



## Utvikling av kollektiv persontrafikk og knutepunkter i Malmö og Göteborg



Referat fra studietur august 2010

"Effektive knutepunkter for persontrafikk" og "Universell utforming"

## **Trafikkutvikling – Kollektivtransport, Møter i Malmö og Göteborg**

Som ledd i arbeidet med å utarbeide forslag til føringer mht persontransportknutepunkter besøkte prosjektgruppen ”Effektive knutepunkter for persontrafikk”, sammen med prosjektdeltakere fra prosjektgruppen ”Universell utforming”, sentrale offentlige og private aktører innenfor trafikal utvikling i Malmö og Göteborg. Målet var å innhente erfaringer fra ulike prosjekter hvor målsettingen har vært å øke kollektivandelen innen persontransport og/eller stimulere til mindre bruk av personbil og økt bruk av sykkel. Begge byene har markert seg sterkt i det strategiske arbeidet og har tatt en aktiv rolle for å utvikle gode knutepunkter.

Sentralt i arbeidet var å identifisere hvilke organisatoriske og økonomiske suksessfaktorer de mener har vært viktige for at knutepunktprosjektene har, eller er i ferd med å, lykkes.

Bl.a. har Malmö skapt visjoner for fremtiden; hvordan byen skal se ut og fungere med mer miljøvennlige transportløsninger og hvordan skal transportløsningene intergreres ift hverandre gjennom effektive knutepunkter. I tillegg til å løse rent trafikale problemer har de også tilleggsmålsettinger om at løsningene skal bli et positivt virkemiddel i integreringsarbeidet ift de mest belastede bydelene ved at kollektivtransport-mulighetene mellom bosted og potensielle arbeidsplasser skal gjøres mer tilgjengelige.

I forhold til mange andre byer er Malmö i den spesielle situasjon at de har ingen statlige veier innefor sin kommunegrense, noe som selvsagt forenkler ansvar for både beslutninger og investeringer.

For utenforstående, som evt leser rapporten, er det greit å påpeke at synspunktene som fremkommer ikke nødvendigvis gir et korrekt bilde av situasjonen. Det er tross alt et begrenset antall aktører vi har innhentet synspunkter fra og andre aktører som har medvirket vil nødvendigvis kunne ha et annet bilde av historikk og status.

Prosjektgruppen har gjennom møtene likevel innhentet noen erfaringer som kan være verdt å ta med seg i det videre arbeidet:

### **Klare målsettinger**

I nasjonal/regionale prosjekter har de innsett viktigheten av å se alle tiltak i en helhetlig plan, hvor både stat, region og kommune deltar, også økonomisk. Enighet om hvordan de ”store brikkene” (hovedtrafikkårene og viktigste større knutepunkter) skal legges – og finansieres – gjør det lettere å utvikle målsettinger for regionale og kommunale prosjekter som understøtter målsettingene i hovedprosjektet. I hovedprosjektene deltar både stat, region og kommune. Både Malmö og Göteborg har en aktiv målsetting om økt kollektivtransport inn til byene og arbeider aktivt for å tilrettelegge for bruk av trikk og sykkel innenfor byområdene. Som et virkemiddel for å stimulere til en slik utvikling har byene etablert store sykkelparkeringsanlegg, både på bakkeplan og underjordiske anlegg for opp til 4000 sykler. I tillegg er det gjennomgående tilrettelagt for sykkeltraseer, spesiell i Malmö, som gjør det praktisk mulig å forflytte seg over større avstander uten å måtte bruke motorisert kjøretøy. I Göteborgs strategisk kollektivtransportstruktur, som riktignok enda ikke er politisk besluttet, er hovedprinsippene å benytte buss som transportmiddel i ”ringstrukturen” utenfor sentrum og bytte til trikk inn til sentrum. Målet er å øke kollektivandelen fra 24 % i 2009 til 40 % i 2020. Göteborg – hvor også Skandinavia største eksporthavn ligger - har en stor fordel, fremfor mange andre Skandinaviske storbyer. Byen har - og kan også frigjøre - store sentrumsnære arealer som muliggjør både trafikal og befolkningsmessig utvikling. Dette er viktig når de forventer en befolkningsvekst på 8-9000 pr år.

