

Från mål till start K2020



REFERAT FRÅN KOMMUNLEDNINGSEMINARIET K2020 DEN 21 JANUARI 2010

Följ inte trenderna inom stadsutveckling okritiskt, då kan man skapa nya problem. Människor är bekväma, fega och orkar inte lära nytt – därför måste vi göra det enkelt för dem att förändra sina vanor. Kommunen kan bidra genom att fatta beslut som leder i rätt riktning, både i sin planering och i sin roll som arbetsgivare, föregångare, påverkare och upphandlare. Kunskapen och verktygen finns redan och ju mer vi agerar och kommunicerar på samma sätt, desto större blir effekten på trafiken. Men samarbetet kan behöva en fastare form under genomförandet av K2020 och infrastrukturpaketet, det visar erfarenheterna från pilotprojektet för väg 155 i Torslanda.

Ledorden var samsyn och samverkan över kommun- och organisationsgränser – och att gå från ord till handling – när mer än hundra politiker och tjänstemän från Göteborgsregionens kommuner deltog i en späckad förmiddag på Scandic Hotel i Mölndal. Det var inte minst tydligt under den avslutande paneldiskussionen med K2020s parter där även Johan Trouvé från Handelskammaren medverkade.

Arbetsboken var ett genialt koncept.

Hårt jobb för deltagarna

Om någon hade hoppats få sitta och slölyssna några timmar blev han eller hon besviken. Alla deltagare fick varsin arbetsbok där de efter varje talare själva skulle sammanfatta kärnan i vad som sagts, vad som kan användas i den egna organisationen och hur man tänker omsätta det i konkret handling när man kom hem. Moderatoren Maja Saiduddin kallade det nya greppet för individuell workshop och lotsade skickligt deltagarna och de femton talarna genom programmet. Den värdefullaste dokumentationen från seminariet stod alltså deltagarna själva för i form av egna handlingsplaner.

Vad som stod i arbetsböckerna vet vi inte, men enligt utvärderingen tog de med sig en känsla – och vikten – av samförstånd, samarbete och ett behov av en gemensam organisation. Deras nästa steg är att gå hem och handgripligt jobba lokalt med sin planering, förbättring av kollektivtrafiken och kommunikation inom och utom kommunen, men också att skapa rätt organisatoriska förutsättningar. För det fortsatta arbetet önskar man sig fler seminarier och diskussioner och ännu mer samarbete mellan kommuner och med övriga aktörer som Västtrafik och Vägverket. Det behövs också politiska beslut, tydliga mål, mandat och en gemensam organisation och tydligare roll för GR.

Inspiration och verktyg för hemarbete

Syftet med kommunledningsseminariet var också att bjuda på inspiration och verktyg för arbetet på hemmaplan för att kunna gå från ord till handling, eller som titeln på seminariet var, att gå från mål till start. Övriga offentliga aktörer kan, bland annat med hjälp av ett kommande infrastrukturpaket, skapa förutsättningar för mer hållbara transporter, men det är kommunerna som sitter på nycklarna för att förverkliga



Maja Saiduddins idé med individuella arbetsböcker höjde graden av engagemang bland deltagarna.

målsättningen med K2020 – eller snarare den större ambitionen att åstadkomma uthållig tillväxt. Ett fördubblat kollektivtrafikresande är egentligen bara ett 'positivt symptom' på att utvecklingen gått åt rätt håll.

Det är också en förutsättning för att få en större arbetsmarknadsregion. För som GR:s förbundsordförande Jan Hallberg påpekar har Göteborgsregionen halkat efter. Under de senaste 35 åren har Stockholms arbetsmarknadsregion vuxit med 600 000 personer, Malmös med 800 000 – och Göteborgs med 100 000. Vi lever med ett trafiksystem som bygger på hur vi bodde och arbetade i början av 1900-talet. I dag pendlar hälften över kommungränsen och ska vi kunna hantera en ännu större inpendling måste vi ha system som gör det möjligt att arbetspendla utan bil. Det får helt enkelt inte plats med fler bilar, rent fysiskt, i framförallt centrala delar av Göteborg.

KAPITEL 1: Tro inte på allt!

Myter inom samhälls- och stadsplanering

– Det finns många mantran inom hållbar stadsutveckling. Men om man köper de lösningar som alla pratar om idag utan att tänka efter, skapar man nya problem, säger Kristina Nilsson, professor i arkitektur och stadsplanering vid Luleå tekniska universitet och pekade på ett antal 'gällande sanningar'.

En förtätad stad är en sådan. Den täta staden innebär ofta likartade hus och begränsade valmöjligheter som kanske inte passar barnfamiljer. Och även om en tät stad minskar behovet av att använda bilen i vardagen, kommer många vilja ur staden på fritiden och då blir det kvar många parkerade bilar som ska få plats på en liten yta under veckorna.

