

Thesis 329

Hållplatsen som offentlig miljö

- En fallstudie av busshållplatser i Malmö

Sofie Schumacher

Trafik och Väg
Institutionen för Teknik och Samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet



Copyright © Sofie Schumacher

LTH, Institutionen för Teknik och samhälle
CODEN: LUTVDG/(TVTT-5296)/1-66/2019
ISSN 1653-1922

Tryckt i Sverige av Media-Tryck, Lunds universitet
Lund 2019

Examensarbete

CODEN: LUTVDG/(TVTT-5296)/1-66/2019

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 329

ISSN 1653-1922

Author: Sofie Schumacher
Title: Hållplatsen som offentlig miljö – En fallstudie av busshållplatser i Malmö
English title: The bus stop as public space – A case study of bus stops in Malmö
Language: Svenska
Year: 2019
Keywords: Busshållplats; kollektivtrafik; Utformning; olika aktörer; Intervjuundersökning
Citation: Schumacher, Sofie. Hållplatsen som offentlig miljö – En fallstudie av busshållplatser i Malmö. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2019. Thesis. 329

Abstract:

The aim of this master thesis is to understand why bus stops are designed the way they are and what the possibilities are to build attractive bus stops. To do so it is also important to know which the involved parties are and what role they play. The method for this study are qualitative interviews with transport planners from Malmö Stad and Skånetrafiken and other interesting parties. The study has shown that the bus stop is a complex subject and there are several aspects to have in consideration when it comes to the design of bus stops but, also because there are several different parties involved in the process. There is probably not one perfect design for all bus stop but, a well functional bus stop is a bus stop adapted to the site. Challenges that have been identified are the lack of area in the city and that the parties somewhat have different goals. A possibility that have been identified is that all parties express a will and interest to collaborate for improving the bus stops.

Trafik och väg
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola, LTH
Lunds Universitet
Box 118, 221 00 LUND

Transport and Roads
Department of Technology and Society
Faculty of Engineering, LTH
Lund University
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Innehållsförteckning

Förord	1
Sammanfattning	3
Summary	5
Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte och mål	8
1.3 Avgränsningar	8
1.4 Disposition	9
2. Metod	11
2.1 Arbetsgång	11
2.2 Kvalitativ studie	11
2.3 Fallstudie	11
2.4 Litteraturstudie	12
2.5 Intervjuer	12
2.6 Analysmetod	14
3. Litteraturgenomgång	17
3.1 Historisk bakgrund	17
3.2 Dagens hållplatser	19
3.3 Styrning och ansvarsfördelning	23
3.4 Region Skåne	24
3.5 Malmö Stad	26
4. Intervjuresultat	29
4.1 Styrning och ansvarsfördelning av hållplatser	29
4.2 Hållplatsutformningen och dess design	32
4.3 Hållbarhet	40
4.4 Generella utmaningarna	42

5.	Diskussion och slutsatser	45
5.1	Resultatdiskussion	45
5.2	Metoddiskussion	48
5.3	Slutsatser	49
	Referenser	51
	Bilagor	55

Förord

Detta examensarbete är den avslutande delen av civilingenjörsutbildningen Väg -och vattenbyggnad med inriktning väg och trafikteknik vid Lunds tekniska högskola. Arbetet utfördes på institutionen för teknik och samhälle under vårterminen 2019 och omfattar 30 högskolepoäng.

Till er som ställde upp på intervju vill jag rikta ett riktigt stort tack till för utan er hade mitt examensarbete inte blivit av. Jag är glad för det engagemang som ni visade för mitt examensarbete och jag vill även tacka er för alla era snabba mejlsvar och vidare rekommendationer.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Anders Wretstrand för trevliga möten, lussekatter och goda råd. Sedan vill jag även tacka alla er på K2 – nationellt kunskapscentrum där jag tillbringande största delen av skrivtiden och där ni gav mig stöttning i form av inspiration och gemenskap.

Till sist vill jag tacka alla mina vänner och min familj. Tack för ert stöd och tålamod genom hela resan.

Lund, maj 2019

Sofie Schumacher



Sammanfattning

Busshållplatsen är en del av det offentliga rummet och i en stad som går mer och mer mot förtätning är det viktigt att hitta yteffektiva lösningar. Kollektivtrafik är ett hållbart färdmedel och kan bidra till ett minskat behov utav vägtrafikytor i tätortsmiljö, på så vis kan även hållplatsen ses som en del av det arbetet.

Syftet med denna studien är att skapa sig en förståelse för hållplatsens roll i staden och hur de inblandade aktörernas ansvarsfördelning och intressen ser ut. Detta för att få en kunskap om vad det är som ligger till grund för dagens utformning och vilka möjligheter det finns för att skapa attraktiva hållplatsmiljöer och ett effektivare utnyttjande av hållplatsytan i staden.

Arbetet är uppbyggt som en fallstudie utifrån Malmö och består utav två huvuddelar: den ena är litteraturstudie som undersökt dagens styrande dokument när det kommer till utformningen av hållplatser och den andra är ett intervjuresultat där det insamlade materialet från berörda parter har redovisats. Malmö Stad och därmed även Skånetrafiken har varit de två organisationerna som varit i fokus och utöver dom tillkom det även andra aktörer/intressenter som varit i kontakt med hållplatser i olika former.

Hållplatser planeras idag utifrån styrande dokument som kontrollerar hur placeringen och utformningen av hållplatsen ska se ut för den ska vara trafiksäker och användarvänlig. Det finns sedan riktlinjer beskrivna i kol-TRAST som beskriver utförligare vad man bör ta hänsyn till vid planeringen av hållplatser så som komfort, trygghet och trafikinformation. Det finns däremot inga tydliga regler för vad som måste finnas på hållplatser och det är i mångt och mycket upp till varje enskild kommun hur de vill göra.

Resultat har visat på att respondenternas syn på vilka funktioner en hållplats har och hur man kan förbättra hållplatser överensstämmer väl med de riktlinjer som redan finns. Inom en del områden hade respondenterna fört fram andra förslag på förbättringar än vad som nämns i riktlinjerna så som: högre plattsformshöjd för effektivare på- och avstigning, vikten av valmöjligheter så som sittmöjligheter inne och bredvid väderskyddet för trygghet och trivsel och innovativa idéer på hur man kan sprida trafikinformation vid hållplatser.

Organisationsmässigt har både Skånetrafiken och Malmö Stad ansvar för olika delar av hållplatsytan, de uppger att de har ett gott samarbete men det framgick att de ibland har olika målbilder. Skånetrafiken upplever att det är svårt att föra fram sitt koncept om vilken hållplatsutrustning som de vill ska finnas på hållplatser då det är Malmö Stad som äger marken och bland annat valt att köpa in billigare väderskydd från reklamföretag. Skånetrafiken och Malmö Stad har båda sina varumärkesprofileringar att tänka på och den externa leverantörer blir ännu en aktör att hantera.

De slutsatser som dragits är att hållplatser är ett komplext ämne och att det finns flera aspekter att ta hänsyn till både när det kommer till utformningen av hållplatser men också eftersom flera olika aktörer är delaktiga i processen. Det finns troligtvis inte en ultimata standardhållplats utan en välfungerande hållplats är en hållplats som är anpassad efter den plats som den befinner sig på. De största utmaningar som har identifierats är ytbristen i staden och att aktörerna delvis har olika målbilder. Den största möjligheten som har identifierats är att det finns en stor vilja och intresse från alla aktörer att samarbeta för att förbättra hållplatserna.



Summary

Bus stops are part of public space and in a city moving towards urban densification it is important to find space efficient solutions. A sustainable mean of conveyance is public transport which can contribute to a decreasing need for road traffic space in urban centres, the bus stop can also be a part of that work.

The purpose of the study is to create an understanding of the role the bus stops have in the city and the involved participants division of responsibilities and interests. That, to gain an understanding of the foundation of today's bus stops and future possibilities to create attractive bus stop environments and a more efficient use of the bus stop area in the city.

The study is built on a case study of Malmö and contains two main parts: the first part is a literature review that have investigated today's regulating documents when it comes down to the design of bus stops and the second part is an interview result where the collected data from interested parties has been submitted. Malmö Stad and therefore also Skånetrafiken have been the two main organisations interviewed and apart from them other parties which works with bus stops in different ways have been added.

The bus stops of today are planned based on regulating documents that regulate how the design of the bus stops should be done to make sure it is road safe and usable. Apart from the regulating documents there are also guidelines described in kol-TRAST that describe more about what should be taking in consideration when planning bus stops such as comfort, safety and traffic information. There are no clear regulations of what needs to exist at bus stops and it is more or less up to every municipality to decide for their own.

The result has shown that the respondents' approach towards which functions a bus stop has and how to improve bus stops correlates well with the existing guidelines. In some areas the respondents' have brought up suggestions of improvement that are not mentioned in the guidelines such as: a higher platform for more efficient boarding and alighting, the importance of choices such as sitting opportunities in- and outside of the shelter and new ideas how to share traffic information at bus stops.

Organizational, both Skånetrafiken and Malmö Stad have responsibilities for different parts of the bus stop area, they say that they work well together but it appeared that sometimes their goals are not the same. Skånetrafiken feels that it is difficult for them to bring forward their concept of what kind of equipment they want to be placed at bus stop since it is Malmö Stad who owns the land and have chosen to buy cheaper bus shelters from a commercial supplier. Both Skånetrafiken and Malmö Stad have their own trade marketing to think about and the external supplier is then one more party to deal with.

In conclusion, bus stops are a complex subject and there are several aspects to have in consideration when it comes to the design of bus stops but, also because there are several different parties involved in the process. There is probably not one perfect design for all bus stop but, a well functional bus stop is a bus stop adapted to the site. Challenges that have been identified are the lack of area in the city and that the parties somewhat have different goals. A possibility that have been identified is that all the parties express a will and interest to collaborate for improving the bus stops.



Inledning

1.1 Bakgrund

Sveriges städer har idag en kraftigt ökande befolkningsmängd. Tidigare har många orter utvecklats genom att växa utåt men då det lett till ett ökat bilberoende och att värdefull jordbruksmarks försvunnit har nu många orter gått över till att försöka bygga inåt. Förtätning har därför blivit ”inne” och möjliggör för minskade utsläpp genom kortare resvägar och tillgång till en god kollektivtrafik (Boverket 2016). Kollektivtrafiken skapar nytta för resande och för ett hållbart samhälle. Kollektivtrafiken kan därför användas som ett instrument för att skapa attraktiva städer. När det kommer till förtätning kan kollektivtrafiken bidra till yteffektiva transporter och ett minskat behov av vägtrafikytor kan bidra till en tätare stadsmiljö (Andersson et al 2012). Därför borde kollektivtrafik och förtätning kunna ses som två intressen som passar väl ihop.

Ett kollektivtrafiksystem som är rätt utformad kan också bidra till:

- Mobilitet för alla, inklusive dem som inte har några andra transportmöjligheter.
- Erbjuder ett stort utbud till resenärerna.
- Bidrar till bättre och miljövänliga transporter, samt gör befolkningen mindre bilberoende.

Att kollektivtrafiken kan bidra till så mycket är en styrka men också en utmaning. En av utmaningarna är att kollektivtrafiken har en begränsad budget och då gäller det att prioritera de åtgärder som ger bäst effekt, ökar antalet resenärer och ger mer tillfredsställda kunder (Norheim 2017).

För att kunna avgöra vilka åtgärder som ger bäst effekt för att locka fler till kollektivtrafiken används olika transportmodeller. De transportmodeller som används idag för att se hur resenärer värderar olika element av en resa fokuserar på de ”hårda faktorerna”. Jämfört med de ”mjuka faktorerna” är de hårda faktorerna generellt sätt enklare att kvantifiera och har stor betydelse för resebelastningen. Exempel på hårda faktorer är; priset för resan, restid på transportmedlet med sittplats, gångtid, väntetid och bytestid. Mjuka faktorer som inte är inkluderade i transportmodeller är trygghet, information, sittplats, kvalitet på hållplatsen, renhållning, säkerhet, trängsel och punktlighet. När det kommer till de mjuka faktorerna har det visat sig att vid en undersökning av informationsåtgärder och komfortfaktorer är det vindskydd med sittplats som värderades högst. I en annan undersökning visade det sig att en fjärdedel av kollektivtrafikresenärerna är missnöjda med informationen på hållplatser och hållplatsernas standard (Norheim 2017).

Detta ledde fram till idén om att undersöka hållplatser och hållplatsens roll i en stad som går mer och mer mot förtätning.

1.2 Syfte och mål

Syftet är att få en djupare förståelse för hållplatsen som offentlig miljö vilket skulle kunna leda till kunskap som kan bidra till attraktivare hållplatsmiljöer och effektivare utnyttjande av ytan i staden. För att göra detta krävs förståelse för varför hållplatsutformningen ser ut som den gör idag och vilka olika aktörer och intressen det finns kring hållplatsens utformning och design. Studien inriktar sig på Malmö Stad och därmed även Region Skåne. Detta för att få en djupare förståelse för vilka parter och intressen som ingår vid planeringen av hållplatser och hur dessa parter samverkar.

Studiens frågeställningar är följande:

- Vilka funktioner har hållplatsen i dagens offentliga rum i Malmö Stad?
- Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan de olika aktörerna och vilka olika intressen har de vid planeringen av hållplatser i Malmö Stad?
- Vilka hinder och möjligheter finns för att hållplatsen ska få en tydligare roll i det offentliga rummet, och därmed öka kollektivtrafikens attraktivitet i Malmö Stad?

1.3 Avgränsningar

Studien är begränsad till att intervjua verksamma som på något vis arbetar med kollektivtrafik och har kopplingar till Malmö Stad eller Region Skåne. Det hade dock kunnat vara intressant att undersöka hur Malmöborna upplever busshållplatserna och intervjua andra kommuner och/eller regioner men det har inte rymts inom tidsramen.

Studien inriktar sig på de mjuka värdena när det kommer till hållplatser och därför läggs inte fokus på den tekniska utformningen av hållplatser och trafiksäkerhet. Fokus ligger inte heller på stora bytespunkter därmed inte sagt att det ämnet inte berörs då en stor bytespunkt består utav flera hållplatser.

1.4 Disposition

Rapporten har följande upplägg:

- Kapitel 2, Metod

Kapitlet beskriver projekts arbetsgång och vilka metoder som legat till grund för genomförandet. Metoderna som använts är litteraturstudie, fallstudie och intervjustudie.

- Kapitel 3, Litteraturstudie

- Kapitlet ger en historisk överblick över Sveriges trafikplanering, befintlig kunskap om hållplatser och vilka styrdokument som det finns att förhålla sig till vid planering av hållplatser samt relevant information kring Skånetrafiken och Malmö Stad.

- Kapitel 4, Intervjuresultat

Kapitlet presenterar det sammanställda resultat från intervjuerna. Det sammanställda resultatet presenteras i skriven text och med hjälp av citat.

- Kapitel 5, Diskussion och slutsatser

Kapitlet innehåller dels en diskussion av hur resultatet förhåller sig till frågeställningarna och litteraturstudien, metoddiskussion, samt slutsatser och rekommendationer för fortsatt arbete.

- Bilagor

Bilagorna består av intervjuguiden samt ansvarsfördelningen över de olika delarna utav en hållplats.



2. Metod

2.1 Arbetsgång

Arbetet inleddes med att definiera intresseområdet och en diskussion fördes tillsammans med handledaren om det valda intresset; busshållplatser. Utifrån det gjordes och en övergripande litteraturstudie som blev grunden för det framtagna syftet och frågeställningarna. I samband med arbetet om frågeställningar togs studiens metod och avgränsningar fram.

En ingående litteraturstudie gjordes därefter för att få en djupare förståelse för ämnet och för att kunna skapa en intervjuguide. Parallellt med litteraturstudien genomfördes också insamlingen av det empiriska materialet, bearbetning och analysering av empirin. Arbetsgången beskrivs bäst som en iterativ process tills rapporten ansågs färdigställd, se bild 1.