## Strategisk og økonomisk organisering

Store helhetlige nasjonale/regionale infrastrukturinvesteringer krever god planlegging og klare beskrivelser av målsetting og leveranser. Dette gjør gjennomføringen enklere og mer forutsigbar. Gjennomføringen skjer i regi av Trafikverket med en "objektavtale" mellom partene som har definerte rammer for hvem som gjør hva og økonomisk risikofordeling mellom partene dersom overskridelser oppstår. Tilsvarende er avtaler inngått ift hvem som har driftsansvar etter at prosjektet er gjennomført. Med mange aktører, og ulike interesser, er klart eierskap i gjennomføringsfasen viktig. Investeringene gjennomføres prosjektorganisert hvor de involverte partene deltar.

I regional/kommunale prosjekter er det viktig at regionene/kommunene selv har økonomiske interesser i prosjektene. Dette gir større eierskap til målsetting og gjennomføring. Erfaringer fra Göteborg er at Kommunen innser at de har vært for svake overfor private interessenter i arbeidet med å lede de strategiske prosessene og ser behovet for å endre dette.

## Utgangspunkt i de reisendes behov

De svenske byene har satset offensivt på virkemidler som øker bruk av trikk og sykkel som fremkomstmiddel - fremfor bil - i byområdene. Dette har bla krevd god tilrettelegging av sykkelparkeringsanlegg og -traseer. Store over- og underjordiske parkeringsanlegg er bygget og flere er på planstadiet.

Aktiv involvering av potensielle brukere og analyser av deres behov, innenfor definerte avstander fra deres bosted, er et viktig suksesskriterie og en forutsetning for å lykkes i utviklingen av effektive knutepunkter som brukerne faktisk ønsker å benytte.

For å gjøre det mer attraktivt å benytte jernbanene har Järnhusen, sammen med 20 involverte interessenter, gjennomført markedsundersøkelser og analysert kundenes (reisendes) behov og tilfredshet. Målrettede tiltak er gjennomført på bakgrunn av resultatene fra disse. Erfaringene viste at de fleste stasjonene hadde de samme utfordringene og at det ofte var mindre tiltak som bidro til økt tilfredshet og derigjennom økt bruk av kollektivtransport.

I dokumentet K2020, som beskriver fremtidens kollektivtransport i Göteborgsområdet, skiller de mellom "knutepunkt" og "byttepunkt" ut fra funksjonelle og forventede krav til de ulike trafikkale punktene. Her beskrives ulike visjoner og kvalitetsmål, i stedet for mer teknisk orienterte beskrivelser, som kan medvirke til å øke kvaliteten på kollektivtransporten. Økt kvalitet ser de på som en forutsetning for økt vekst i kollektivandelen. Mer om K2020 finnes på [www.K2020.se](http://www.K2020.se)