Att se grönområden som exploateringsreserver leder till att fler behöver dela på det som blir kvar. Och frågan är om det finns nog med folk till att fylla alla attraktiva gatumuljörer som ska skapas. Blandtrafik, att många trafikslag samsas på samma stråk är inne nu, men det kräver låga hastigheter och frågan är om vi vågar släppa ut våra barn där, eller börjar vi skjutsa mer istället?

Utgå från platsen

– Har ni tänkt på att man ofta fotograferat gator och torg på morgonen eftersom man inte vill ha människor i vägen för det som är viktigt, säger Olov Schultz, internationell sekreterare på Boverket och poängterade vikten av att hitta den egna ortens utvecklingspotential istället för att göra samma sak som alla andra.

Man ska göra sådant som passar i den lokala kontexten, är hans råd. Vi flyttar alltmer och som nyinflyttad behöver man också få en koppling till platsens historia. Olov bjöd annars på en exposé över vad som händer inom EU och i olika länder i form av samarbeten och EU-projekt (se länkar på sista sidan). Det handlar om konkurrens och samarbete – alla vill vara först och hjälp andra, ingen vill bli hjälpt sist...

Så funkar vi

I slutänden är det vi människor som kommer att välja hur vi vill resa. Katarina Graffman, antropolog på Inculture i Stockholm, gav en kort och konkret lektion i beteendevetenskap. Hon har bland annat gjort studier för Vägverket där man istället för att fråga folk hur de tänker och handlar studerar det verkliga beteendet. Man lever med försökspersonerna från frukosten till kvällsmackan. Det måste man göra eftersom människor 'inte



Ett hundratal politiker och tjänstemän från kommuner och organisationer i Göteborgsområdet deltog i kommunledningsseminariet.

Bra talare, med varierande utgångspunkter men med samma slutmål.

*Vi måste fånga tillfället,
hitta nya samverkans-
former och våga testa nya
sätt att agera.*

säger vad de tänker, inte vet vad de känner och inte gör som de säger'. Det skiljer det antropologiska angreppssättet från vanliga undersökningar där man helst också vill ställa exakt samma frågor som vid den förra undersökningen – trots att mycket runt omkring förändrats – och förändrat oss.

– Vi är som människor bekväma och vill hålla oss till våra vanor, vi är feiga och vill inte ta risker, vi är dumma och har inte förmåga eller ork att lära nytt, konstaterar Katarina och exemplifierar med försökspersoner.

Roland är yrkeschaufför och säger att han därför helst inte kör bil på helgerna. Vad han gör? Sätter sig i bilen och kör runt ett par timmar på måfå. Han tar bilen till stan, även om det med parkering och bränsle blir mycket dyrare än med tunnelbanan. Rebecka säger att hon alltid försöker resa med kollektivtrafiken och har en etanolbil. Under tiden antropologerna följde Rebecka tog hon alltid bilen och tankade alltid bensin.

Vi söker ständigt det enkla och hållbara levernet, men vi lägger betydelse i begreppet hållbart, och vi lägger hellre ansvaret på företag och andra externa aktörer än på oss själva. Låter det hopplöst? Nej, ibland är det så att vi inte anser oss ha behov av något bara för att vi inte skaffat oss vissa vanor – jämför med ungdomar och tidningsläsning. Behov är inte skrivna i sten. Framförallt handlar det om att förstå att vi agerar utifrån en kulturell kontext och vill att det ska vara enkelt leva. Därför ska vi göra det enkelt för folk att ändra sina vanor.

KAPITEL 2: Kommunen har tre huvudroller

Att ha en plan...

– Det finns inga gudomliga planer för hur städer ska byggas, som man ansåg förr. Desto bättre då att vi har en stark gemensam bild av hur vi ska utveckla regionen, säger Bo Aronsson, planeringschef på GR och tar strukturbilden och de gemensamma slutsatserna i K2020 som exempel:

– Projektet K2020, fas 2, avslutades förra året och i väntan på ett genomförande har vi 'bara' samverkan att jobba med och då handlar det om att alla, inklusive kommunerna, bidrar till helheten genom att fatta beslut i rätt riktning. Under nästa fas behöver vi något som är bredare än K2020-organisationen för att hålla ihop samarbetet, speciellt med tanke på infrastrukturpaketet.

– Ska det vara ett fast sekretariat som i Oslo, eller någon annan form av övergripande projektorganisation eller samverkansmotor som tar initiativ och samordnar och följer upp det respektive organisation gör under nästa fas av K2020 och infrastrukturpaketet, avslutar Bo Aronsson.

Att agera när möjlighet ges

– Vi ville inte vänta, så vi tjuvstartade i K2020s och Vägverkets fyrstegsprinciper andå, säger Catarina Nyberg, kollektivtrafikansvarig i Kungsbacka kommun.

Onsalasnabben stannar på sin väg till Hede station bara vid de 7 större hållplatserna – som fått väderskydd, cykel- och bilparkeringsplatser och realtidsinformation. Satsningen genomfördes i samarbete mellan Kungsbacka kommun, Vägverket och Västtrafik och marknadsfördes med nya grepp. En av slutsatserna är att bytespunkternas standard är mycket viktig – och att man med framförhållning i planering och en tydlig inriktning kan agera när tillfället yppar sig.