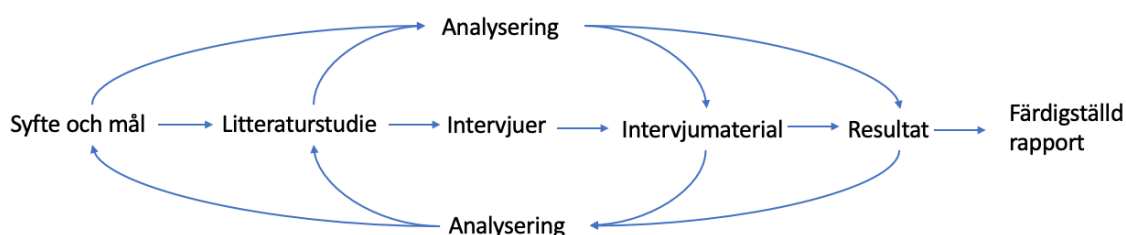


Bild 1, Arbetsprocessen (författarens bild)

2.2 Kvalitativ studie

När studiens syfte har definierats är det dags att välja bäst lämpad metod för att uppnå forskningens mål. Kvalitativ studie lämpar sig bra när det är ord och inte siffror som ska undersökas, det är inte storleken på mängden data utan snarare detaljerade beskrivningar som behövs för få ett bra resultat. Den kvalitativa forskningen inriktar sig ofta på att betrakta saker i sin kontext och belysa mångfaldiga samband där ett brett spektrum av faktorer är verksamma (Denscombe 2018). Denna studien lämpar sig därför väl för kvalitativ forskning då ett helhetsperspektiv sökes för hur hållplatsen tar sig uttryck i det offentliga rummet med belysning på processerna bakom utformningen och hur de påverkar hållplatsens funktioner.

2.3 Fallstudie

Vid användning av en fallstudie är syftet att belysa det generella genom att titta på det specifika (Denscombe 2018 s. 85). En fallstudie är inte en metod i sig utan en strategi som

står i relation till undersökningens skala och omfattning. Ett fall är ett redan existerande fenomen med tydliga gränser. Fördelarna med en fallstudie är att forskaren kan undersöka saker på djupet och ägna all sin energi åt en undersökningsenhet, vilket kan leda till upptäckter som annars inte skulle kunna vara möjliga. Det ger forskaren möjlighet att reda ut komplexiteten i en given situation, vilket ger en helhetssyn. En nackdel med fallstudien är att resultat ej kan helt generaliseras (Denscombe 2018). I denna studie har Malmö Stad valts ut som det undersökande fallet. Som grund ligger till valet ligger Malmö Stads pågående utveckling av högkvalitativa kollektivtrafikstråk, så som Malmöexpressen och elektrifiering av busslinjerna och deras pågående arbete med ett storsstadspaket och förtätning utav staden.

2.4 Litteraturstudie

Första delen av rapporten består av en litteraturstudie för att sammanställa befintliga data kring hållplatser. Fokus ligger på varför hållplatser utformas och designas på det sättet de gör idag baserat på en historisk utveckling av kollektivtrafiken i Sverige och på dagens styrande dokument. Det finns ett flertal planeringsdokument och riktlinjer kring hur utformning ska se ut. Syftet med litteraturstudien är att förstå vad som ligger till grund för utformningen av dagens hållplatser. Tyvärr hittades väldigt lite vetenskaplig litteratur om hållplatser och framförallt om hållplatsen utifrån från mjuka faktorer så som trygghet, information och kvalitet på hållplatsen. Den information som presenteras i litteraturstudien är därför främst baserat på de styrande och vägledande dokument som finns kring hållplatser och inte utifrån vad forskningen säger då det verkar saknas forskning berörande detta ämnet.

De söktjänster som användes för litteraturstudien var Lunds Universitetsbiblioteks databas LUBsearch samt Google Scholar. Utöver det gjordes sökningar även på författare som forskar inom relevanta områden baserat på tips från min handledare och forskare på K2. Referenser från bra rapporter och artiklar genererade även fler träffar.

Sökord som bland annat användes var busshållplats, hållplatsutformning, kollektivtrafik, väderskydd, bus stop, bus shelter och bus shelter design.

2.5 Intervjuer

2.5.1 Intervjumetodik

Vid arbetet med kvalitativa intervjuerna föreslår Kvale och Brinkmann (2014) att man följer nedanstående redovisade steg för att underlätta intervjuprocessen, se tabell 1.

Tabell 1, De sju stegen i en intervjuprocess enligt Kvale och Brinkmann (2014).

Steg	Sju stadier i en intervjuundersökning
Tematisering	Första steget är att formulera syftet med undersökningen. <i>Varför</i> och <i>vad</i> som ska undersökas bör klargöras innan <i>hur</i> det ska undersökas.
Planering	Skapa en plan och var insatt i alla de sju stegen innan intervjuerna påbörjas.

Intervju	Använd en intervjuguide under intervjuerna och ha ett reflekterande förhållningsätt. Var medveten om relationen mellan dig som intervjuare och den intervjuade.
Utskrift	Att spela in intervjun och sedan överföra den till skrift kan underlätta.
Analys	Välj rätt analysmetod utifrån studiens karaktär.
Verifiering	Kontrollera studiens validitet, reliabilitet och generaliserbarhet
Rapportering	Sammanställ resultatet och använd vetenskapliga kriterier.

Det är vanligt att kvalitativa intervjuer benämns som ”semistrukturerade” men vad som menas med det kan vara otydligt. Trost (2010) rekommenderar istället att man beskriver intervjun som strukturerad, dvs. handlar om ett område, i detta fallet busshållplatser, och det är öppna frågor, dvs. utan svarsalternativ.

Vid intervjutillfället kan de första minuterna vara avgörande för hur intervjun kommer att flyta på. Intervjupersonen vill skapa sig en uppfattning om vem intervjuaren är innan hen börjar tala fritt om sina åsikter. God kontakt skapas genom att intervjuaren lyssnar uppmärksam, visar intresse, förståelse och respekt inför intervjupersonen och är tydlig med vad hen vill veta (Kvale och Brinkmann 2014).

En intervjuguide förbedds vanligtvis innan intervjuerna. Varje frågeställning kan undersökas med flera intervjufrågor vilket ger en rik och varierad information genom närmande från olika synvinklar (Kvale och Brinkmann 2014). För denna strukturerade intervju med öppna frågor skapades intervjufrågorna utifrån från studiens frågeställningar. Under intervjuerna gång blev det tydligt hur frågorna mottogs och därefter anpassades frågeupplägget lite för att kunna göra nästa intervju ännu bättre.

Maktsymmetri uppstår vid intervjuer då det är intervjuaren som ställer frågorna och styr samtalen. Efter intervjun har intervjuaren tolkningsmonopol då det är intervjuaren som tolkar och rapporterar vad intervjupersonen sade. Det är därför viktigt att vara medveten om intervjupersonens underläge då det kan leda till att hen undanhåller information eller talar runt frågorna (Kvale och Brinkmann 2014).

Det finns flera etiska aspekter att ta hänsyn vid intervjuerna. Bland annat ska informerat samtycke ska inhämtas, där man tydligt berättar om studiens syfte, hur personuppgifter kommer att hanteras samt klargör att det är när som helst tillåtet att dra sig ur studien (Kvale och Brinkmann 2014). Vid denna studie tillfrågades intervjupersonen om det var okej att samtalen spelades in samt informerades intervjupersonen att hen när som helst kan avbryta samtalen och säga om det finns delar som hen inte vill att intervjuaren ska citera.

2.5.2 Urval

Eriksson-Zetterquist och Ahrne (2015) rekommenderar att man vid kvalitativa intervjuer gör ett tvåstegs urval. Det första steget är att bestämma vilka organisationer undersökningen berör och därefter välja ut vilka individer från organisationen som ska intervjuas. I bästa fall är det bra med ett slumpmässigt urval av dessa individer men det är inte alltid möjligt då en del undersökningar kräver att individerna besitter specifika kunskaper.

I denna undersökningen valdes först relevanta organisationer ut, Malmö Stad och Skånetrafiken. Därefter skickades förfrågningar om vilka individer som arbetar med hållplatser ut till de båda organisationerna. Från de tillfrågade ställde sex personer upp på intervju, fyra från Malmö Stad och två från Skånetrafiken. Under intervjuernas gång tillkom

det fler intervjuer då både Malmö Stad och Skånetrafiken önskade att leverantörer och operatörer också skulle intervjuas. Detta ansågs positivt då det har eftersträvat en så nyanserad och bred bild som möjligt ska ges.

Totalt har 11 personer intervjuats, se tabell 2, att de har olika bakgrund både arbetsmässigt och utbildningsmässigt ansågs även det som positivt för att kunna skapa en så bred bild som möjligt. Att respondenterna är anonyma beror främst på att en redovisning av deras namn ej anses tillföra något till studien.

Tabell 2, Respondenter

Intervjukod	Roll	Organisation
IP1	Trafikplanerare	Malmö Stad
IP2	Trafikplanerare	Malmö Stad
IP3	Trafikplanerare	Malmö Stad
IP4	Landskapsarkitekt	Malmö Stad
IP5	Hållplatsplanerare	Skånetrafiken
IP6	Hållplatsplanerare	Skånetrafiken
IP7	Leverantör, väderskydd	ClearChannel
IP8	Operatör, bussar	Nobina
IP9	Forskare, som bland annat jobbat länge med kollektivtrafikutredningar och nu doktorerar på ämnet regional busstrafik.	K2, Kunskapscentrum för kollektivtrafik
IP10	Konstruktör, väderskydd	Smart Green Stations
IP11	Arkitekt	Tengbom

2.6 Analysmetod

För att kunna analysera det insamlade intervjumaterialet är det bra att gå systematiskt tillväga. Rennfors och Wästerfors (2015) rekommenderar att man arbetar med sortering, reducering och argumentation. De tre handlingar sortera, reducera och argumentera är sammanvävda med varandra och det finns ingen tydlig gräns vart den ena slutar och den andra påbörjas.

Att sortera empirin handlar om att hantera det så kallade *kaosproblemet*, det vill säga att hantera oöverskådlighet och oordning. Varje intervju kan enkelt uppgå till ett tiotal sidor vilket betyder att man redan under intervjun måste försöka skapa sig en viss överblickbarhet (Rennfors och Wästerfors 2015). För denna studie gjordes ett försök till att skapa överblickbarhet genom att intervjuguiden hade tre övergripande teman; dagens hållplatser, ansvarsfördelning och framtidens hållplatser. Trots detta blev materialet svårt att hantera. Rennfors och Wästerfors (2015) säger att ordning inte uppstår av sig själv utan aktivt skapas av studenten genom en analytisk och teoretiskt informerad blick. Den största delen av sorteringen av empirin lades ner först när alla intervjuer var klara och transkriberade. Då

lästes alla intervjuer igenom och med frågeställningarna som utgångspunkt kunde det insamlade materialet sorteras in i tydliga kategorier.

Att reducera empirin handlar om att hantera *representationsproblemet*. Problemet handlar om att det är omöjligt att ta med allt och därmed hur man ska sålla för att visa upp en helhet utan att förlora komplexiteten eller nyanser. Det är nödvändigt att sålla då allt inte kan visas upp samtidigt som man inte vill ge en missvisande bild. Det handlar om att försöka skapa en god representation av materialet (Rennfors och Wästerfors 2015). Mycket vikt har lagts ner för att skapa en sådan god representation av materialet som möjligt. Utifrån de skapade kategorierna har alla åsikter kring varje ämne lagts till i intervjuresultatet. Det har varit viktigt att inte endast ta med de saker som flera utav respondenterna har nämnt utan även det som den ensamma tagit upp. Då det som den ensamma nämner kan vara av lika stor betydelse och något som de andra kanske inte tänkt på. Med detta sagt har empirin behövts reducerats vilket har varit en iterativ process där analysering av intervjumaterialet hela tiden gjorts i förhållande till frågeställningar och litteraturstudien. Vid val av reduktion ställdes alltid först frågan: *kan den här informationen vara relevant för studiens resultat och helhet?* Om ja, behölls texten. Om nej, togs den bort. Stor vikt har lagts vid att göra resultat strukturerat och på så vis hjälpa läsaren att ta till sig materialet. Intervjuresultat presenteras med hjälp av olika teman (rubriker). Givetvis är det så att en del av ämnena går in i varandra och passar in under flera olika rubriker. I de fallen har ett aktivt val gjorts att endast presentera materialet under den rubrik som ansågs vara mest relevant för att skapa en tydlig struktur.

Att argumentera handlar om att hantera *auktoritetsproblemet*, det vill säga att ställa sig bredvid tidigare forskare och föra en dialog med dem. När man argumenterar används det insamlade material i förhållande till tidigare kunskaper. Det är vanligt att studenter förväntar sig att litteraturen ska bidra till dem men inte att studenten ska bidra till litteraturen. Men ambitionen bör vara att studenten också ska bidra till ämnesområdet. Studenten ska därför argumentera med hjälp av sitt material snarare än att endast redovisa det (Rennfors och Wästerfors 2015).



3. Litteraturgenomgång

3.1 Historisk bakgrund

För att skapa sig en helhetsbild kring varför hållplatser utformas och designas på de vis som de gör idag är det relevant att få en överblick över hur trafikplaneringen sett ut i Sverige under de senaste årtionden.

1960-talet till 1990-talet

Efter andra världskriget stod det klart att bilen hade kommit för att stanna och fick större betydelse för planeringen av svenska städer. Trafikplaneringen på 60-talet präglades av en hög rörlighet med bilen i centrum, men även cykel och gång fick en del plats medan kollektivtrafiken var lågt prioriterad. Under den tiden utvecklades en samling svenska planeringsprinciper. SCAFT, där trafiksäkerheten var ett av de största målen. Två av SCAFTs viktigaste principer var separeringsprincipen, att bilen skulle separeras från cyklister och fotgängare, och differentieringsprincipen, att olika delar av trafiknätet skulle fylla olika syften beroende på önskade funktioner på respektive del (Wahl och Jonsson 2008). Statens planverk (senare Boverket) förkastar i och med SCAFT den traditionella kvartersstaden med blandtrafikgator, torg och platser. Det blev ett nytt fokus vid stadsplanering där staden skulle anpassas till bilen och bilens höga hastighet. (Hagson 2004). Trafikmiljöerna hamnade i centrum och vistelsemiljöerna blev nedprioriterade, allt för att skapa de bästa förutsättningarna för trafiken och för att uppnå ett korrekt trafikantbeteende (Wahl och Jonsson 2008).

Under 70-talet växte miljörörelser fram och synen på bilismen förändrades efter oljekrisen som inträffade 1973 (Andersson 2016). Trots biltrafikens fortsatta prioritering började den ses utifrån ett sammanhang där övriga trafikslag och omgivande miljö också existerade. Stadsplaneringen skulle nu anpassas efter landskapet och trafiken började planeras efter stadens villkor. Gångator infördes på flera ställen i landet och kollektivtrafiken fick ett större utrymme i planeringen (Wahl och Jonsson 2008).

Det ökade miljötänket fortsatte in på 80-talet och historiska och kulturella miljöer i städerna började under denna period även ses som viktiga för stadens identitet och attraktionskraft. TRÅD 82 utgavs, det var liknande principer som i SCAFT med skillnaden att avvägningar kunde göras baserat på vad som ansågs vara god eller mindre god standard. Denna uppföljare till SCAFT skulle också vara tillämpbar på befintliga miljöer. Att trafikplanera utifrån bilen sågs inte längre som lika självklart, utan de olika trafikslagen skulle stå i relation till varandra (Wahl och Jonsson 2008). Enligt Hagson (2004) tillkom TRÅD 82 då det hade visat sig att SCAFT gav upphov till nya problem. Huruvida TRÅD 82 i praktiken hade mer att erbjuda än SCAFT är dock Hagson (2004) mycket tveksam om.

Begreppet hållbar utveckling ("Sustainable development"), där man tillgodoser dagens behov utan att äventyra framtida generationers behov, myntades 1988 under den så kallade Brundtlandskommissionen. Medvetenheten kring miljöproblem och framförallt bilismens konsekvenser på miljön fick därefter större inverkan på den fortsatta planeringen (Wahl och Jonsson 2008).

Under 90-talet blev information en strategi för fysiska åtgärder vid trafik och stadsplanering. Genom förankring och helhetsperspektiv skulle genomslagskraft och acceptans skapas bland befolkningen och beslutsfattare. Utformningar av stadsrummen skulle vara tilltalande, tillgängliga och transporteffektiva och olika trafikslag skulle integreras för att så många intressen som möjligt skulle kunna kombineras. Intressen så som trygghet, säkerhet, miljö och omgivning. Tanken var [och består?] att trafiken och människan ska anpassas till varandra och genom information ska människan påverkas till positivt färdmedelsval och trafikantbeteende (Wahl och Jonsson 2008).

Det som skedde från 60-talet till 90-talet var en förändring av arbetssättet kring principer för utformning av trafiknätet. Bjerkmo (2008 s.478) sammanfattar det som *från infrastruktur till individorienterad planering och långsiktig hållbar samhällsstruktur*. Vad som dock är hållbar utveckling är inte självklart och det är ingen som kan veta med bestämdhet, tidsperspektivet är långt utdraget och några exakta effekter är svåra att ange (Wahl och Jonsson 2008).