<p><b>Deltakere:</b></p> <p><b>Fra prosjektet ”Effektive knutepunkter persontrafikk”:</b>  Roy Ødegård, Avinor  Heidi Midtun, Jernbaneverket  Åsa Nes, Jernbaneverket  Per Frøyland, Statens vegvesen</p> <p><b>Fra prosjektet ”Universell utforming”:</b>  Sigrid Hellerdal Garthe, Statens vegvesen  Ingrid Øvsteng, Statens vegvesen  Jan Petter Ødegård, Jernbaneverket</p>	
<p><b>Referat / punkter fra møtene:</b></p>	
<p><b>Linda Johnson, informatør Gatukontoret</b> , Malmö stads gatukontor – handler om parker og natur, torg etc.Også drifts- og vedlikeholdsavdeling, og administrasjonsavd. Bymiljøarrangementer. Har som oppdrag å befolke byen.</p>	
<p>SPIS – Spårvagn i Skåne- eget prosjekt. Mer om det seinere. Gøteborg har også et slikt prosjekt, samarbeid. (Daniel Svanfelt seinere)</p>	
<p>Linda har ansvar for Citytunnelen og for SPIS (Heidi M. har hennes foredrag på minnepinne)</p>	
<p>Malmö har ung befolkning. Folk bor her når de studerer etc, så flytter de til andre steder.</p>	
<p>Sporvogn til Malmö – behov for el-drevet trafikk til og i Malmö.</p>	
<p>Citytunnelen – vil gjøre det mulig å kjøre gjennom Malmö med tog – i dag går toget rundt og stasjonen er buttstasjon. Dagens toglinje går rundt sentrum. Citytunnelen vil medføre store forandringer på Malmö C og i området rundt. Ny stasjon Triangeln ligger like ved to av de største arbeidsgiverne i byen – Stadshuset og et sykehus. Hyllie – ny stasjon i jordbruksområde – ny ishockeyarena, nytt park-and-ride-anlegg. Ingen / lite park-and-ride-anlegg i Malmö i dag. Sykkelparkering viktig.</p>	
<p>Befolkningsvekst – befolkningen har økt mye i Malmö de seinere år. Dette forventer man vil fortsette. Stor innvandring (bl.a. dansker som bor i Sverige og jobber i Danmark). Utbyggingen knyttet til vekstprognose? De forventer at tunnelen blir litt liten når den står ferdig. Planer om å bruke eksisterende linje i tillegg (til persontrafikk – den har vært planlagt til godstrafikk).  Jernbane til flyplassen? (Sturup) Ingen planer om det foreløpig. Kort til Kastrup (København) som er større og har mer internasjonal trafikk (størst i Skandinavia).</p>	
<p>Trafikkfordeling kollektiv/ bil – problem? Kører på noen innfarter i rushtid (bl.a. fra Lund). (17 km til Lund).  Bruk av transportmidler:</p>	

Bil 49%, buss 9%, tog 5%, sykkel 23% (dreining fra bil til kollektiv og sykkel i perioden 2003 – 2008)	
<b>Daniel Svanfelt:</b> jobbet i ” <b>Framtidens kollektivtrafikk</b> ” (sammen med Linda), <b>Statsbyggnadens kollektivtrafikk</b> , oversiktlig planering.	
Rosengård stasjon er nytt knutepunkt på Kontinentalbanen. Kartlegging av bil- og kollektivtrafikkruiter og gang/ sykkelruiter gjennom området gjør dette til et godt knutepunkt. Togtrafikken har vokst mye mer enn forventet etter at forbindelsen til København ble ferdig. Også sterk vekst i regiontogene. Det tilhører visjonen at man bygger tett rundt de nye stasjonspunktene. Bygge opp byen viktig – visjoner for byforming. Sporvogn som krysser kontinentaltogene i Admiralsgatan, med knutepunkt der det skal skje bytte mellom transportmidler. Viktig med trygge gangtunneler, trygge omgivelser.	Viktig med visjoner! Kan vi overføre det til Norge??
Malmö satser på kollektivtilbud, hva med busstrafikken? Det blir også busslinjer igjen i området. Viktig at det de gjør nå også passer inn i planene for fremtiden. (2011, 2015, 2019)	
Utforming viktig – dette må bli et attraktivt knutepunkt. Stor høydeforskjell, lange ramper. Stor utfordring. Overgang til/fra sporvogn fra toget. Heis? Mulighet for dette seinere i alle fall.	
Malmö stad er ansvarlig for økonomien i starten. Skånetafikk kan ta over hele det økonomiske ansvaret (også underskudd) når trafikken har kommet opp i et visst antall.	
Kommunen driver utbyggingen? Statens interesse er at det skal fungere som en bane for godstrafikken (eneste linje som fungerer som godsbane, tar all trafikken til Öresundsbroen. Öresundsbroen er privat eid). Det har vært lovet at banen bare skulle trafikkeres av godstog, de må ha ny miljødom for å få tillatelse til å bygge ut for persontrafikk på banen. Ulike interesser i prosjektet. Kommunen eier store deler av arealene langs linjen. Malmö har valg å kjøpe opp mye land.	Rosengård ligger på den ene siden. Zlatan I har vokst opp i gården ved siden av – komme og åpne stasjonen når den er ferdig?
Kostnader? Blir dyrt, må være bra. Ca. 30 mill. kr. (?) kostnadene til bygging av trikkelinjer over er ikke med. Buss som trikk i første omgang? (Superbuss, bus rapid transport BRT) Største utfordring for Rosengård: at det ikke blir bra nok, at den ikke blir brukt.	Stavanger – bygger superbusstrase midt i gatene som et forprosjekt til trikk.
SPIS - Sporveger i Skåne. Tre kommuner. Mange punkter, se egen presentasjon. Svært kort planleggingstid. Malmö planlegger åpning i 2016, Lund 2014, Helsingborg 2020. Felles billettsystem – kan reise i kommunen, i regionen, til København og til Göteborg på samme kort (elektronisk).	Strukturhandling for spårvagn i Skåne – samrådsversjon juni 2010. (Trivector)
Universell utforming – ligger inne i programmet. Matilde Brogård jobber med dette. Linda sender kontaktinfo.	
Rushtidsavgift (trengselsskatt/ bompenger) må besluttes i Riksdagen. Diskuteres ikke. Valg til høsten. Dyre prosjekter gjør at avgifter vil være et viktig tilskudd.	
Forholdet til veg – bygges det mye veger her? Bygges ut nye trafikkplasser etc, ikke store veiutbygginger. Ikke plass til flere biler i sentrum.	
Strategisk næringsutvikling – hva slags? Verftsindustrien på veg ned. Hvordan legger Skåne/ Malmö til rette for næringslivet?	

