonsén från Göteborgs universitet sin masteruppsats om reversibla busskörfält ur samhällsperspektiv. Ett reversibelt körfält innebär att trafiken ändrar riktning under olika tider på dygnet. Under våren kommer en studie att genomföras parallellt med projektets ordinarie utredningsarbete. Studien syftar till att göra en allsidig genomlysning av hur olika aktörer ser på införandet av reversibla busskörfält på sträckan mellan Hjuviks Bryggväg och Gossbydal. Målet är att utveckla dialogen mellan berörda parter. Även allmänheten inbjuds att delta i undersökningen. Är du intresserad av att delta, så hör av dig till Trafikverket på e-post:

[felicia.myrstrand-jonsen@trafikverket.se](mailto:felicia.myrstrand-jonsen@trafikverket.se).

Hönö och Vädermotet-Bräckemotet

Projektet avslutades under 2011.

Lilla Varholmen-Gossbydal och Bur-Syrhålamotet

Arbetsplan samt miljökonsekvensbeskrivning tas fram 2012.

Gossbydal, Amhult-Bur, Syrhålamotet-Vädermotet

Byggnation pågår under 2012.