2000-talet och framåt

2004 färdigställdes ett nytt planeringsdokument TRAST – trafik för en attraktiv stad. TRAST uppmuntrar till planering med en helhetssyn och med involvering av medborgare (Wahl och Jonsson 2008). Flera dimensioner jämfört med SCAFT inryms så som ortens karaktär, hållbarhet, tillgänglighet för funktionshindrade och trygghet. TRAST rekommendera dock fortfarande en viss separering och differentiering av gatunätet men i lokala situationer med låga hastighet rekommenderas blandning av bilar och mjuka trafikanter (Bjerkomo 2008).

Planering för den långsiktig hållbara utveckling innefattar ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv och 2000-talet har präglats av ett stort intresse för stadsmiljö, livskvalitet, hållbarhet och estetik. Utifrån det har det ställts krav på hur man utformar, samspel mellan olika trafikslag och växelverkan mellan trafik- och stadsmiljö (Bjerkomo 2008).

3.2 Dagens hållplatser

3.2.1 Hållplatsens funktion

Svenska kommunförbundet (numera SKL) definition av hållplatsens funktion är *påstigning, avstigning och byte* (Svenska kommunförbundet 1999). Det är en väldigt kort och tydlig definition av hållplatsens funktion och det är en av väldigt få definitioner som hittades i litteraturen. En liknande men något bredare bild anges i Uppsalas Län hållplatshandbok (2013 s.4) *Hållplats, en utsedd plats där bussar i linjetrafik stannar för av- och påstigande samt för väntande resenärer. Således består en hållplats av ett eller fler angöringsutrymmen samt en plats för resenärer.*

Svenska kommunförbundet (1999 s.5) skriver även att *hållplatserna är kollektivtrafikens kontaktytor utåt. Det intryck som hållplatserna ger betyder mycket för hur kollektivtrafiken värderas i stort. Hållplatserna kvaliteter påverkar till stor del den enskildes upplevelse av hela resan. I kol-TRAST vilket är ett nyare dokument står följande hållplatser är – precis som fordonen – kundmiljöer i kollektivtrafiken och en viktig del för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett attraktivt sätt att resa* (Andersson et al 2012 s.91).

Den direkta funktionen med hållplatsen är alltså att verka som en plattform för påstigning, avstigning och byte samtidigt som det är en miljö som resenärerna vistas i och har betydelse för hur attraktiv kollektivtrafikresan uppfattas. Om man däremot ändrar fokus från att se hållplatsen som endast en del av ett kollektivtrafiksystem kan man se hållplatsen som ett offentligt rum, alltså en del av stadsstrukturen och gatulivet. Detta skifte av perspektiv kommer att utredas vidare i fallstudien om Malmö Stad.

3.2.2 Styrande dokument vid hållplatsutformning

I Sverige finns det ett antal dokument som kommunen och den regionala kollektivtrafikmyndigheten måste följa vid utformningen av hållplatser.

VGU – krav för vägar och gators utformning, har tagits fram av Trafikverket i samarbete med SKL. De nya reglerna är obligatoriska för Trafikverket men fungerar som ett rådgivande dokument för kommuner. När det kommer till utformningen av hållplatser beskrivs främst förhållningsregler kring vart på vägbanan hållplatser kan placeras utifrån olika trafikutformningar och hur utformningen av plattformen ska se ut. Vart hållplatsen ska placeras ska utgå från bussresenärernas behov och möjligheter att ansluta till platsen via gång- och cykelförbindelser, särskild beaktning till trafiksäkerhet ska göras (Trafikverket 2012). VGU:n beskriver inte vad som bör finnas på en hållplats i form av utrustning så som väderskydd och sittplatser.

Vid utformning av hållplatser måste man även ta hänsyn till att de är användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. För detta finns det två dokument utgivna av Boverket, ALM och HIN. ALM står för *boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser inom områden för andra anläggningar än byggnader* (BFS 2011:5). HIN är *boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpbara hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser* (BFS 2011:13).

Kol-TRAST – planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik är en handbok framtagen av Trafikverket och SKL och vänder sig till alla de aktörer som arbetar med kollektivtrafik och andra som är verksamma inom samhällsplaneringen. Syftet med kol-

TRAST är att handboken ska fungera som en kunskapskälla om kollektivtrafik och är ett komplement till handboken Trafik för en attraktiv stad (TRAST) (Andersson et al 2012).

3.2.3 Hållplatsutformning

3.2.3.1 Tillgänglighet och möjlighet att ta sig till hållplatsen

Busshållplatsens placering är viktig och för att alla ska kunna nyttja kollektivtrafiksystemet måste det gå att ta sig till hållplatsen och ombord på bussen. Det ska vara lätt för fotgängare och även cyklister att anlända till hållplatsen. Busshållplatser bör vara tillgängliga för alla, det ska vara möjligt för äldre, personer med funktionsnedsättningar och personer med barnvagn att nyttja systemet (Andersson et al 2012).

Plattformen och framförallt plattformshöjden påverkar resenärens möjlighet att gå ombord på bussen. Om plattformen är i höjd med bussens golv underlättar på- och avstigningen för resenären vilket också minskar uppehållstiden, framförallt i kombination med minimalt avstånd mellan buss och kantsten. Plattformen ska enligt VGU vara 17cm hög. För personer med synnedsättningar har beläggningen på plattformen också stor betydelse. Taktila markeringar och stora visuella kontraster förbättrar tillgängligheten för den gruppen (Andersson et al 2012).

3.2.3.2 Hållplatstyper

Det finns olika sorters hållplatsutformningar men oavsett utformning placeras en hållplats på en raksträcka vanligtvis efter gatukorsning, väkanslutning eller övergångsställe. Om möjligt bör busshållplatsen utformas som en enkel, rak hållplats utan ficka, då det ger bekväm körning, kortare hållplatstid och lägre anläggnings- och driftkostnader. De hållplatser som kan förekomma i tätortsmiljö enligt VGU är klackhållplats, enkel stopphållplats, dubbel stopphållplats, körbanehållplats, fickhållplats, avskild hållplats och glugghållplats. Vilken hållplatstyp som är aktuell beror bland annat på trafikflöde, referenshastighet och cykeltrafik. I tätortsmiljö måste också hänsyn tas till oskyddade trafikanters rörelser där utformning måste ha hög standard för att förhindra olyckor även vid svåra trafiksituationer och felaktigt beteende (Andersson et al 2012). Man kan dela in hållplatser i sidoförlagda hållplatser och mittenförlagda hållplatser. Några exempel på sidoförlagda hållplatser är klackhållplats och glugghållplats.

Klackhållplats, se bild 2

Hållplatsen prioriterar bussar framför övrig trafik då den är utbyggd vid gatan och hindrar bakomvarande trafik. Det är lätt för bussen att komma till, vilket ger kortare hållplatsuppehåll och den höga plattformen underlättar för resenärerna att stiga på och av. Det finns även gott om utrymme för resenärerna att vänta vid hållplatsen. Om trafikflödet är högt försämrar den dock mycket för övrig trafik, vilket också kan drabba bakomvarande bussar (Andersson et al 2012).

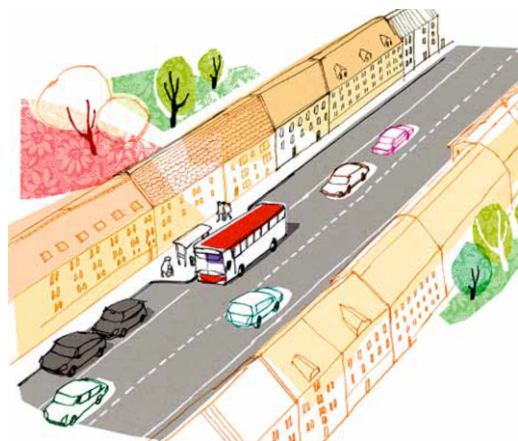


Bild 2, Klackhållplats (Andersson et al 2012)

Glugghållplats, se bild 3

Hållplatsen är placerad längs körbanekanten och för att bussen ska komma in till plattformen tar hållplatsen en stor sträcka i anspråk på, minst 22 meter utöver bussens längd. Hållplatsen prioriterar inte bussens framkomlighet och minskar antalet möjliga parkeringsplatser. Den rekommenderas ej i tätort men är ett alternativ till klackhållplats om klackhållplats får för stora konsekvenser (Andersson et al 2012).



Bild 3, Glugghållplats (Andersson et al 2012)

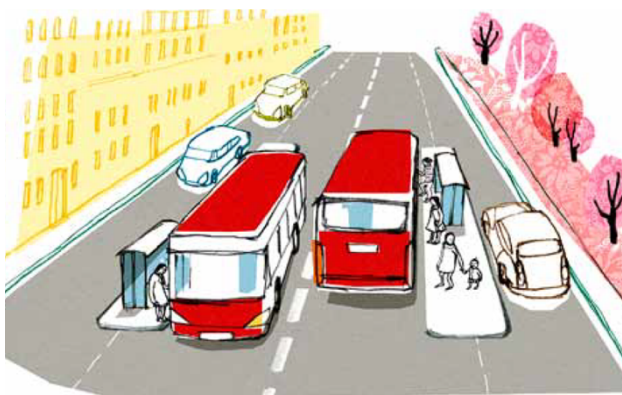


Bild 4, Mittenförlagd hållplats (Andersson et al 2012)

Mittenförlagd hållplats, se bild 4

Denna typen av hållplats används främst när det finns ett reserverat körfält för bussen mitt i gatan. En fördel är att mitthållplats stoppar inte heller bakomvarande trafik. Nackdelen är att utrymmet vid hållplatsen är begränsat och därför kan resenärerna hamna i utsatta lägen. Det kan hända att resenärer tar fel på biltrafikens körriktning och därför måste stor omsorg ägnas åt gångpassagerarna (Andersson et al 2012).

3.2.4 Komfort och utrustning vid hållplatser

Komforten under kollektivtrafikresan beror på flera faktorer så som gång/cykelvägens standard till hållplatsen, bytesmöjlighet mellan olika linjer, hållplatstutformningen och själva resan inklusive fordonet. Vilka bekvämlighetsaspekter som värderas högst under resan beror på vilken resenärgrupp som man tittar på. Arbetspendlare värderar möjligheten att utnyttja restiden effektivt högt och för äldre och funktionshindrade resenärer är hög standard vid på- och avstigning mycket viktigt. Andra bekvämlighetsaspekter vid hållplatser är sannolikheten att få sittplats, rymlighet, buller, kontakt/avskildhet och service (Holmberg 2008).

Kol-TRAST rekommenderar att alla hållplatser bör vara utrustade med god belysning, sittplatser, trafikinformation och en väl synlig hållplatsskylt. Vid hållplatser med fler än ett enstaka påstigande bör det även finnas väderskydd. Det rekommenderas även att det finns möjlighet till säker cykelparkering vid hållplatser. Kol-TRAST har även en lista med faciliteter som kan erbjudas vid hållplatser så som realtidsinformation, klocka, högtalarsystem, uppvärmt väntutrymme, toaletter, förvaringsboxar, kommersiella lokaler och kundinformationscenter. Vilka faciliteter som ska erbjudas på vilken hållplats beror på hållplatsens status och det tas upp mer i kapitel 3.4.1.3 (Andersson et al 2012).

3.2.5 Säkerhet och trygghet

Den allmänna osäkerheten och rädslan som finns i samhället speglar sig också i kollektivtrafiksystemet (Holmberg 2008). Otrygghet kan påverka människors vanor vilket kan leda till undvikande av vissa platser och situationer vilket i sin tur begränsar rörelsefriheten och påverkar i längden människans livskvalité. Kvinnor och äldre är känner generellt sätt en större otrygghet än män (Holmberg et al 2008). Listerborn (2000) skriver i *Tryggare Stad – kan man förändra rädslans platser?* att det är motsägelsefullt vad som gör en plats skrämmande. Alltför öppna ytor liksom alltför trånga och platser med mycket människor jämfört med platser som är nästan folktomma kan alla upplevas som nästa lika hotfulla. Listerborn (2000) poängterar att det därför är viktigt med alternativ och för att kunna skapa dessa platser måste man förstå hur staden är uppbyggd.

Vid hållplatser är det framförallt en oro för oönskade möten som dominerar medan oron för olyckor eller tekniska störningar är väldigt liten. Vägen till och från hållplatsen kan också upplevas som otrygg speciellt om den ligger i ett parkområde och är dåligt belyst. Det går att påverka tryggheten genom till exempel övervakning (automatisk, personlig), möjlighet till snabb kontakt med personal, belysning och telefon (Holmberg 2008).

Kol-TRAST föreslår att för att skapa en hållplats med hög säkerhet är viktiga faktorer; bra belysning, plattformens storlek och utformning, beläggning, enhetlig design, bra läge, bra utsikt från intilliggande fastigheter/gångvägar, städning, drift, underhåll och vandalbeständiga material (Andersson et al 2012).

3.2.6 Kommunikation

För att kunna nyttja kollektivtrafiksystemet behövs det en hel del information både innan och under resans gång. Det är viktigt att man som resenärer kan ta sig enkelt fram i systemet oavsett om man reser mycket eller mer sällan. Därför måste det finnas enkel, tydlig och korrekt information från första till sista hållplats (Andersson et al 2012).

Vid hållplatser behöver man bli informerad om vart bussen stannar, när bussen går och vilken buss det är som kommer. Information kring detta kan ges via tidtabeller, linjenätskarta, variabla skyltar, monitorer och skyltar på bussarna. Hitintills har det främst varit analog information vid hållplatser som visar planerade avgångar men som inte kan ta hänsyn till störningar i trafiken. Nu börjar det däremot komma fler digitala lösningar (Holmberg 2008).

Realtidsinformation förbättrar servicen för resenären och det har också visat sig att resenären upplever väntetiden som kortare om realtidsinformation finns att tillgå. Dynamiska skyltar med realtidsinformation visar på kvalitet vid hållplatser. Vid järnvägsstationer har realtidsskyltar sedan länge varit en självklarhet och även i tätorter vid de viktigaste/största hållplatserna har de blivit allt vanligare. Finns det inte möjlighet att placera ut realtidsskyltar kan informationen också skickas till resenärens mobiltelefon (Andersson et al 2012).

Kol-TRAST tar upp att det idealistiska vore om all information tillsammans med fordonet och övrig infrastruktur har en enhetlig design. Designprofilen inkluderar alla delar av kollektivtrafiksystemet och är ett verktyg som kan användas för att attrahera resenärer och skapa en god bild utav kollektivtrafiken. Ett kontinuerligt designkoncept underlättar för resenären att hitta i ett komplext trafiksystem (Andersson et al 2012).

Kol-TRAST tar också upp att man kan utveckla en varumärkespolicy som möjliggör för kollektivtrafiken att konkurrera med bilen. Varumärkesprofilering ger ett extra värde till produkten och förmedlar känslor. Värden som kan adderas till kollektivtrafiken och hållplatser är grundläggande värden så som säkerhet och punktlighet, att det går snabbt att

transportera sig, avslappnade värden så som vila för kroppen, att resan och omgivningen är trevlig och tideffektivitet alltså att resenären kan nyttja tiden till annat under resan. Hur stor effekt varumärkesprofilering har är inte tydligt men troligen har den först riktigt effekt om alla servicefaktorer är av hög kvalitet (Andersson et al 2012).

Reklam (i annat syfte än att marknadsföra kollektivtrafik) på hållplatser tas ej upp i kol-TRAST men däremot reklam på bussar och det borde kunna gå att dra paralleller mellan dessa två. Reklam skapar intäkter men kan också störa bilden av en tydlig identitet. När beslut tas om reklam uppmanar kol-TRAST att man bör sätta reklamintäkterna i relation till värdet på det egna varumärket (Andersson et al 2012).

3.3 Styrning och ansvarsfördelning



Bild 5, Ansvarsfördelning av kollektivtrafik med ökat fokus på den regionala nivån (Ringqvist 2016)

Dagens ansvarsfördelning för kollektivtrafiken där landstinget/regionen har en regional kollektivtrafikmyndighet ser ut som på bild 5 (Ringqvist 2016). Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ansvarar tillsammans med kommunerna i landstinget för kollektivtrafiken (Norheim 2017). När det kommer till utveckling av kollektivtrafiken i staden är det kommunen som genom sitt inflytande över markanvändningen, och därmed bebyggelsestrukturen, som ger störst förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. Dock ligger det strategiska ansvaret för kollektivtrafikens planering och finansiering hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Denna ansvarsfördelning betyder att samverkan är en viktig del för en fungerande kollektivtrafik vilket även lyfts fram i kollektivtrafiklagen 2010 där ett väsentligt inslag i trafikförsörjningsprogrammet är samverkan mellan olika aktörer (Ringqvist 2016).