Boligbygging utenfor sentrum. Viktig med blandet bebyggelse i forstedene.	
KOLL 2015 – en kort innføring før lunsj: daglig arbeid med kollektivtrafikken. Samarbeid mellom Malmöstad og Skånetrafikken. Se egen presentasjon som Linda sender oss. Prosjektet kom i gang fordi de ikke hadde noen som egentlig jobbet med det.	
Arbeidsgrupper. Framkommelighet, Drift, Kommunikasjon, Operativ trafikkplanlegging, Strategisk trafikkplanlegging. Overgripende politisk styringsgruppe for prosjektet.	
Bike and ride – <a href="http://www.malmo.se/bikeandride">www.malmo.se/bikeandride</a> ”kommunikation og mobility management”	
<b>Klas Nydahl, Leder av Trafikavdelingen, Malmö Stad</b> <b>”Hur har vi organiserat oss inför og under bygget av Citytunneln”</b> Behovet for å finne løsninger på transportsituasjonen i Malmö by framsto da Öresundsbroen ble bygget. Behov for et nærmere samarbeid med staten som sto for byggingen av det overordnede vei- og togsystemet. Skape et forum hvor staten og kommunen kunne møtes for å ivareta Malmö's interesser. Rammeavtale ca 1996: Infrastruktur - Hvor møtes staten og kommunene, hvor har vi felles interesser og hvor har vi motstridende. Identifisere punkter. Hvem skal gjøre hva?	
Utarbeidet en objektavtale. Hovedspørsmålene som ble drøftet: Hva trengs? Når trengs det? Hvem skal gjøre det? Hvem betaler? Erkjennelse om at kommunens organisasjon ikke var egnet til å arbeide med dette.	
Resultat: Slutten av 1990-årene Egen svensk/dansk regional prosjektorganisasjon dannet for å skape et kontaktpunkt mot staten: ØBA på administrativt nivå. Malmö's deltakere fra Gatukontoret.. Stadsbyggnadskontoret og Fastighetskontoret.	
Med Citytunnelen framsto blant annet som et resultat av frigjort jernbanetrase, nylig modernisert. Nå tenkt til godstransport alene. Positive erfaringer fra planleggingsamarbeidet i ØBA benyttet til å danne organisasjonen CTØBA.. Styrelse fra Malmö stad, Region Skåne, Trafikverket, Jernhuset (tilsv. ROM.)	
Prosjektets størrelse (10 mrd) framtvinger behov for ny avtale: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikverket tar hånd om gjennomføring</li> <li>- Regionen bidrar økonomisk</li> <li>- Malmö bidrar økonomisk mot å få eidsrett og driftsansvar til stasjoner i byen (Triangeln, Hyllie). Stasjonene som utvikles på den gamle traseen planlegges og bygges av kommunen og overdras til staten.</li> </ul> Styrelsen opphører.	
Økonomisk risiko for utbyggingen delt mellom de tre partene, men økonomisk begrenset oppad for kommunen og regionen.	
Ved nedlegging av styrelsen ble det opprettet en partsgruppe på administrativt nivå - behov for å oppnå enighet i samarbeidet med staten. Vurdert som en god og vellykket løsning.	
Råd: Definere influensområde (det som berøres av tiltaket) tidlig i prosessen. Bruker samme teknikk/spm. som ved	