Samverkan är ett nätverksliknande arrangemang där aktörerna har relationer med flera parter samtidigt och ett konkret exempel på ett område som ofta kräver samverkan är detaljplaner som berör hållplatser och bytespunkter. En av utmaningarna vid samverkan är att få aktörerna att slutas upp kring gemensamma visioner och mål (Paulsson et al 2018). Drivkrafterna för de olika aktörerna inom kollektivtrafiken skiljer sig nämligen åt. Målen som regeringen satt upp där kollektivtrafiken är ett medel för "samhällsnytta" ställs i relation till trafikföretagens företagsekonomi om "vinstmaximering" (Ringqvist 2016).

Att utgå från ett helhetsperspektiv vid planeringen av kollektivtrafiken är betydelsefullt om kollektivtrafiken ska vara en viktig del av städernas och regionernas utveckling. Det innebär att huvudansvaret för kollektivtrafikens infrastruktur samt att skapa en organiserad och samordnad kollektivtrafik ligger på samhället. Det är därför viktigt att det finns en kunskap

och förståelse för de olika aktörernas drivkrafter. Erfarenhet visar att en grundförutsättning för framgång är behovet utav gemensamt formulerade målbilder och tydliga roller med ansvar och inflytande i balans (Ringqvist 2016).

3.4 Region Skåne

I Skåne län är den regionala kollektivtrafikmyndigheten Region Skåne. Region Skåne har därmed det politiska och ekonomiska ansvaret för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i Skåne. Deras roll är dubbel, som myndighet agerar de ”beställare” av kollektivtrafik och sedan driver de kollektivtrafiken genom sin förvaltning Skånetrafiken (Region Skåne 2018). Tillsammans med Malmö Stad ansvarar de för kollektivtrafiken i Malmö.

3.4.1 Skånetrafikens hållplatshandbok

3.4.1.1 Skånetrafikens varumärke

Skånetrafikens ledord för hållplatser är tilltalande, tryggt och hållbart. De ser hållplatsen som en plats där de kommer i kontakt med kunderna och design och funktion är en röd tråd i det arbetet. Hållplatsen ska vara en plats som är attraktiv och inbjudande och gör intryck i stadsrummet. För att skapa trygga miljöer vill Skånetrafiken att kunden ska känna sig bekväm, varken instängd eller utelämnad och med belysning andra element skapa säkra miljöer. De försöker även erbjuda relevant och tydlig information så att resenären har koll på sin resa. Med ett hållbart tänkande vill de bygga grönt och tänka hållbart över tid (Skånetrafiken u.å.a).

För att skapa igenkänning och förstärka sitt varumärke använder sig Skånetrafiken av ett antal designkomponenter där den kanske mest välkända är deras pilmönster. Pilmönstret är till för att signalera till resenären att hen är på rätt plats och för att skapa igenkänning, se bild 6. Sedan jobbar de även med mjuka former och runda hörn, väderskydd möter stadsrummet, sticka ut/smälta in, inslag av trä som ger lång hållbarhet, specifikt typsnitt och gröna inslag i form av växtlighet på tak eller träd i anslutning till hållplatsen (Skånetrafiken u.å.a).



Bild 6, Skånetrafikens pilmönster
(Skånetrafiken u.å.a)

3.4.1.2 Ansvarsfördelning och medfinansiering

På Skånetrafikens sida går det att hitta en tabell som kortfattat visar ansvarsfördelningen för de olika hållplatsdelarna, se bilaga. Körytor, markytor, planteringar, belysning och anslutande gång- och cykelvägar är det antingen trafikverket eller kommunen som ansvarar för beroende på om det är på det statliga eller kommunala vägnätet. När det kommer till väderskydd är det alltid kommunen som är ägaren och köper väderskydd som antingen är upphandlande via Skånetrafiken eller utav andra leverantörer. Om de är upphandlade via Skånetrafiken ansvarar Skånetrafiken av städning och skötseln av väderskydden annars är det kommunens ansvar. Alla fristående möbler som ej tillkommer med väderskydden är det

kommunen som ansvarar för och drifvar. Ansvaret och driften av informationsbärare och biljettmaskiner står Skånetrafiken ensam för (Skånetrafiken u.å.b).

För att kunna få medfinansiering för olika moment kring etablering av hållplatser krävs att Skånetrafikens riktlinjer gällande design, funktion, tillgänglighet och trafiksäkerhet följs enligt deras hållplatshandbok (Skånetrafiken u.å.c). Kommunerna ansöker om medel för medfinansiering till Skånetrafiken för kollektivtrafikåtgärder och för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder till Trafikverket. De åtgärder som är berättigade medfinansiering är i följande prioriteringsordning:

- Åtgärder med anledning av trafikförändringar.
- Tillgänglighetsanpassningar.
- Åtgärder för ökad framkomlighet.
- Kopplingar till kollektivtrafiken till exempel pendelparkering, cykelparkering och gång- och cykelkopplingar.
- Komfortåtgärder så som väderskydd.

Medfinansiering går dock ej till borttagning av hållplatser, beläggningsarbete på befintlig hållplats och hållplatsutrustning som ej tillhör de som Skånetrafiken upphandlat (Skånetrafiken u.å.d).

3.4.1.3 Klassificering av hållplatser

För att Skånetrafiken ska kunna bedöma vilken standard som ska finnas vid hållplatser använder sig Skånetrafiken utav ett klassificeringssystem. (Skånetrafiken u.å.e) Att klassificera hållplatserna för att prioritera investeringar är något som kol-TRAST också rekommenderar. Klassificering bör utgå ifrån hållplatsens betydelse, till exempel antal påstigande per dygn, men även om det är en bytespunkt. (Andersson et al 2012)

Benämning	Hållplatskategori
Skånes sju största stationer har minst 17 000 på-/avstigande resenärer per vardag	1
Stationer och sju bussterminaler med minst 3 500 på-/avstigande resenärer per vardag	2
Resterande stationer, premiumhållplatser samt viktiga bytespunkter med minst 400 på-/avstigande resenärer per vardag	3
Hållplats >15 påstigande	4
Hållplats <15 påstigande	5

Skånetrafikens klassificeringssystemet bygger främst på antalet på-/avstigande resenärer per dag, se bild 7. Kategori 4 och 5 representerar den största andel hållplatser. Den utrustningen som Skånetrafiken kan ge bidrag till för den lägsta kategorin i stadsmiljö är en fristående bänk med armstöd. För kategori 4 finns väderskydd, cykelparkering med ramlås och tak och dynamisk trafikinformation (Skånetrafik u.å.e).

Bild 7, Skånetrafikens klassificeringssystem (Skånetrafiken u.å.d)

Övrig utrustning och tjänster som det går att få medfinansiering för beroende klassificering är cykelgarage, klockstapel, cykelpump, wifi, biljettmaskin på stationer, bilparkering och kiss'n'ride, vänthall, serviceombud, toalett, bevakning och kundcenter (Skånetrafiken u.å.e).

Medfinansiering för tillgänglighetsanpassad plattform gäller alla kategorier. För stadsexpresser gäller även bidrag till utskjutande plattform på samtliga av den linjens hållplatser (Skånetrafiken u.å.d). I Region Skånes trafikförsörjningsprogram från 2016 satte de även upp målet att: *samtliga hållplatserna med fler än 15 påstigande ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2021*. Region Skåne säger dock att den största utmaningen ligger i att Region Skåne inte äger full rådighet av anpassningen av hållplatser/bytespunkter och måste därför samverka med kommunerna (Region Skåne 2016).

3.4.2 Hållplatstyper och utrustning

De olika hållplatstyper som Skånetrafiken använder för tätort är direkt tagna från kol-TRAST och hänvisningar görs även till VGU och boverkets föreskrifter ALM och HIN. (Skånetrafiken u.å.f). Bild 8, 9, 10 och 11 är alla exempel på Skånetrafikens utrustning.



Bild 8, Ett väderskydd som Skånetrafiken erbjuder idag (Skånetrafiken u.å.g)



Bild 9, En typ av realtidsenhet som Skånetrafiken erbjuder (författarens bild)



Bild 10, Skånetrafikens nya prototyp som inte är ute på marknaden än (Skånetrafiken och SWECO 2018)



Bild 11, En sorts hållplatsskylt, en så kallad ellips (författarens bild)

3.5 Malmö Stad

3.5.1 Malmö Stads mål och framtida planer

Malmö Stad är Sveriges snabbast växande storstad (Malmö Stad 2019), och i översiktsplanen som antogs 2018 är en av de övergripande prioriteringarna att Malmö främst ska växa inåt från yttre Ringvägen (Malmö Stad 2018a). Genom att fokusera på att växa inåt minskar behovet av att ta värdefull jordbruksmark i anspråk och rätt organiserat kan en förtätning främja mötet mellan människor. Att bygga tätare gör även staden mer resurs- och energieffektiv och förbättrar förutsättningarna för ett effektivt transportsystem, där fler malmöbor aktivt kan välja hållbara trafikslag så som gå, cykla eller åka kollektivtrafik

(Malmö Stad 2018a). Det är nödvändigt att minska andelen biltrafik i staden då en ökad bilanvändning inte bara tar stor markyta i anspråk utan även ger upphov till buller- och luftföroreningar, trängsel, sämre framkomlighet och tillgänglighet. Dessa faktorer påverkar stadens attraktivitet och genom att istället prioritera yteffektiva trafikslag kan trängsel minska och tillgängligheten i staden öka (Malmö Stad 2016).

I TROMP, Malmö Stads trafik och mobilitetsplan, sattes visionen: *Gång, cykel och kollektivtrafik är det självklara valet för de som bor, arbetar eller vistas i Malmö. Detta utgör tillsammans med effektiva godstransporter och en miljöanpassad biltrafik grunden i den täta och hållbara stadens transportsystem. Ett transportsystem anpassat till människan och för staden* (Malmö Stad 2016 s.10).

För att skapa ett hållbart och effektivare infrastruktursystem krävs stora satsningar. Malmö Stad arbetar idag med ett storstadspaket som är en del av Sverigeförhandlingarna (Malmö Stad 2019a). Sverigeförhandlingarna var ett uppdrag från regeringen för att stärka Sveriges infrastruktursystem. En del av detta uppdraget fokuserade på Sveriges tre storstäder där satsningar ska göras på att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet. Förhandlingarna handlade om vilka objekt som staten kunde tänkas medfinansiera (Sverigeförhandlingen 2017). Storstadspaket för Malmö Stad omfattar stora satsningar på kollektivtrafik, bostäder och cykelinfrastruktur och den planerade genomförandefasen är perioden 2018 till 2031 (Malmö Stad 2019a).

3.5.2 Satsningar på stadsbusstrafiken

I storstadspaketet ingår satsningar på en utbyggnad av stadsbusstrafiken, där både MalmöExpressen och övriga stadsbusslinjer ingår (Malmö Stad 2019a). MalmöExpressen är ett BRT (bus rapid transit) inspirerat system, där devisen ”tänk spårvagn, kör buss” gäller för att kunna erbjuda resenärerna en enklare, snabbare och mer komfortabel resa.

Linje 5 var den första BRT-linjen i Malmö och nu planeras det för fyra linjer till (linje 2,4 8 och 10) och ombyggnationerna har redan börjat. MalmöExpressen erbjuder bra framkomlighet då de delvis har egna körfält och signalprioriteringar i korsningar och med en mjukare och rakare linjedragning upplevs resan som mer bekväm. Med påstigning vid alla dörrar förkortas också stopptiden vid hållplatserna (Malmö Stad 2019b). MalmöExpressen är dubbelledsbussar med el-/gashybridteknik och har en komfortkapacitet på 90 resenärer jämfört med 65 resenärer som det är på dagens vanliga bussar (Malmö Stad 2019a). MalmöExpressen bussarna är nämligen 24 meter långa (jämfört med 18meter) vilket ställer krav på längre hållplatser, se bild 12 (Malmö Stad 2016).



Bild 12, MalmöExpressen (författarens bild)

Satsningar på ett elektrifierade bussar har också gjorts och gäller alla stadsbusslinjer, även de som inte är inkluderade i Malmöexpressen. Malmö Stad, Skånetrafiken och Nobina, som är den trafikoperatörer som kör bussarna i Malmö, har tillsammans samarbetat för ett elektrifierat bussystem. Linje 7 körs redan idag av eldrivna bussar och inom en snar framtid kommer även fler linjer få eldrivna bussar. De släpper inte ut avgaser och med en 6 decibel lägre ljudnivå medför det en tystare omgivning på och i närheten av bussen, vilket är bra för stadsmiljön. Laddningen av bussarna sker vid ändstationerna i en så kallad pantograf där en

stolpe med en kontaktskena sänker sig ned på en kontaktyta på bussens tak. Så det är endast ändstationerna som ser annorlunda ut jämfört med de icke eldrivna bussarna (Nobina 2018).

3.5.3 Teknisk handbok

Malmö Stad har en teknisk handbok som används vid projektering av anläggningar på allmän platsmark, vilket inkluderar hållplatser. Malmö Stad hänvisar till typritningar från Skånetrafikens hållplatshandbok, men Malmö Stad har förutom typritningarna i hållplatshandboken egna principer vid utformning och möblering av hållplatser. ”Malmöprinciperna” handlar om allt ifrån hur ytan ska beläggas, vilka sorts material som ska användas vid specifika platser och i vissa fall vart föremål ska placeras i förhållande till sin omgivning. När det kommer till utemöbler har Malmö Stad en viss standard som följer, till exempel ska bänkar vara av oljat trä med rygg- och armstöd och vid regionbusshållplatser ska samtliga utrustas med minst fem cykelparkeringar (Malmö Stad 2018b). Malmö Stad arbetar också med färg för att skapa samordning i gaturummet. ”Malmögrönt” har varit Malmö Stads färg sedan 1996 och ska användas för all utrustning så som papperskorgar, bänkar, och belysningsstolpar (Malmö Stad 2009).

3.5.4 Busskurerna i Malmö Stad

I Malmö finns det 792 busshållplatser av dessa är det 425 stycken som idag har en busskur. Utav de 425 busskurerna så äger Malmö Stad 145 stycken, de övriga 280 ägs utav en utomstående leverantör, se bild 13 och 14 för exempel. Tidigare var det reklamföretaget JCDecaux som ägde och driftade de 280 reklamväderskydden men hösten 2018 bytte Malmö Stad leverantör från JCDecaux till ClearChannel. När Malmö Stad bytte leverantör behövdes därmed också alla de reklamfinansierade busskurerna som fanns i Malmö bytas ut. Det som gjorde bytet omständligt var att leverantörerna hade olika utformning på sina busskurer både ovanför och under mark. Vilket betydde att rivning och byggandet av de nya busskurerna tog en hel del tid och att det fanns ett glapp på upp mot sex veckor när det saknades busskurer vid hållplatserna under hösten 2018. Arbetet gjorde också att omkringliggande trafik under den tiden drabbades (Malmö Stad 2018c).



Bild 13, Väderydd från ClearChannel vid Stadshuset (författarens bild)



Bild 14, Ett av Malmö Stads väderydd i Limhamn (författarens bild)

4. Intervjuresultat

4.1 Styrning och ansvarsfördelning av hållplatser

4.1.1 Investering och drift

Vid nyetablering av en hållplats är det väghållaren (i detta fallet Malmö Stad) som bekostar allt markarbete dvs körbana, plattform och fundament som ska ner. Utrustningen vid hållplatsen är det kommunen som bekostar förutom trafikinformationsutrustningen till resenärerna så som tidtabeller, hållplatsskylt och realtidsenheter vilket Skånetrafiken ansvarar för. Det är Skånetrafiken som sköter trafikering av bussarna och det finns ett avtal mellan Skånetrafiken och alla kommuner där det står att kommunerna ska tillgodose den infrastruktur som krävs för att Skånetrafiken ska kunna köra trafik.

I Malmö Stad är det därför kommunen som har beslutanderätt hur hållplatsen ska utformas och vilken utrustning som ska finnas på platsen, men eftersom det är Skånetrafiken som ska trafikera busslinjerna ställer de därför en hel del krav på kommunen. Skånetrafiken saknar däremot mandat för att få igenom alla ställda krav. Därför använder sig Skånetrafiken av medfinansiering vilket är deras starkaste incitament för att få igenom de krav som de ställer. Standarden vid medfinansiering brukar ligga på 50% utav investeringskostnaderna.

När det kommer till väderskydden som också är en del av hållplatsutrustningen så är det precis som med övrig utrustning kommunen som beslutar om vilka väderskydd som ska upphandlas. Skånetrafiken har enligt hållplatshandboken redan upphandlade väderskydd, så väljer kommunen deras väderskyddsmodell medfinansierar Skånetrafiken dessa med 50%. Vill kommunen däremot ha en egen design eller billigare väderskydd får de bekosta väderskydden själv. Leverantören utav väderskydd säger:

För många år sedan så var det så att kommunerna tyckte att ett väderskydd var en kommunal angelägenhet. Så är det inte lika mycket idag där man har lyft över ansvaret i mångt och mycket till dom landstingskommunala trafikbolagen, så som Skånetrafiken. De flesta [kommunerna] tycker att det här med reklamväderskydd får det regionala trafikföretaget hantera medans vi är mer i behov av offentliga toaletter eller låncyklar som vi har i Malmö. Nu är det ändå så att vi [ClearChannel] har finansierat Malmö med 280 stycken reklamväderskydd. En del städer hänger fortfarande kvar i tanken att vi ändå vill designa vårt eget reklamväderskydd. Men jag skulle tro att efter att vårt avtal går ut så är det möjligt att Skånetrafiken ändå tar över huvudansvaret för väderskydd, eftersom dom gör det i andra städer också.

-IP7

Det största ansvaret för drift har kommunen, alltså att det städas vid hållplatsen och tömning av papperskorgar. Om väderskyddet är ett reklamfinansierat väderskydd så är det den entreprenören som ansvarar för driften av detta, vilket inkluderar borttagning av graffiti och lagning om en ruta går sönder men renhållning av hållplatsytan står fortfarande kommunen för. Leverantören utav väderskydd menar att de som reklamföretag sköter driften av väderskydd bättre än vad kommunen skulle ha gjort då de har ett intresse av att det ska se

snyggt ut vid hållplatserna för bättre marknadsföring av reklamen. Avtalet med ClearChannel är ett så kallat tjänstkoncessionsavtal. Malmö Stad står inte för kostnaderna själva utan ClearChannel levererar väderskydd och drift av dessa till Malmö Stad i utbyte mot att ClearChannel får sätta upp reklam. Driften av trafikinformation till resenärerna är det Skånetrafiken som ansvarar för.

4.1.2 Uppfattningar kring ansvarsfördelningen

Hur uppdelningen av ansvarsfördelning ser ut verkar alla parter överlag nöjda med och tryckte på att det är viktigt med bra dialoger. Samtidigt fanns det frågor där det önskades antingen en ännu tydligare ansvarsuppdelning eller önskingar om annorlunda hantering av ärenden. På frågan om ansvarsfördelningen borde se annorlunda ut svarade en trafikplanerare från Malmö Stad såhär:

Nej det vet jag inte om jag tycker för Malmö Stad är ändå ägare av marken där vi bygger, så jag tror det är rätt bra. Sen har vi [Malmö Stad] alltid sista ordet men i alla goda relationer så ska man alltid komma överens. Skånetrafiken står för det trafikala och Malmö Stad för det byggda, det blir svårt om man löser upp rollerna för mycket. Rollfördelningsmässigt är det bra med tydliga gränser. -IP3

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken uttrycker dock att det är en utmaning för Skånetrafiken att det är kommunerna som i slutändan bestämmer vad det ska finnas för hållplatsutrustning vid alla hållplatser. Skånetrafiken har nämligen sitt koncept och tagit fram den utrustningen som de önskar ska finnas vid hållplatserna, men eftersom det inte är dom som beslutar sitter de mycket i knäet på andra parter vilket gör det svårt för Skånetrafiken att hålla en specifik standard.

Från Malmö Stads sida tog en trafikplanerare upp ämnet om avetableringen av hållplatser. Vilket innebär att om Skånetrafiken beslutar att en buss inte längre ska stanna vid en hållplats är det Malmö Stad som står för alla kostnader av nedläggningen. Vid avetablering finns det nämligen inga bidrag att söka för att kunna återställa platsen. Så där önskar trafikplaneraren en mer gemensam syn på kostnader förenade med när man stänger ner en hållplats.

4.1.3 Motstridiga intressen vid planeringen hållplatser

På en intressenivå så utgår de olika parter från olika perspektiv. Malmö Stad har ett brett ansvar för alla de olika trafikantgrupper där fotgängare och cyklister kommer först och sedan kollektivtrafikresenärer, bilister och yrkestrafiken medan Skånetrafikens intresse ligger hos kollektivtrafikresenärerna. Trots olika prioriteringar vid planeringen av hållplatser uttrycks det att det finns en god dialog mellan Malmö Stad och Skånetrafiken. Landskapsarkitekten från Malmö Stad uttrycker:

Jag tror egentligen att vi har samma intressen. Men man kan låsa sig vid att det är en viss funktion som ska ha en prioritet och när vi rör oss i en befintlig stad så är det väldigt många fler intressen än bussen och bussresenärerna. Så visst man kan uppfatta det som att det blir konflikter ibland men det brukar lösa sig när man påtalar de andra intressena också. -IP4

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken uttrycker:

Vems behov är viktigast? Man kanske tycker är att det är samma människor som bor i staden som reser men det är alltid en prioritering mellan bil, buss, fotgängare och de som bor där. -IP6

En trafikplanerare från Malmö Stad berättar att Skånetrafikens huvuduppgift är som sagt att göra det så effektivt för kollektivtrafikresenärerna att ta sig runt medan Malmö Stad kan vara "lite fyrkantiga" och säga att de måste tänka på de andra trafikslagen med. Hen fortsätter med att Malmö Stad konstant måste göra avvägningar, trafikala avvägningar men också avvägningar kring exploateringen runt omkring. Det leder till att processerna kan ta längre tid och säkert skapa frustration. Malmö Stad har ett större ansvar jämfört med Skånetrafiken och kan därför bli "lite svårdansade" ibland. Forskaren från K2 uttrycker:

Det finns väl fall när det blir lite konflikt men jag upplever ofta att regionen och kommunerna och andra aktörer strävar åt samma håll. Jag menar att de flesta kommunerna jag jobbat med har en vilja att förbättra kollektivtrafiken. Om då länstrafikbolaget är villiga att göra en satsning på en viss linje brukar kommunen inte vara svårövertalade till att också göra satsningar på hållplatserna. Så gemensamt bidrar de till att förbättra kollektivtrafiken. -IP9

För leverantörer och operatörer finns det också intressen som de vill bevaka men som möjligtvis inte motstrider de övriga parterna. Nobina, som kör bussarna i Malmö, har i mångt och mycket samma intressen som Skånetrafiken i form av god framkomlighet, trafiksäkerhet, samt enkelhet för kund. Till skillnad från Malmö Stad och Skånetrafikens intressen så har Nobina generellt sett ett större intresse av att hållplatserna är utformade så att bussarna inte skadas vid angöring av hållplatserna samt att det finns faciliteter så som toaletter för de som kör bussarna i slutet av en busslinje. När det kommer till leverantören av de reklamfinansierade väderskydden så uttrycker leverantören:

Det är sällan bråk om vart hållplatsen ska vara och vi [ClearChannel] vet att väderskydden kommer hamna i bra kommersiella lägen. Vad vi inte är intresserade av är att det placeras saker vid väderskyddet som skymmer sikten för reklamen så som stora träd. Det händer att det kommer till lite buskar och en papperskorg som är lite i vägen men det är oftast ett mindre bekymmer. -IP7

Det togs också upp att det finns åsikter som går isär inom en och samma organisation. Till exempel nämns det att det finns personer som anser att en baskvalité (bänk och ett väderskydd) och att det är rent och snyggt vid hållplatserna är det enda som behövs så länge utbudet av trafik är tillräckligt stort. Medan andra (inklusive personen som tog upp exemplet) anser att om det ska bli en stor ökning av resor med kollektivtrafik samtidigt som man ska klara av att hantera alla klimatmål så behöver man tänka nytt. Utan nytänkande uteblir de stora förändringar och att det där handlar om att även förbättra det lilla.

En trafikplanerare från Malmö Stad tar upp att det kan också finnas frågor rörande hållplatser som kanske inte strider mot andra aktörer men som strider mot övergripande mål. Hen nämner när de bytte leverantör av reklamväderskydden i höstas blev konsekvensen att fullt fungerande väderskydd byttes ut, vilket egentligen strider mot målet om en hållbar stad. Trafikplaneraren säger:

Jag vet inte om folk blir upprörda men vi [Malmö Stad] borde ju diskutera det. Det ställer ju till med oreda när man bygger någonting som man egentligen inte behöver bygga. Det kostar förvisso oss [Malmö Stad] ingenting men någonstans finns det ju en kostnad, det är ju inget som är gratis. -IP2

Hen nämner att hen har diskuterat frågan internt med sin kollega men att man måste välja sina strider och att man borde diskutera det mer men att andra arbetsuppgifter tar över.

4.2 Hållplatsutformningen och dess design

4.2.1 Synen på hållplatsen funktion idag

Flera av respondenterna har beskrivit att hållplatsens funktion först och främst är att bussen ska kunna stanna där och att hållplatsen är till för resenärerna (alternativt beskrivit som för medborgarna i staden eller Skånetrafikens kunder). För resenärerna är hållplatsen det första mötet med kollektivtrafiksystemet och syftet med hållplatsen är att resenären ska känna att här stannar en buss som hen kan åka med. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken påpekar att första mötet möjligen också skulle kunna vara Skånetrafikens app men om man bortser från den så är hållplatsen det första mötet med kollektivtrafiksystemet.

Två respondenter påpekar att en funktion är att hållplatsen är ett skyltfönster för kollektivtrafiken. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken säger såhär:

Den andra funktionen som vi jobbar mycket med på Skånetrafiken nu är signalvärdet som den här platsen har. Det är ju ett skyltfönster för Skånetrafiken ut mot dels våra resenärer men också de som inte är resenärer, medborgarna i staden. Jag tror inte man sett på de platserna så tidigare, innan har hållplatsen varit spartansk och så enkel som möjligt med risken att man skrämmer bort potentiella resenärer. -IP6

En trafikplanerare från Malmö Stad säger också att funktionen skulle kunna vara att hållplatsen är rätt lokaliserad. Att det är viktigt att det finns bra anslutningsvägar för om det inte går att ta sig till hållplatsen så har hållplatsen inte någon funktion i systemet. Hen tillägger även att hållplatsen kan fungera som en mötesplats, för står man som resenär och väntar på bussen och träffar någon som man känner skulle man kunna se det som att hållplatsen har en mötesplatsfunktion.

Eftersom resenären väntar på bussen vid hållplatsen nämner också en del respondenter funktioner som en hållplats helst ska ha för att resenären ska ha en så behaglig väntetid som möjligt. I detta fall att hållplatsen ska ha en skylande funktion, att man ska kunna skyla sig från olika väderförhållande, vilket innebär ett väderskydd och att hållplatsen ska ha en vilande funktion, alltså möjliga sittplatser.

Att vara en informationspunkt är också en funktion som ett antal respondenter tog upp. Främst information rörande aktuella busslinjer så som tidtabeller och linjenät men även vem man ska ringa när det är något problem rörande hållplatsen.

Två respondenter från Malmö Stad nämnde också att det är tydligt att hållplatsen idag endast är utformad för att det ska stanna en buss där och upplever det som ett snävt synsätt. Landskapsarkitekten menar att det finns så mycket mer som påverkar en plats eller borde påverka vad som utformar en plats. Eftersom det är inte bara de som reser kollektiv som vistas vid hållplatsen utan även alla de som passerar förbi hållplatsen dagligen gående, cyklandes eller körandes. Trafikplaneraren anser att man idag tittar väldigt isolerat på plattformen och att hen ser en utmaning i detta. För i framtiden så anser hen att på grund utav ytbehovet så kommer man att behöva titta på hållplatser på ett annat sätt och se om det är möjligt att få in fler funktioner.

4.2.2 Uppfattningar kring dagens hållplatsutformning och design

Hur det är tänkt att de befintliga hållplatserna ska uppfattas idag är respondenterna inte helt säkra på men de använder liknande ord för att beskriva vad de tror att tanken bakom

hållplatsen. Att hållplatsen ska upplevas som trygg, säker, inbjudande, funktionell, enkel att använda, att den är synlig för resenären och igenkänningsbar.

Idag uppfattas dock de befintliga hållplatserna av en del respondenter som spartanska och tråkiga. En respondent uppfattar dock väderskydden som moderna och designade för stadsmiljö, där hen syftar till att det är viktigt att hållplatsen smälter in i stadsmiljön med omkringliggande byggnader och verksamheter.

Både Malmö Stad med sitt nya storstadspaketprojekt och Skånetrafiken jobbar med att ta fram nya linjer för hur de vill att hållplatserna ska utformas, de har däremot kommit olika långt i den processen. Skånetrafiken har tagit fram en ny designmanual som står beskriven i kapitel 3.4.1.1 och Malmö Stad kommer i storstadsprojektet att arbeta med hållplatsutformningen men har i dagsläget inte kommit så långt i det arbetet. Malmö Stad har däremot kommit fram till att det är 42 stycken personer som kommer att behöva vara med och tycka till i den processen, alltifrån hur hållplatser ska drifas till hur man kan stänga ner dem.

4.2.3 Klassificering av hållplatser

I avsnitt 3.4.1.3 går det att läsa att Skånetrafiken har ett klassificeringssystem för att avgöra vilken utrustning som de medfinansierar vid hållplatserna. Systemet är främst uppbyggt på antal påstigande per dag. Flera utav respondenterna tycker det är rimligt att det finns ett sådant system för att ta hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan. Klassificering är vad Skånetrafiken utgår ifrån men sedan är det mycket som är platsbundet, framförallt i stad där det endast finns en begränsad yta att tillgå.

I Malmö går det idag till så att när en helt ny hållplats byggs kan till exempel en bänk och papperskorg sättas dit, men sedan inväntar Malmö Stad för att se hur många som nyttjar hållplatsen. Om den får över 15 påstigande per dag kan ett väderskydd tillkomma. Hållplatsen får alltså inte en hög standard direkt utan den måste först ”visa vad den går för”. Detta gäller dock inte de nya expressbussarna där en specifik standarden för alla hållplatser på linjen är bestämd från början, planerna kan dock ändras på grund utav begränsad tillgång till yta.

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken förde en diskussion om när en hållplats inte har ett väderskydd kanske en del hävdar att med ett väderskydd så ökar antalet resenärer och att man då kan komma upp i 15 påstigande per dag (vilket är kravet för medfinansierat väderskydd). Hen menar att så är det kanske men det tror inte hen på själv. Däremot om det finns ett väderskydd som man väljer att plocka bort tror hen att det finns en risk för att man tappar resenärer.

Andra kriterium som man kan tänka sig utöver antal påstigande resenärer är väntetid. Forskaren från K2 tar upp att det vid en hållplats med längre väntetider, vanligtvis regional trafik, är det kanske viktigare att tänka på hållplatsutrustningen jämfört med en hållplats med korta väntetider som det vanligtvis är i stadstrafik.

Landskapsarkitekten från Malmö Stad tar upp att hen tycker att det är viktigt med storstadspaket att det ska finnas lösningar som gör att det blir attraktivt i hela staden.

Och det är något jag gärna påpekar att vi inte ska ha en lösning i centrum och en längre ut utan att den höga graden av god gestaltning ska finnas överallt. Gestaltningen ska anpassas efter den platsen du kommer till och vilka funktioner och krav som du har där. Men nivån på markmaterial och väderskydd och annat ska finnas överallt där man rör sig.

-IP4

4.2.4 Tillgänglighet

Att hållplatsen ska vara tillgänglig för alla var en självklarhet för alla respondenter. Det ska finnas bra anslutningsvägar och hållplatsen ska vara anpassad för svaga grupper med hög plattform och taktila stråk vilket är precis vad kol-TRAST rekommenderar. Problematik kring utformningen av plattformen togs dock upp av flera respondenter, se bild 15. Det är inte alltid möjligt på grund utav den befintliga miljön att ha 17cm hög plattform vilket VGU:n ställer krav på. När man bygger en hög plattform vid befintlig miljö så kan det påverka närliggande fasad vid avvattning men en trafikplanerare från Malmö Stad sade att de diskuterar att i framtiden ha dagvattenhantering under hållplatserna. Forskaren från K2 anser att man borde försöka satsa ännu mer på plattformen:

Nu bygger man plattformar som i bästa fall är 15 till 17 cm höga och det innebär att om det ska vara plant instig så behöver bussen niga men det är fullt möjligt att bygga plattformar som är 30cm höga. Vilket innebär att man får helt platt insteg utan nigning men det kräver bra geometri, att bussen kan köra rakt in till hållplatsen och att det är en liten klack. -IP9

Forskaren tycker också att man borde ta efter hur man planerar spårtrafik och aldrig acceptera fickhållplatser där det blir en rörelse i sidled för att komma in till plattformen.