rammeavtalen/objektavtalen.	
Arbeidet i CTØBA utført av egne krefter – veldig bevisst på å bygge opp egen kompetanse i organisasjonen og redusere konsulentbruk. Alle de omtalte avtalene er godkjent av Regjeringen og Riksdagen..	Viktig grep både for å holde på kompetent personell, men også for kompetanseutvikling av organisasjonen
I dag 50000 pass. til Malmö C, venter doubling til de tre nye stasjonene i Malmö. Venter betydelig endring i reisevaner og reisemåter. Stor vekt på sykkelparkering ved stasjonene.	
Antallet stopp på jernbanen (alle regionale har 3 stopp i Malmö, korte avstander) ble betegnet av Nydahl ble betegnet som den klassiske kampen mellom stat ved jernbanen og kommune. Årsaken til at kommunen har vunnet fram i dette er kommunens inntreden i investeringene. Løsningen med Triangeln en forutsetning for kommunens deltakelse.	Interessant at kommunen har muligheter til å gå inn i finansieringer. Det må gi bedre muligheter for en god samordnet areal- og transportplanlegging. Kommunen får med en gang avkastning på investert kapital med riktig p-politikk, og arealplanlegging.
Oppsummering/råd i forhold til knutepunktsutvikling: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Møt baneverket på deres egen arena, bygg kompetanse i kommunen</li> <li>- Med dette på plass ble arbeidet vurdert som problemfritt</li> <li>- Rammeavtale/objektavtale må tidlig på plass. Før man begynner på utbygging og mens man fremdeles er venner!</li> </ul>	Jf. samboerskap
<b>Göteborg 30-31 august</b>	
<p><b>”Attraktiva stationer – et pilotprosjekt med fokus på resenärer”</b></p> <p><b>Allan Shürer</b>, konsulent i Sand &amp; Partners og prosjektleder for prosjektet <b>”Attraktiva stationer – et pilotprosjekt med fokus på resenärer”</b> i regi av Järnhusen. Järnhusen eier eiendommene knyttet til stasjonene (ligner på mange måter ROM eiendom).</p> <p>Prosjektets startet med en workshop i regi av Järnhusen, hvor partene erkjente at de hadde en utfordring mht kundeservice og at dette kunne være en faktor som påvirket antall reisende negativt. Partene innså at organisering og økonomi var viktigste faktorer for å lykkes i arbeidet, og at flere aktørers valg av løsninger blir en suboptimalisering for kundene. Kundenenes behov må settes i sentrum.</p> <p>20 aktører er nå involvert i prosjektet. De viktigste er Järnhusen, Banverket, Svensk Kollektivtransport, Samtrafiken, kommunene, landsting og Resenärforum.</p> <p>Det finnes ca 660 stasjoner i Sverige og man mangler komplett statistikk om reisestrømmer og mønster. Mye kunnskap finnes lokalt</p>	<p>Dette ligner på situasjonen i Norge. Kanskje vi skal foreslå dette i NTP, ut fra argumentasjon</p>