Bild 15, Plattformshöjd i förhållande till bussens höjd. För plan instigning hade bussen behövt niga. (författarens bild)

4.2.5 Igenkänningsfaktorn

Igenkänningsfaktorn är något som Skånetrafiken jobbar mycket med och något som togs upp av ett antal respondenter. Det ska vara tydligt för resenären vart hållplatsen finns. En aspekt som går att diskutera är vad som gör hållplatsen igenkänningsbar. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken säger:

Igenkänningsfaktorn är viktig, tydlighet och enkelhet, hållplatsskylten föringars ju ofta men det är ju egentligen den du ser när du letar efter en hållplats. Eftersom alla hållplatser har en hållplatsskylt men det är bara vissa som har ett väderskydd. Därför tror inte jag att man letar efter ett väderskydd utan man letar efter en hållplatsskylt. -IP5

Skånetrafiken jobbar mycket med sitt varumärke och att skapa en viss standard på hållplatserna vilket går att läsa i kap 3.4.1. En hållplatsplanerare har jobbat med att ta fram koncept för Skånetrafikens hållplatser där de har tittat på hållplatsernas som hubbar för kollektivtrafiken. Där hållplatserna ska fungera som skyltfönster för Skånetrafiken där man

ska känna igen sig och där det ska finnas ett antal resenärsfunktioner. Men Skånetrafiken kan inte bestämma vad som ska finnas vid hållplatserna och idag har som sagt Malmö Stad upphandlade reklamväderskydd från extern leverantör. En trafikplanerare från Malmö Stad som jobbar med deras storstadspaket säger:

Skånetrafiken har nog tänkt längre med designen, man vill ha in olika element. Det handlar om man vill sticka ut eller inte. Skånetrafiken vill ju att det ska sticka ut, vi [Malmö Stad] har inte nått en konsensus hos oss vart man skulle vilja och därför är det viktigt att man hittar det där gemensamma, balansen. Vad vill Skånetrafiken? Vad vill vi? Hur hittar vi en lösning som blir bra för malmöborna. Så just designen utforskar vi fortfarande och det kommer in nya förslag och forskning hela tiden. -IP3

4.2.6 Trygghet

Trygghet är en aspekt som många av respondenterna återkommer till. Det är viktigt att hållplatsen upplevs som trygg för att människor ska våga använda den och på så vis komma in i kollektivtrafiksystemet. Flera utav respondenterna nämner faktorer som kol-TRAST tar upp som bra belysning, bra sikt och att hållplatsen är fri från vandalisering. Det är flera utav respondenterna som även trycker på att sträckan till och från hållplatsen måste vara trygg.

Arkitekten från Tengbom berättar att hen arbetade med ett projekt där tjejer i högstadiet i Helsingborg fick välja ut en plats de ville förbättra och de valde en busshållplats, se bild 16. Anledning till valet av busshållplatsen var för det var där de kände sig otrygga och till följd undvek bussen på kvällen. Tjejerna vågade inte vänta på bussen för att det fanns obehagliga personer som hängde där, samt att om man befann sig inne i busskuren och en hotfull person kom dit var känslan att det inte fanns någonstans att ta vägen. Arkitekten menar då att det borde gå att skapa busskurer med mer än en in- och utgång och att det borde gå med hjälp av den smarta tekniken att arbeta med larm på ett effektivt sätt. En trafikplanerare från Malmö Stad nämner också att det är viktigt med valmöjligheter och att något som polisen rekommenderar är att det finns flera väderskydd vid de större hållplatserna framförallt i socialt utsatta områdena.



Bild 16, Tjejerna i Helsingborg framarbetade busshållplatsförslag med hjälp utav Tengbom (Tengbom).

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken berättar att det finns teknik för att sätta upp övervakningskameror på utsatta platser i och utanför städerna. Där hållplatser som inte är

trygga idag istället har möjlighet att bli de tryggaste platserna istället. Det är något som Skånetrafiken har tittat på och det finns ett framtaget koncept för det. Hen berättar att nu handlar det endast om att bestämma sig för att man tror på det systemet och våga satsa.

Landskapsarkitekten från Malmö Stad tar upp att det finns flera aspekter av trygghet, en trafiktrygghet och tryggheten att våga vistas i rummet och att dessa två ibland går emot varandra. En barriär till exempel en lång staketsektion som är bra ur en trafiksäkerhetspunkt kan upplevas som obehaglig ur ett trygghetsperspektiv och ett väderskydd som är behagligt när det regnar kan också vara en barriär som gör att man känner sig fångad. En annan utmaning utifrån ett gestaltungs- och trygghetsperspektiv är om hållplatsen är mittförlagd. Då har inte hållplatsen ett direkt sammanhang med omgivningen utan blir mer som en isolerad ö. Ur ett framkomlighetsperspektiv för bussen är det givetvis bra men för en familj med barn som springer omkring kan det vara en obehaglig situation samtidigt som anslutning till bussen med barnvagn kan bli bättre. Det finns alltid positiva och negativa sidor med olika utformningar så hen menar att det gäller att samarbeta för att hitta så bra lösningar som möjligt för gestaltningen av dessa platser.

4.2.7 Omhändertagande/komfort

Alla respondenter pratar om att det ska trevligt och behagligt att vistas vid en hållplats och för att höja upplevelsen och utnyttja hållplatsen på ett effektivare sätt har flera idéer diskuterats. Flera av respondenterna nämner dock att hållplatsen allra viktigaste uppgift är att den är funktionell, att det ska vara möjligt att ta sig till och från och på och av bussen och att den fungerar med andra trafikslag. Det är också viktigt att hållplatsen ska vara lätt att drifva.

Ett sätt att öka komforten som både respondenter från Skånetrafiken och Malmö Stad har funderat över är hur man kan få in värme på hållplatserna under vinterhalvåret då resandet går ner. En trafikplanerare från Malmö Stad nämnde att de lekte med tanken att få in värme i marken så att det inte blir halt. Skånetrafiken har redan implementerat att det kommer finnas väntehallar med elektriska dörrar på regionala stråk där bussen går mer sällan.

Två respondenter från Malmö Stad trycker även på att det är viktigt att det finns inbyggda valmöjligheter. En av dem säger:

Till exempel är ett väderskydd väldigt inriktat på att det är blåsigt och regnigt. Men väder kan också vara något väldigt positivt så att stå och vänta på en buss och få solen i ansiktet ska vi inte bygga bort. Det kan ju snarare vara väldigt jobbigt att stå under ett glastak en varm sommar. Så valmöjligheten ska vi bygga in. -IP4

Att det ska finnas väderskydd vid hållplatsen är självklart. Däremot är det inte lika hög prioritering på väderskydd vid hållplatser där resenärer främst stiger av utan fokus ska vara på hållplatser med påstigande. Huruvida det ska finnas ett långt väderskydd eller flera små verkar det finns olika idéer om. De som jobbar med storstadspaket för Malmö Stad är inne på att flera små då det ger upphov till valmöjligheter och upplevs som tryggare. En trafikplanerare från Malmö Stad menar också att det även förkortar tiden vid påstigning. Så som Skånetrafikens nya koncept ser ut jobbar de med långa väderskydd vid hållplatser som har många påstigande. Varför Skånetrafiken främst har valt att satsa på den lösningen undersöktes inte under intervju tillfällena.

Bänkar med stöd ansågs vara en baskvalité som ska finnas vid alla hållplatser enligt respondenterna. Men en bänk utan väderskydd är inte alltid funktionellt. En trafikplanerare från Malmö Stad berättar om ett ärende där det fanns en bänk vid ett väderskydd men under den årstiden var den ofta våt.

Vad ska man göra uppmana medborgaren att ta med sig sittunderlag? Haha. Men bänkar sätts i alla fall ut. -IP1

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken har dock reagerat på de bänkar som finns i de nya väderskydden från ClearChannel som Malmö Stad har beställt. Hen förstår inte varför bänkarna inte är längre så att fler resenärer har möjlighet att sitta, se bild 17.



Bild 17, En utav ClearChannels busskurer i Malmö Stad vid Gustav Adolfs Torg (författarens bild)

Växtlighet vid hållplatser är något som landskapsarkitekten från Malmö Stad vill ska vara en del av standarden för alla hållplatser. Vilket skulle symbolisera att det är en omhändertagande plats. Hen ger förslag på att träd kan placeras bredvid eller mellan väderskydd och under trädet kan man placera en rund bänk vilket skulle ge resenären valmöjligheten till att vänta på ett annat ställe än i väderskyddet. Kockumsfritid nämns som ett bra exempel, se bild 18.



Bild 18, Kockumsfritid, där det finns valmöjlighet att sitta både ute och inne i väntan på bussen (författarens bild)

Cykelparkering och även cykelpump är också faciliteter som kan finnas vid hållplatser. Vart det ska finnas cykelparkering och hur många är dock frågan. En trafikplanerare från Malmö Stad menar att det inte behöver vara prioriterat i stadscentrum då de flesta rör sig till fot medan en annan trafikplanerare i Malmö Stad menar att det behövs fler cykelparkeringar. Cykelgarage är också något som nämndes av både Malmö Stad och Skånetrafiken men är främst aktuellt vid stora hållplatser eller bytespunkter.

Andra komfortaspekter som nämndes är laddningsmöjligheter, wifi, interaktiva skärmar och kaffeautomater. Vidare föreslogs det att man kan leka mer med kreativitet som till exempel konst och inte så strikta former. En idé var också att tillhandahålla intressant information om den plats som hållplatsen befinner sig på men främst vid större stråk. Att inte heller titta snävt på hållplatsytan utan att lyfta blicken och se vad som finns runt omkring, se om det finns möjlighet till en kiosk eller lekplats i anknytning till hållplatsen. En trafikplanerare från Malmö Stad pratar om att använda väntetiden som upplevelsetid medan en annan trafikplanerare från Malmö anser att väntetiden inte kommer gå att byggas bort. Därför tycker hen istället att det viktiga är att resenären känner sig trygg och är torr och att resenären sedan själv står för underhållningen med hjälp av telefonen.

4.2.8 Trafikinformation och kommunikation

Som tidigare nämnts ansvarar Skånetrafiken för trafikinformation till resenärerna på hållplatserna. Den trafikinformation som finns på hållplatser beror på vilken klassificering hållplatsen har enligt Skånetrafikens hållplatshandbok. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken säger:

Vi har ganska lite trafikinformation i Skåne. Tittar man på tågstationer istället finns det ju inte en tågstation utan trafikinformation, det skulle ju vara en skandal. Tittar man på de nya busskoncepten som vi kallar expresser så finns det ett helt annat digitaliseringstänk där. Bland annat har de den nya typen av trafikinformation med nedräknare istället, nästa avgång från den här platsen.

-IP6

Skånetrafiken har också sätt till att det nu finns möjlighet att sätta upp digitaliserade anslagstavlor inne i väderskydden istället för tryckt information som de säger att de inte klarar av att sköta. För tre år sedan lade Skånetrafiken enligt en hållplatsplanerare till i hållplatshandboken att samtliga hållplatser med fler än 15 resenärer ska ha realtidsenheter i någon form, se bild 19. En del av dessa realtidsenheter är på väg ut just nu men långt ifrån på alla hållplatser. Placeringen av realtidsenheter diskuteras dock, ska de vara inne i väderskydden så att man inte behöver stå ute i regnet för att hålla koll på bussarna eller bör de placeras i motsatt färdriktning då det är åt det hållet man tittar för att se när bussen kommer? Skånetrafikens nya hållplatsskurer bygger dock på att det ska gå att placera realtidsenheter och annan information i taket på väderskyddet för då blir de oberoende av kommunen och trafikverket.



Bild 19, Olika sorters realtidsenheter (författarens bild)

En trafikplanerare från Malmö Stad trycker också på att mobilen kan bli ett ännu bättre verktyg för att nå ut med information kring hållplatserna. Att man med mobilen tydligare ska kunna se vart hållplatsen ligger och i vilken riktning bussarna går.

Vilken och hur mycket information som ska finnas på hållplatserna är en levande fråga då mer eller mindre all information går att hitta och använda i mobilen. Samtidigt underlättar det att få informationen serverad, som en extra tjänst. Den nämns av flera och ingen har en tydlig åsikt. En trafikplanerare från Malmö Stad säger:

Min erfarenhet från sådana där resenärsforum är att de är väldigt måna om att just den sortens information ska få finnas kvar framöver framförallt för att mobilen inte alltid fungerar. -IP2

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken uttrycker:

Det är en form av ekonomiskt avvägande och också någon form av filosofi. Vissa tror att man löser allt i mobiltelefonen framöver eller med något man bär med sig. Är det så eller behöver man ha saker på plats också? Jag tycker nog att om vi pratar om skyltfönster och att kunna påverka människor tror jag det är viktigt att det finns ett skyltfönster att visa upp för människor och att ha det på en riktigt plats är bättre än att ha det i mobiltelefonen. Hur många appar har du i din mobiltelefon? -IP6

Infotainment är Skånetrafikens koncept som är en blandning av information från Skånetrafiken kombinerat med nyhetsinformation och turistinformation om Skåne. I dagsläget finns det på bussar och tåg men Skånetrafiken driver att de ska få in det på hållplatser med för att kunna informera på ett bättre sätt än genom tryckta affischer som ej är uppdaterade. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken tror att på platser där man väntar och tar upp telefonen finns det potential för en sådan kanal.

Leverantören av väderskydd pratar om digitalisering och kommunaktion. Hen tror att med den digitala tekniken kommer väderskydden få flera funktioner i form av kommunikation. Det finns idag digitala väderskydd varav 35 kommer sättas upp i Malmö Stad. Istället för stora affischer med reklam som bytts ut förhand kommer nu enkla animationer på 5 sekunders slottar att visas på den ytan. Det kommer vara reklam som visas men kommunen har också möjlighet att gå ut med egen information. Hen kallar det masskommunikation, där kommunen kan gå ut med information som berör medborgarna i staden på ett mycket effektivare sätt än att till exempel annonsera i tidningar. Vid de väderskydden med flest påstigande kommer 10 interaktiva kartor sättas upp i centrala Malmö. Vilket betyder att reklamen rullar men går du fram och trycker på skärmen dyker en stadskarta med sökfunktion upp över Malmö, där möjligheten finns att välja språk. Det blir en alltså en del av turistbyråns förlängda arm. Nya funktioner med väderskydden i Malmö Stad blir alltså turistinformation och den andra så kallad masskommunikation.

Skånetrafiken har arbetat fram sitt projekt med realtidsenheter men även infotainment samtidigt har leverantören av reklamväderskydden i Malmö Stad tagit fram sitt koncept kring masskommunikation. Dessa koncepten är väldigt lika och det verkar som att de jobbar från två olika håll för att uppnå liknande funktioner.

4.3 Hållbarhet

4.3.1 Klimatpåverkan

Det finns tankar från respondenterna om att göra hållplatserna så miljövänliga som möjligt. Idag finns det redan sedumtak på hållplatser i Malmö Stad som fördröjer avrinningen av vatten och tar upp koldioxid och det talas även om att få in dagvattenhantering under hållplatserna. Respondenterna talade även om möjligheterna till solceller som de ställde sig positiva till. Leverantören av väderskydd berättade dock att det krävs sju till åtta väderskydd med solceller för att driva ett digitaliserat väderskydd här i Norden. Respondenterna både från Malmö Stad och Skånetrafiken talade dock om att det är viktigt att försöka bidra så mycket som möjligt och att även välja miljövänliga material vid skapandet av hållplatser. Förslag gavs också om att det är positivt med laddstationer för elcyklar och cykelpumpar vid hållplatser för att visa på att kollektivtrafiksystemet står för hållbarhet.

En del av Skånetrafikens marknadsföring är att de vill att kollektivtrafikresan ska vara det naturliga valet, ett självklart och ett miljövänligt val. Kollektivtrafik är bättre för miljön än att åka bil och en hållplatsplanerare från Skånetrafiken uttrycker:

Skånetrafiken vill sända budskapet att resa kollektivt ska vara hållbart och fler ska vilja göra det.

-IP6

4.3.2 Attraktivt kollektivtrafiksystem

Att öka attraktiviteten och få fler att vilja resa kollektivt handlar en del om att ha snabbare bussar, bättre flöde både till och från hållplatsen och sedan av och på bussen vilket hållplatsutformningen kan bidra till. En trafikplanerare från Malmö Stad nämner att om man tittar på kundnöjdheten, vad kunderna värderar mest, så är det att bussen ska komma i tid. Då kan man titta på hur man kan bryta ner det och hen menar att för hållplatser så gäller det att ha påstigande vid alla dörrar och att då sätta ut väderskydd som överensstämmer med det. Där hen tror att det är mer effektivt med flera korta väderskydd i jämförelse med ett långt.

Utplaceringen av hållplatser och avstånden mellan hållplatser har också tagits upp som ett betydelsefullt steg för ett attraktivt kollektivtrafiksystem. Det som är problematiskt idag är att många hållplatser är för tätt placerade. Forskaren från K2 tror att för att skapa ett riktigt attraktivt system behöver hållplatserna glesas ut. Det räcker inte med att endast ta bort en hållplats där och där utan att det krävs att man omplaceras hållplatserna, till exempel ta bort två hållplatser och placera en mitt i mellan dom, vilket är besvärligt i befintlig miljö. Detta är något som respondenter från Malmö Stad också uppmärksammat och en trafikplanerare nämner att ett optimalt avstånd för att en stadsbuss ska vara attraktiv ligger på 350-400 meter medan avståndet mellan många hållplatser idag ligger på 200 meter.

En hållplatsplanerare från Skånetrafiken talar också om att utmaningen är att göra det så enkelt för resenären som möjligt att resa och att få bort alla trösklar i systemet. Flera respondenter talar mycket om att det inte räcker med att titta på hållplatsområdet i sig utan också hur man tar sig till och från hållplatsen. En trafikplanerare från Malmö Stad säger:

Ibland tror jag att vi behöver gå tillbaka och titta på vilka behov vi har och hur vi kan fylla dom. Vad är basfunktionen och vad ger ett mervärde och vad är bra för staden. Bara för man ha en jättefancy hållplats betyder inte det att kunderna är nöjda för det. Den avvägningen behöver man göra också och där tror jag att hållplatsen ska vara överblickbar, den ska hjälpa till med punktligheten och det ska vara en trygg

plats. Man behöver titta på helheten, hela resan perspektivet, man måste inte bara titta på plattformen utan ett bredare område och kalla det hållplatsområde. -IP3

4.3.3 Stadsmiljö

I staden arbetar man i befintlig miljö vilket gör att man måste förhålla sig till omgivningen vid all planering och i en stad som jobbar med förtätning ställs allt på sin spets angående ytorna. Respondenterna från Malmö Stad som arbetar med storstadspaket har en önskan om att hållplatsen ska bli ett naturligt inslag i stadsmiljön. Att hållplatsen samverkar med sin omgivning så att det inte blir en isolerad ö, men även att hållplatsen kan generera ett liv till platsen och vice versa. Om hållplatsen är tillgänglig och trygg men samtidigt får ett mervärde kan det leda till ökad attraktivitet tror de. Landskapsarkitekten menar att det handlar om att man ska våga använda platsen och höja blicken:

Det handlar om samverkan och att vi ser till omgivning och inte bara tittar på hur vi får in det i gatubredd utan att vi höjer blicken och ser till hela området. Hur tar man sig dit? Vart är bästa placeringen? När man planerar trafik är det mycket med svängradier och mått likväl borde det styras av vad som är den bästa platsen ur en stadsmiljöaspekt. -IP4

Flera respondenter pratade också om hållplatsen som mötesplats. Enligt arkitekten från Tengbom är en mötesplats en plats där människor kan stanna en liten längre stund och framförallt vill stanna en längre stund. Hen nämnde att om hållplatser ska bli mötesplatser gäller det att hållplatserna är mysiga och trygga. Det är positivt att det finns väderskydd men att väderskydden som finns idag är för små. Hen pratar om att man hade kunnat göra hållplatserna mer lustfyllda. Om det är rätt väg att gå vet inte hen men hen tycker det skulle vara värt att prova. En trafikplanerare på Malmö Stad säger att de diskuterat hållplatsen som mötesplats men inte tänkt igenom det till fullo. Men att det handlar om att skapa en miljö som bjuder in med hjälp av sittplatser och genom att skapa en miljö som inbjuder till interaktion. Att man kanske inte exakt vet vart hållplatsen börjar och slutar och vart mötesplatsen börjar och slutar. En hållplatsplanerare från Skånetrafiken säger dock att det är en intressant tanke med hållplatsen som mötesplats men att det inte är vad Skånetrafiken är ute efter. Om alla ska sitta där och hänga skulle det kunna leda till att Skånetrafikens resenärer inte får plats och risken finns att ungdomsgäng hänger där på kvällarna. Hållplatsplaneraren menar att det inte är något de kan uppmuntra eller vill vara med att finansiera. Forskaren på K2 tror att hållplatsen som mötesplats gynnar kollektivtrafiken eller att personer med andra typer av ärenden som vistas på samma plats gynnar kollektivtrafiksystemet och staden i längden. Forskaren säger:

Hållplatser kan i bästa fall bli en punkt eller plats där många människor är i rörelse och därigenom växelverka med andra aktiviteter i närmiljön. Att man kan samordna hållplatsområdet med olika typer av service. På så vis kan dom två syftena gynna varandra, att en plats med mycket rörelse bidrar till fler kollektivtrafikresenärer och många kollektivtrafikresenärer gör att det blir liv och rörelse på platsen, en slags positiv växelverkan. -IP9

4.4 Generella utmaningarna

4.4.1 Utmaningar med hållplatsutformningen

Platsbrist och arbeta i befintlig miljö beskriv utav flera respondenter som en stor utmaning. Det finns många olika intressen vid planering och därför är det en utmaning att kunna få in alla önskade element och att förhålla sig till den redan givna situationen. Det svåra är även att förhålla sig till de andra trafikslagen och plats som man tar till hållplatsen är en yta som man då behöver ta från något annat. En hållplatsplanerare på Skånetrafiken nämner att hållplatsen är en plats som är fixerad och ska stå där länge vilket gäller stora delar av infrastrukturen. Hen menar då att det är bra om man kan lyckas bygga in en viss flexibilitet, ta höjd för den ständigt ökande hastigheten av utveckling och vara beredd på att behoven kan förändras. En trafikplanerare på Malmö Stad säger också att en utmaning är att hitta lösningar som håller länge. En annan trafikplanerare på Malmö Stad menar även att det är svårt att veta hur mycket man ska investera i hållplatserna när de kanske om tio år ändå ska tas bort för det ska köras spårvagn. Att ha ett sådant tänk delar dock inte alla på Malmö Stad, en annan trafikplanerare tycker snarare att man ska våga satsa.

Forskaren på K2 säger:

Utmaningen är väl att om vi skulle bestämma oss för att göra annorlunda så är vi på något sätt fast i ett system som tar väldigt lång tid att förändra. Jag tror att vi i mångt och mycket är fast i någon sorts konvention, att det finns manualer för vad man brukar göra och att det då är svårare att komma med nya inspel. Sedan är det naturligtvis en budgetfråga också och då är det lättare att göra något som man vet vad det kostar.

-IP9

Att kostnader också är en utmaning nämns men framförallt att kunna avgöra vad som är samhällsekonomiskt lönsamt då hållplatsen är en samhällsinvestering.

4.4.2 Gemensamma målbilder

Det har framgått under intervjuerna att Malmö Stad och Skånetrafiken har en god dialog med varandra men att de inte nödvändigtvis delar målbild och att de har olika problem att handskas med.

Det verkar som att Skånetrafiken har en tydligare linje om vad dom vill åstadkomma med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är deras ansvar i regionen och har därför arbetat fram ett koncept som de vill etablera hos alla kommuner. Men eftersom det är kommunerna som ansvarar för marken måste Skånetrafiken hela tiden föra en dialog med kommunen och få kommunerna intresserade av deras idéer. Kommunen i detta fallet är Malmö Stad och Malmö Stad har än så länge inte kommit fram till exakt hur dom vill att hållplatserna ska se ut i framtiden.

En hållplatsplanerare på Skånetrafiken nämner att hen har insett att Skånetrafiken inte kan tänka endast på sig själva och Skånetrafikens behov utan måste också se till vad kommunerna har att vinna. Att det handlar om att hitta gemensamma funktioner för Skånetrafiken och kommunerna. Hen säger:

Tittar man på Malmö så har kommunen avtal med reklamföretag istället och då kommer nästan inte vi eller resenärerna in i loopen. Då är det ju reklam kombinerat med minimikrav som är det viktiga. Där tror jag ju att man hade kunnat hitta andra affärsmodeller där vi jobbar tillsammans på ett bättre sätt så att medborgarna

kommer i första hand och sen får intäkterna och reklamen vara något som får kosta vad det kostar vill så att vi får in de funktioner vi vill ha. -IP6

En trafikplanerare på Malmö Stad nämner också att Skånetrafiken kommit längre i deras arbete med hur de vill att hållplatserna ser ut medan de på Malmö Stad inte är där än. Hen trycker också på att det då handlar om att hitta det där gemensamma och som en annan trafikplanerare på Malmö Stad säger:

Utmaningen är att hitta "win-win" för medborgaren och Skånetrafikens kund. -IP1



5. Diskussion och slutsatser

5.1 Resultatdiskussion

I det här kapitlet kommer det föras en resultatdiskussion utifrån studiens frågeställningar i förhållande till det som hittades i litteraturen.

5.1.1 Vilka funktioner har hållplatsen i dagens offentliga rum i Malmö Stad?

De funktioner som det står beskrivit att en hållplats har i litteraturen matchades väl med den syn respondenterna tycker att en hållplats har. Att hållplatsen är en plattform för påstigning och avstigning samtidigt som det är en miljö där resenärerna vistas i och att kvalitén på hållplatsen kan avgöra hur attraktivt kollektivtrafiksystemet uppfattas. Några utav respondenterna hade möjligtvis breddat synen på hållplatsen funktion genom att sätta den i ett sammanhang i staden och därmed inkluderat lokalisering och förhållandet med det övriga stadsutrymmet.

Det finns flera aspekter som det behövs ta hänsyn till vid planeringen av hållplatser och för detta finns det styrande dokument och riktlinjer som rekommenderas. Det framgår tydligt att respondenternas tankar och idéer stämmer väl överens med kol-TRASTs riktlinjer för vad man ska tänka på vid planeringen av hållplatser. Antingen är det så att respondenterna tycker likadant eller att det är så de har lärt sig att upprepa det som riktlinjerna säger. Huruvida det som anses vara viktigt kring hållplatsen utformning efterlevs har däremot inte undersökts.

Vid tillgänglighetsanpassning på hållplatsen och specifikt plattformen så finns det tydliga riktlinjer som Malmö Stad följer. Från Malmö Stads sida gavs uppfattningen att de möjligtvis är mer villiga att frånga riktlinjerna om det är svårt att få till rätt höjd när den befintliga miljön ses som ett hinder. Forskaren från K2 verkar dock vara av uppfattningen att man bör kunna satsa ännu mer på utformningen och att hen möjligtvis anser att riktlinjerna hade kunnat vara ännu striktare i det avseendet. Varför riktlinjerna ser ut som de gör går det endast att spekulera i men det kan vara så att riktlinjerna hade kunnat ställa högre minimikrav för att gynna kollektivtrafiken. Anledning till att riktlinjerna inte är utformade på det viset kan vara för att de vill ta hänsyn till komplexiteten med bebyggelsestruktur och den befintliga miljön. Konsekvensen verkar dock blivit att man endast siktar på att bygga enligt minimikraven.

När det kommit till komfort och trygghet på hållplatserna gavs uppfattningen att flera utav respondenterna har tänkt längre än kol-TRAST. Många av respondenterna tog upp flera idéer som har möjlighet att skapa trevliga hållplatsmiljöer och som inte nämns i kol-TRAST, huruvida dessa idéer blir verklighet återstår dock att se. Malmö Stad verkar i sitt nya arbete med storstadspaket fokusera väldigt mycket på helheten, kopplingarna till stadsmiljön och hur hållplatsen kan bli både funktionell och omhändertagande. När det kommer till både komfort och trygghet poängterar de flera gånger det viktiga med valmöjligheter. Valmöjligheter är inte något som kol-TRAST adresserar men som Carina Listerborn som forskat mycket kring trygghet rekommenderar. Skånetrafiken har också funderat över hur de kan bidra för att skapa trygga och omhändertagande hållplatser med bland annat övervakningskameror och värme på hållplatser. Det har inte framgått huruvida de har samma

helhetssyn som Malmö Stad men rimligtvis tittar dom inte på helheten i den omfattning då deras befogenheter och intressen är styrt till kollektivtrafiken. Deras fokus är troligtvis på koncept som kan bidra till fler kollektivtrafikresenärer men som ligger inom ramen för deras befogenheter.

Det är tydligt att Skånetrafiken har tänkt till angående trafikinformation och hur informationen ska presenteras och att de hela tiden arbetar på att förbättra hur de ska nå ut med informationen till resenärerna och möjliga kunder. I detta avseendet handlar det mycket om digitala lösningar och eftersom tekniken hela tiden går framåt är kanske inte kol-TRAST helt uppdaterat i det avseendet. Leverantören av väderskydd har också tänkt till hur de på ett effektivare sätt ska kunna nå ut med mer reklam men även erbjuda kommunen och möjligen Skånetrafiken att gå ut med information.

5.1.2 Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan de olika aktörerna och vilka olika intressen har de vid planering av hållplatser i Malmö Stad?

Det framgick tydligt att det finns olika intressen mellan de olika aktörerna, både när det kommer till prioriteringar kring hållplatsen i förhållande till andra trafikslag men även på vilket sätt hållplatsen ska synas i det offentliga rummet. Skånetrafiken arbetar utefter en tydlig linje med sin varumärkesprofilering, där Skånetrafiken vill att hållplatsen ska synas vilket är något som kol-TRAST också rekommenderar för att stärka kollektivtrafikens varumärke. Malmö Stad har inte kommit fram till vilket uttryck dom vill att hållplatsen ska göra, men man kan tänka sig att en anledning till att de inte endast tar efter Skånetrafiken är för att Malmö Stad är ett varumärke i sig och vill profilerar sig på sitt sätt.

Uppfattningen gavs att det fanns fler åsikter som gick isär bland respondenterna från Malmö Stad jämfört med Skånetrafiken. En anledning till detta kan ha att göra med just det att Skånetrafiken arbetar utefter en tydlig linje men det kan också endast handla om att det var fler som intervjuades från Malmö Stad, vilket kan ha gett en bredare men spretigare bild.

Att Malmö Stad som kommun är ägare av marken och därmed är ”tung spelare” när det kommer till beslut angående bebyggelsestruktur var något som togs upp utav både Malmö Stad och Skånetrafiken. Samtidigt är det Skånetrafiken som har det strategiska ansvaret och starka incitament med medfinansiering. Både parterna nämner att det har ett gott samarbete men att de är medvetna om att de har olika syn på saker och ting och därmed förstående i att de måste kunna kompromissa. Man kan tänka sig att det har kommit en förståelse för detta över tid och att de inser att de behöver kunna kompromissa för att komma framåt. Att samverka också är något som nämns i litteraturen för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till utveckling av staden.

Värt att nämna är att inga intervjuer har gjorts med politiker och inga frågor har ställts angående politiska ramar. Något överraskande är att det dock att ingen har lyft politikens roll i planeringen av hållplatser vilket får en att fundera över om att hållplatser kanske inte är en jättestor politisk fråga.

5.1.3 Vilka hinder och möjligheter finns för att hållplatsen ska få en tydligare roll i det offentliga rummet, och därmed öka kollektivtrafikens attraktivitet i Malmö Stad?

Ett hinder är att det finns flera olika aktörer med delvis olika målbilder. Det är Malmö Stads representanter som kommer från olika håll, representanter från Nobina och Skånetrafikens representanter, där det finns de som arbetar med infrastruktur och vill att hållplatserna ska vara så lätta som möjligt för Skånetrafiken att underhålla. Utöver det finns det även reklamföretag med i bilden och andra aktörer som är intresserade att etablera sig på marknaden. Det kan vara så att det ibland skapas låsta situationer där samverkan inte fungerar optimalt. Det kan leda till att den part med mest ”makt” vilket skulle kunna vara Malmö Stad när det kommer till bebyggelse eller Skånetrafiken när det kommer till trafikering eller medfinansiering tar beslut som inte gynnar varken staden eller kollektivtrafiksystemet i längden.