<p>men er ikke aggregert.</p> <p>8 stasjoner ble plukket ut til å delta i piloten. Samtlige ligger i Sør-Sverige på mellomstore stasjoner. Stasjonene hadde ulike utgangspunkt, men likevel med mange kjente og like utfordringer knyttet til renhold, vanskelig tilgjengelig billettsalg, tidtabeller, skilting, manglende servicetilbud etc. Felles problemområder som ble avdekket gjennom undersøkelsen var i tillegg sitteplasser, værskydd og behov for enklere kommersiell service.</p> <p>Det ble gjennomført en spørreundersøkelse blant 3000 reisende på de utpekte stasjonene. Pilotprosjektets målsetting var å øke tilfredsheten med samarbeid om små men viktige forbedringer for de reisende. I tillegg var målsettingen å øke samarbeidet mellom de berørte partene gjennom å spre resultat og kunnskap om samarbeidet innen bransjen.</p> <p>Man går nå videre med 20 nye stasjoner i 2011 og 20 nye i 2012. Prosjektet vil etter hvert omfatte 100 stasjoner.</p> <p>Erfaringene så langt er at det ofte er veldig enkle tiltak som skal til for å øke kundetilfredsheten og at mange stasjoner er "underutviklet". Ofte er det funksjon og service, og samarbeid for å finne praktiske løsninger som er utfordringen, og ikke nødvendigvis økonomi. Dersom man evner å samarbeide, hvor hver av partene bidrar med sine bidrag, mener man å kunne lykkes med å øke tilfredsheten blant de reisende og at dette på sikt vil øke antallet reisende. Erfaringen er etter at samarbeidet er pågått at partene har større forståelse for hverandre, har et "fjes" å forholde seg til og at man letter kan finne felles løsninger på felles problemer.</p>	<p>om at noe må gjøres også på kort sikt mens man planlegger langsiktige grep og venter på finansiering.</p>
<p><b>Lennart Widen</b>, Stadsbyggnadskontoret, presenterer planer og pågående prosess knyttet til utviklingen av ny Centralstation.</p> <p>Lennart innledet med å fortelle om "Vestsvenska paketet", en pakke på ca 35-40 mrd hvor vestlenken (ny jernbanelinje under Göteborg for å få gjennomgående linje, i dag er det butt-stasjon) er det største tiltaket. Andre viktige tiltak er utbedringer av kollektivsystemet for øvrig, noen tiltak på vegsiden samt trängselsavgift. Göteborg som pt er en spredt utbygget by, og med relativt stor bilbruk (spesielt innpendling fra nabokommunene) har behov for styrket kollektivtrafikk. Målsetninger i pakken tyder på at tiden er moden for en dreining, bla er det sagt at hvis det blir pengemangel skal kollektivtiltakene prioriteres først.</p> <p>Det er mange utfordringer knyttet til utviklingen av Centralstationen. Beliggenheten av stasjonen midt i hjertet av Göteborg gir mange muligheter. Det er store arealer som i dag er opptatt av samferdselsinfrastruktur (oppstilling av tog, godsterminal osv) gir på sikt mulighet for å utvikle nye bydeler og knytte disse sammen med resten av "innerstan". Det er imidlertid svært utfordrende å finne</p>	<p>Spennende å se hvordan rushtidsavgifter vil påvirke både biltrafikken, men også hva som skjer i kollektivtrafikken. Vil utpekte forslag til tiltak være nok?</p> <p>Pakken inneholder et kjempe veiprojekt til 3,5 mrd. En ny tunnel under elven. Eksisterende tunnel er i dag en propp og hva skjer når du åpner denne med ny</p>