Så som upphandlingen av extern leverantör utav väderskydd ser ut idag gynnar möjligtvis inte heller hållplatsens utvecklingspotential i längden. Skånetrafiken arbetar som sagt med sina koncept för att stärka kollektivtrafiken i hela Skåne och har funderat mycket kring hållplatsutformningen. Malmö Stad arbetar för att stärka stadens varumärke och även de har tänkt till kring hållplatsutformningen men har även ekonomiska intressen. Det finns en nytta med upphandling av extern leverantör då Malmö Stad får väldigt billiga väderskydd samt kan lämna över ansvaret utav en hel del underhållning till dom. Frågan är på bekostnad av vad? En klar nackdel med reklamväderskydd är att den ytan som används för att sälja reklam hade kunnat användas för att marknadsföra kollektivtrafiken istället. Uppfattning gavs också att det fanns en avsaknad av kommunikation mellan ClearChannel och Skånetrafiken och att ett dubbelarbete sker med till exempel hur information presenteras på hållplatser.

Möjligheterna för hållplatsens utvecklingspotential är troligtvis en god fungerande samverkan. Att den finns flera kommersiella aktörer med i bilden är inte nödvändigtvis negativt men man bör möjligtvis se över upphandlingsprocesserna. Det finns kanske eventuellt potential med gemensam upphandling mellan kommunen, Skånetrafiken och den externa leverantören.

Att ytan är begränsad och att man arbetar i befintlig miljö sågs också som en av de stora utmaningarna med hållplatser, men det verkade som det från flera håll fanns intresse utav att få in fler funktioner på hållplatser. Intrycket från respondenterna var även att alla tyckte att utformningen av hållplatser och den kringliggande miljöer är utav betydelse för ett bra kollektivtrafiksystem och stadsnät. Så det finns definitivt möjlighet för hållplatsen att få en starkare roll i det offentliga rummet men att det till stora delar handlar om hur mycket aktörerna är villiga att satsa på hållplatsutformningen och hur mycket det får lov att kosta.

5.2 Metoddiskussion

Att endast göra en fallstudie som i detta fallet var Malmö Stad var ett medvetet val för att studien inte skulle bli för stor. Det hade dock varit väldigt intressant att ha med flera kommuner i Region Skåne för att jämföra tankar och idéer mellan kommunerna och hur dom ställer sig till Skånetrafiken. Det skulle också ha lett till en bredare studie som möjligtvis fler skulle kunna ha nytta av. Ytterligare ett sätt vore att inte endast fokusera på en kommun från en region utan att ha med fler regioner (och kommuner). Det skulle ha gett ett bredare perspektiv och möjlighet till att få fram fler tankar och idéer kring hållplatser men då hade troligtvis djupgående lager försvunnit och syftet varit ett annat.

Att använda sig av intervju som metod kändes som rätt val för att samla in kunskap kring hållplatser då det inte finns så mycket skrivit om hållplatser idag. Ett alternativ hade varit att göra en workshop kring hållplatser med personer från relevanta organisationer. Det hade emellertid varit svårt att få till en bra workshop utan den kunskapen som samlades in under intervjuerna. Det önskvärda hade därmed varit att man både genomfört intervjuer och sedan hållit i en workshop för att få en så bred och djupgående bild av dagsläget som möjligt. Det hade också gett deltagarna en möjlighet att ta med sig tankar och idéer från workshopen vidare i sina arbeten kring hållplatser. Tyvärr rymdes det inte inom tidsramen att både genomföra intervjuer och en workshop. Ett annat alternativ hade möjligtvis varit att skapa någon form av enkätundersökning men då hade det inte funnits möjligheter till att ställa följdfrågor, vilket skulle blivit en mer kvantitativ form av studie och inte gett ett så djupgående och mångfacetterat resultat.

De intervjuade består endast av tjänstemän. Resultat hade kunnat bli ännu mer nyanserat om folkvalda politiker eller allmänheten också intervjuats men det var inte möjligt inom tidsramen. Huruvida det var "rätt" tjänstemän med mest kunskap inom ämnet som intervjuades är svårt att säga men förfrågningar skickades ut till de olika organisationerna och det var dom som svarade som sedan intervjuades.

Intervjumethodik studeras inför studiens insamlingsfas men då detta var de första intervjuerna jag som forskare planerade och höll i är jag långt ifrån fullärd. Vid analysering av intervjuerna är det tydligt att jag ibland skulle väntat med nästa fråga i några sekunder till då respondenten möjligtvis hade kunnat säga något mer om det ämnet. Jag ställde även ibland ledande frågor på ämnen som förgående respondenter talat om. Det finns då risk för ett litet missvisande resultat eftersom de första som intervjuades inte fick möjlighet att svara på samma ledande frågor som de sista.

Intervjuresultat kan diskuteras utifrån huruvida det framställts på ett säkert och rättvist sätt. Som forskare gör man omformuleringar från tal till text och väljer ut vilka delar av intervjuerna som tas med vilket gör att risken blir att man kan missa eller förvränga synpunkter. Stor hänsyn har försökt tas till detta genom att först transkribera allt material och sedan läsa igenom alla texter igen och igen och samtidigt stämma av med resultatet. För att minimera fel skickades även rapporten ut för respondenternas godkännande.

5.3 Slutsatser

Denna studien har belyst att hållplatser är ett komplext ämne och att det finns flera aspekter att ta hänsyn till både när det kommer till utformningen av hållplatser men också eftersom flera olika aktörer är delaktiga i processen. Studien har visat på att det inte finns en ultimata standardhållplats utan en välfungerad hållplats är en hållplats som är anpassad efter den plats den befinner sig på.

Det framkom ur intervjuresultatet att valmöjligheten att kunna välja vart man vill vänta är viktigt utifrån flera olika avseenden. Det är en fråga om trygghet, att inte behöva vänta bredvid någon/några som gör att man känner sig obekvämt till mods. Det är även en fråga om komfort, att väder inte endast är negativt och att man ska ha möjligheten att kunna sitta både ”ute och inne”. Det finns därför starka argument för att inte endast placera en bänk och ett väderskydd vid hållplatsen, utan om möjligheten finns: att ha flera bänkar placerade både ”ute och inne” och gärna mer än ett väderskydd. Eftersom trygghetsfrågan även är väldigt viktig för huruvida personer väljer att åka kollektivt eller inte borde för- och nackdelar med alarm och övervakning vid hållplatserna diskuteras mer, framförallt eftersom systemen för att implementera sådant redan existerar.

De största utmaningarna med hållplatser som har identifierats är ytbristen i staden och att aktörerna har olika målbilder. Den största möjligheten som har identifierats är det finns en stor vilja och intresse från alla aktörerna att samarbeta för att förbättra hållplatserna.

5.3.1 Rekommendationer

För implementering:

- Med denna studie som underlag hade en workshop kunnat hållas med Malmö Stad, Skånetrafiken, operatörer, leverantörer och andra intressenter för att öka förståelsen för varandras målbilder och arbeta fram gemensamma hållplatsförslag.

För fortsatta studier:

- Denna rapporten belyser utmaningar med flera aktörer och ansvarsfördelningen av hållplatser i Region Skåne en vidare studie hade därför kunnat jämföra skillnader med andra kommuner och regioner.
- Vidare undersöka hur man tänker kring hållplatser i andra städer än Malmö Stad för att hitta fler perspektiv.
- Studera hur väl Malmö Stads målbilder överensstämmer med de hållplatser som byggs i Malmö idag.
- Undersöka malmöbornas uppfattningar och önskemål som de har för hållplatserna i staden och se hur väl det stämmer överens med Malmö Stads målbilder.



Referenser

- Andersson, M (2016) *Modernismen och byggnadslagstiftning*. I Albertsson, B; Emmelin, L; Nilsson, J-E; Platen, F (red.) *Femtio år av svensk samhällsplanering – Vänbok till Gösta Blücher*. Karlskrona. Printfabriken AB
- Andersson, P G; Bergman, A; Eriksson, P; Fredriksson, L; Gibrand, M; Hansson, J; Sjaunja, E (2012) *Kol-TRAST – Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Stockholm. Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket
- Bjerkomo, S (2008) *Planeringsstrategier*. I Hydéns, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund. Studentlitteratur
- BFS 2011:05 *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader*. Boverket
- BFS 2011:13 *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om avhjälpande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser*. Boverket
- Boverket (2016) *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona. Boverket
- Denscombe, M (2018) *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaper*. 4. Uppl. Lund. Studentlitteratur
- Eriksson-Zetterquist, U och Ahrne, G (2015) *Intervjuer*. I Ahrne, G och Svensson, P (red.). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm. Liber
- Hagson, A (2004) *Stads- och trafikplaneringens paradigm: En studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*. Göteborg. Chalmers tekniska högskola.
- Holmberg, B (2008) *Kollektivtrafik*. I Hydéns, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund. Studentlitteratur
- Holmberg, B; Ståhl, A; Almén, M; Wennberg, H (2008) *Tillgänglighet, trygghet och andra subjektiva aspekter*. I Hydéns, C (red.) *Trafiken i den hållbara staden*. Lund. Studentlitteratur
- Kollektivtrafiknämnden i Uppsala (2013) *Hållplatshandboken – riktlinjer för utformningen av hållplatser i Uppsala Län*. Uppsala. Landstinget i Uppsala Län

-
- Kvale, S och Brinkmann, S (2014) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 3. Uppl. Lund. Studentlitteratur
- Listerborn, C (2000) *Tryggare stad - kan man förändra rädslans platser?* Göteborg. Göteborgs Stadsbyggnadskontor
- Malmö Stad (2009) *Malmö stadsmiljöprogram: Malmö utemöbler*. Malmö Stad
- Malmö Stad (2016) *Trafik- och mobilitetsplan: För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. Malmö Stad
- Malmö Stad (2018a) *Översiktsplan för Malmö: Planstrategi*. Malmö Stad
- Malmö Stad (2018b) *Gatubyggnad – Hållplatser*. Malmö Stad
<https://www.projektering.nu/hallplatser.html> [Hämtad 2019-04-23]
- Malmö Stad (2018c) *Frågor och svar*. Malmö Stad
<https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Nar-du-aker-kollektivt/Byte-av-busskurer/Fragor-och-svar-om-bytet-av-busskurer.html> [Hämtad 2019-03-14]
- Malmö Stad (2019a) *Storstadspaketet – Malmö stads del i sverigeförhandlingen*. Malmö Stad
<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Framtidens-kollektivtrafik/Storstadspaket---Malmo-stads-del-i-Sverigeforhandlingen.html> Hämtad [2019-04-22]
- Malmö Stad (2019b) *MalmöExpressen*. Malmö Stad
<https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Sa-arbetar-vi-med.../Stad-och-trafik/Satsningar-pa-kollektivtrafik/MalmoExpressen.html> [Hämtad 2019-04-23]
- Nobina (2018) *Snart åker malmöborna med sin första elbuss*. Nobina
<https://www.nobina.com/sv/sverige/nyheter/snart-aker-malmborna-med-sin-forsta-elbuss/> [Hämtad 2019-04-22]
- Norheim, B (2017) *Kollektivtrafik: Utmaningar, möjligheter och lösningar för tätorter*. Lund. K2, Statens vegvesen och Urbanet Analyse

Paulsson, A; Isaksson, K; Hjelja, R; Rye, T; Lindkvist Scholten, C; Hedegaard Sørensen, C
(2018) *Samverkan i kollektivtrafiken – Varför, hur och med vilka konsekvenser?* Lund. K2

Region Skåne (2016) *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016*. Region Skåne

Region Skåne (2018) *Kollektivtrafik*. Region Skåne

<https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/>
[Hämtad 2018-12-05]

Rennstam, J och Wästerfors, D (2015) *Att analysera kvalitativt material*. I Ahrne, G och Svensson, P (red.). *Handbok i kvalitativa metoder*. Stockholm. Liber

Ringqvist, S (2016) *Kollektivtrafikens styrning och organisering: Utveckling och erfarenheter av lokal och regional kollektivtrafik 1970–2015*. Lund. K2

Skånetrafiken (u.å,a) *Design Guidelines*. Skånetrafiken

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/design-guidelines> [Hämtad 2018-12-12]

Skånetrafiken (u.å,b) *Ansvarsfördelning*. Skånetrafiken

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/ansvarsfordelning> [Hämtad 2019-04-12]

Skånetrafiken (u.å,c) *Riktlinjer*. Skånetrafiken

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/riktlinjer> [Hämtad 2019-04-12]

Skånetrafiken (u.å,d) *Medfinansiering*. Skånetrafiken.

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/medfinansiering> [Hämtad 2019-04-15]

Skånetrafiken (u.å,e) *Klassificering*. Skånetrafiken

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/klassificering> [Hämtad 2019--04-12]

Skånetrafiken (u.å,f) *Utrustning*. Skånetrafiken

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/hallplatstyper> [Hämtad 2019--04-12]

Skånetrafiken (u.å.g) *Väderskydd Hållplatser*. Skånetrafiken.

<http://www.skanetrafiken.varumarkesmanual.se/sv/hallplatser/utrustning>
[Hämtad 2019-05-04]

Skånetrafiken och SWECO (2018) *Designkoncept - väderskydd premium*. Skånetrafiken

Svenska kommunförbundet (1999) *Bättre busshållplatser – Idéskrift om hur vi kan utveckla kollektivtrafiken genom högre kvalitet på landets busshållplatser*. Stockholm. Svenska Kommunförbundet

Sverigeförhandlingen (2017) *Pressmeddelande: Överenskommelse klar idag – Stor satsning på kollektivtrafik, cykel och 28 550 bostäder i Malmö*. Sverigeförhandlingen
<http://sverigeforhandlingen.se/overenskommelse-malmo/> [Hämtad 2019-04-19]

Trafikverket (2012) *Krav för vägars och gators utformning*. Borlänge. Trafikverket

Trost, J (2010) *Kvalitativa intervjuer*. 4. Uppl. Lund. Studentlitteratur

Wahl, C och Jonsson, L (2008) *Trafikens uppkomst och drivkrafter*. I Hydéns, C (red.)
Trafiken i den hållbara staden. Lund. Studentlitteratur

Bilagor

Intervjuguide

Tema 1. Dagens hållplatser i tätorten

- Vilka funktioner har en hållplats idag?
- Vem bestämmer över hållplatsutformningen?
- Hur är det tänkt att utformningen och designen ska uppfattas?
- Hur uppfattar du det idag?
- Vad anser ”intervjupersonens organisation” att det bör finnas för faciliteter på hållplatser?
- Vad anser du?
- Vilka faktorer avgör på vilka hållplatser faciliteterna ska finnas på?

Tema 2. Samverkan processerna bakom dagens utformning

- Hur ser ansvarsfördelning ut vid investering?
- Vem tar besluten? Vem betalar?
- Anser du att ansvarsfördelningen angående investering borde se annorlunda ut?
- Hur ser ansvarsfördelning ut vid drift?
- Anser du att ansvarsfördelningen angående drift borde se annorlunda ut?
- Uppfattar du att det finns motstridiga intressen vid planeringen av hållplatser?

Tema 3. Framtidens hållplatser

- Är det attraktiva hållplatser som byggs idag?
- Utmaningar med dagens hållplatser?
- Vilka funktioner skulle en hållplats kunna fylla i arbetet mot hållbart resande?
- Vilka funktioner skulle en hållplats kunna fylla i arbetet mot en hållbar stad?
- Vilka hindren finns det?

Ansvarsfördelning över alla hållplatsdelar i Region Skåne

Hållplatsdel	Ansaret omfattar	Ansvar vid statligt vägnät	Ansvar vid kommunalt vägnät
Körytor Markytor	Renhållning Snöröjning Halkbekämpning Underhåll	Trafikverket	Kommunen
Planteringar Pendlarparkeringar Allmän belysning	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Trafikverket	Kommunen
Väderskydd upphandlade av Skånetrafiken	Ägande	Kommunen	Kommunen
Väderskydd upphandlade av Skånetrafiken	Renhållning Snöröjning Halkbekämpning Underhåll	Skånetrafiken*	Skånetrafiken*
Övriga väderskydd	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Kommunen	Kommunen
Fristående möbler	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Kommunen	Kommunen
Informationsbärare och biljettmaskiner	Ägande Skötsel Renhållning Underhåll	Skånetrafiken	Skånetrafiken
Anslutande gång- och cykelväg	Renhållning Snöröjning Halkbekämpning Underhåll	Trafikverket	Kommunen

Bild 20, Ansvarsfördelning (Skånetrafiken u.å.b)