<p>erstatningstomter for disse funksjonene utenfor sentrum, man ser sågar på løsninger i nabokommuner.</p> <p>Utviklingen av stasjonen må sees i dette lyset, og tiden er foreløpig ikke moden for "total" prosjektet. Det er derfor besluttet å gjennomføre første byggetrinn som skal stå ferdig innen 2020 (?), består av å legge om biltrafikken på en ny bru over sporområdet. Dette gir gevinster på publikumssiden mot Drottningtorget og Nordstaden, som også ombygges med bedret løsninger for kollektivtrafikken og gående og syklende. Det skal bygges 2000 nye sykkelparkeringsplasser, og bussterminalen skal utvides(?).</p> <p>Planarbeidet med ny stasjon har vært svært krevende. Det er mange aktører som har noe uklar ansvarsdeling seg mellom. Lennart pekte spesielt på Jernhusen, Banverket og jernbaneoperatørene. Kommunen selv har nå inntatt en mer klar rolle som samordner, da man oppdaget at aktørenes forslag til løsninger ikke til sammen blir en god helhet. Lennart mener at dette er en rolle å innta etter at kommunen selv går inn med delfinansiering.</p>	<p>veikapasitet.</p> <p>Er det lurt å bygge en slik veg over sporene, er det mulig å få dette bra? Eller blir det bare et rufsete og lite hyggelig område?</p> <p>Vanskelig i Norge når kommunene ikke har så mye egne penger... men "bare" blir planmyndighet</p>
<p>Line tok oss med på en snartur for å befare <b>Brunnsparken og Korsvägen</b>, to svært viktige knutepunkter i byen. Begge plasser har kapasitetsproblemer. På Korsvägen jobbes det med strakstiltak bla i fht flybussen. Det jobbes parallelt med å finne nye gode løsninger når en ny underjordisk togstasjon etableres. Man ser bla på løsninger hvor man da også legges om biltrafikken under bakken for å gi bedre plass til kollektivtrafikken og gående/syklende.</p> <p>I Brunnsparken planlegges det for å legge om busstrukturen slik at trikken får Brunnsparken for "seg selv". Det er imidlertid utfordringer knytte til bussomleggingen, da denne skal gå i en allégate og det er problematisk at noen trær ryker ifb med etablering av holdeplass mv. Dette er i dag en av hovedgatene for bil i sentrum.</p>	<p>Usikker på om det er lurt å fjerne bilene, det blir store tunge inngrep i gatebildet ifb med tunnel-munningene....og det vil ikke akkurat legge begrensning på biltilgjengeligheten i byen.</p> <p>Tør man ikke ta mer plass fra bilen?</p>
<p><b>Hans Linderstad, Stadskansellet</b></p> <p>Fortalte om "Vestsvenska paketet".... K2020 – fremtidens kollektivtrafikk i Göteborgsregionen. Se <a href="http://www.k2020.se">www.k2020.se</a></p> <p>Hans fortalte om ulike forberedende arbeider til K2020. Mange spennende og relevante delutredninger er gjennomført. Spesielt interessant for oss er Innfartsparkering og "Den ideala bytespunktene – med resenären i fokus" (Gehl arkitekter). Den siste er et forsøk på å innta en ny vinkel på kollektivtrafikken i byttepunktene. Det er beskrevet ni kvalitetsmål og kvalitative retningslinjer for utforming. Det er lagt stor vekt på illustrasjoner og man anser at heftet kan fungere som en sjekklister i planleggingen av byttepunktene. Utgangspunktet for at dette ble gjort var at man ønsket mer fokus på hva som er viktig for de som bruker byttepunktene. Det finnes nok av håndbøker og beskrivelser av de tekniske løsningene (hvor mye plass</p>	<p>Her har vi kanskje en jobb å gjøre i Norge, å rydde opp i begrepsbruken hadde vært lurt. Det er forskjell på det mange kaller knutepunkter som egentlig "bare" har</p>

<p>trenger bussen, svingebevegelser osv).</p> <p>De har her definert forskjellen på:  Bytespunkter, er steder hvor man bytter transportmiddel  Knutepunkter, er steder som i tillegg til å være ”bytespunkt” har mer service og tett bebyggelse rundt seg.</p>	<p>byttefunksjoner.  Knutepunktsbegrepet brukes i hvert fall i Osloområdet for noe mer enn selve kollektivløsningen.  Her handler det om kollektivknutepunktet som utgangspunkt for en arealstrategi.</p>
<p><b>Line de Verdier, Västtrafik</b>, presenterte sin organisasjon. Org kart, eierskap mv. Se egen foilserie.</p> <p>Västtrafik har den siste tiden (?) jobbet med kommunikasjon knyttet til målsetninger om økt kollektivtrafikk, og alternativene hvis man ikke gjør det. En kampanje har vært helserelatert. Det viser deg at kollektivtrafikanter beveger seg 4 ganger som mye som bilister, og derfor har bedre helse.</p> <p>Lines avdeling, Infra, jobber blant annet med strategi, planlegging, utviklingsprosjekter og forvaltning av infrastrukturen.</p> <p>Det arbeides intenst med å utforme og videreutvikle kollektivsystemet. Konseptutvikling – å ha riktig prosjekt til riktig tid. Västtrafik har et stort kollektivnett og man jobber for tiden med målsetning om at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle eiendommer skal være utbedret i forhold til universell utforming (UU) innen 2010.</li> <li>• 120 av terminalene skal få tiltak</li> <li>• 600 holdeplasser med mer enn 100 påstigende pr døgn skal ha UU</li> </ul> <p>Noen aktuelle større prosjekter ble raskt presentert. Knutepunkt Mölndal, nye stasjoner/bytespunkter langs nytt dobbelspor retning Trollhättan (Ale, Älvengen..) og Frölunda torg ble trukket frem.</p> <p>Se foilserie</p>	<p>”Line har en artig jobb!” (Åsa)</p>
<p><b>Margareta Bergström, Västtrafik</b>, har ansvar for forvaltningen av publikumsarealene for anlegg eid av Västtrafik.</p> <p>Västtrafik har det overgripende ansvaret for terminalene og alle andre bygninger, bla flere togstasjoner. All drift og vedlikehold settes ut til private aktører gjennom 5-årige kontrakter.</p> <p>Nils Ericson Terminalen er hjertet i buss-systemet og har 1046 bussavganger pr døgn. Den ble bygget i 1996 og ble da dimensjonert for 500 bussavganger. Det er daglig 20.000 reisende som benytter terminalen. Driften delfinansieres bla med ”angjøringsavgifter” for fjernbuss. Man bruker i dag 0,68 kr pr reisende på drift/vedlikehold, noe som ansees å være veldig lavt. Terminalen er god ift UU, og det</p>	

<p>er nylig gjennomført tiltak ift svaksynte.</p> <p>Margareta trakk frem betydningen av at de som har erfaring med forvaltning av terminaler og bytestpunkter trekkes med i planleggingen. Mange uhell kunne vært unngått.</p> <p>Margareta har deltatt i arbeidet med Attraktive stasjoner i fm at Mölndal var med som pilot. Västtrafik hadde allerede satt av midler til nødvendige utbedringer, men så likevel nytte av å delta i et samarbeid med de andre aktørene. Hun mener prosjektet har hatt stor nytte da man er blitt bedre kjent og fått bedre forståelse for hverandres utfordringer og tankesett. I Mölndal er det stor enighet om å fortsette å treffes et antall ganger i året for å videreføre samarbeidet. Det ble også trukket frem nytten av kundeundersøkelser på plass for å få mer konkrete tilbakemeldinger og kunnskap om kundene.</p> <p>Mölndal er et arkitektonisk vellykket bygg, men har fungert dårlig i praksis og i en periode blitt tilholdssted for uteliggere, noe som har gjort andre brukere utrygge og hemmet kundegrunnelaget for servicebedriftene i bygget. Det er nå gjort noen enkle grep i bygget, og skaffet nye leietagere og håper dette vil hjelpe.</p>	
<p>Etter innleggene ble gruppen tatt med på en rask befaring i Nils Ericson terminalen inkl trafikkstyringsenheten.</p>	