GR:s förbundsstyrelse beslöt 2010-02-26 att uppdra åt styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad, att genom samordning och uppföljning bistå medlemskommunerna i arbetet med genomförandet av K2020 lokalt, samt att, tills en fast samverkansorganisation föreligger, i dialog med parterna bakom handlingsprogrammet, aktivt följa genomförandet av K2020 och ta de initiativ som utvecklingen kräver.

Att gå före och samverka med näringslivet

Kommunen självt är ofta den största arbetsgivaren i sin kommun och det man gör för sina medarbetares resor till, från och i jobbet får en direkt effekt på trafiken.

– Det handlar om att ta sitt arbetsgivaransvar och säkra tjänsteresorna genom att minimera användningen av privata bilar i tjänsten. Gör man det följer mycket annat av sig självt. Bilen måste ses som ett verktyg bland andra. Vem skulle be anställda ta med sig egna datorer för att kunna göra sitt jobb, frågar Hans Arby, företagsrådgivare för GR i projektet Dialog med företagen

Om kommunen tillhandahåller bilar förbättras arbetsmiljön, miljön och kontrollen, utan att kostnaderna behöver bli högre. De resvaneundersökningar som flera kommuner gjort bland sina anställda visar på en stor potential och acceptens – och att fler kommer lämna bilen hemma.

Resorna till och från arbetet handlade det om när Anders Hansson, utvecklingschef för Mölndals Stad berättade om RAM-projektet som nu blivit ett nätverk där staden tillsammans med de största företagen i Mölndal fortsätter samarbeta för att minska sina anställdas bilpendlande. Eller: för att få fler komfortare att bli flexiblist, två begrepp som föddes i den stora gemensamma RAM-studien. Initiativet till RAM-projektet kom inte från kommunen, utan från företagen själva. Astra Zeneca var exempelvis tvungen att bygga sitt tredje parkeringsdäck samtidigt som bilpendlingen hade utpekats som den största 'miljöboven'.

– Utgå från befintliga nätverk och gör samverkan konkret – resorna till och från jobbet är både tacksamt och viktigt att jobba med. Byggs gemensam kunskap, uppmuntra och låna av varandra, lyft fram medarbetarna och var uthålliga och beredda på att ompröva och gå nya vägar. Och tänk på att trovärdigheten förutsätter att man som kommun går före, säger Anders när han sammanfattar sitt recept för samarbete med företag.

Nya Vägvanor

Mölndal har också varit bra på lån från grannkommun och var de första som anammade Trafikkontorets i Göteborg koncept Nya Vägvanor i sin kommunikation med medborgarna. Man såg att man höll på med samma sak, men med annat namn.

– Det kostar att nå ut i mediebruset och därför är det viktigt att alla har samma budskap. Vi lyckas bäst om vi samverkar och använder den kompetens och verktyg som redan finns inom Nya vägvanor, säger Eva Rhodin, enhetschef för Trafikant på Trafikkontoret i Göteborg.

Trafikkontoret arbetar med att påverka värderingar och faktiska beteenden och har pekat ut tre viktiga 'kontexter' – arbetsplatser, skolor och den geografiska närmiljön – som man inriktar kommunikationen på. Två exempel, som också är på väg att sprida sig till övriga kommuner är Utmaningen – till jobbet utan bil och På egna ben.

Man har också gjort många studier för att hitta mekanismerna bakom våra färdmedelsval.

– Man pratar ofta om att ta fram system för att vi ska *kunna* åka kollektivt, men vi måste ha system som gör att man *vill* åka kollektivt.

Dialog med hushållen

Ett annat exempel på återanvändning är Klimp-projektet Dialog med hushållen (och Dialog med företagen) där man kontaktar 40 000 hushåll i tio av GR:s medlemskommuner under ledning av Marielle Fredriksson på Västtrafik under varumärket Nya Vägvanor. Med sig har man erfarenheter och material från 'piloten' i Göteborg där man kontaktade 120 000 hushåll.

– Det handlar både om att ge information och ta emot feedback, öka kunskapen åt båda håll. Överlag är de vi pratar med positiva till projektet

NYA VÄGVANOR 

och var fjärde person kommer också med synpunkter, berättar Marielle.

Det nya biljettsystemet, bättre förbindelser mellan olika orter och cykelvägar mellan olika platser toppar listan. Längre restid och hämtningar och lämningar är sådant som gör att man väljer bort kollektivtrafiken. Byten gör det obekvämt och sårbart och om man ändå har en bil, är prisskillnaden för liten. Men många vill också prova att åka med kollektivtrafiken. Femton procent får provårkort varav majoriteten också använder dem. Efter ett år har också 4 procent laddat om sina provårkort.

Upphandling som möjliggörare

– Upphandling är ett bra verktyg för att påverka marknaden, men man måste tänka på att det bara är en möjliggörare, sedan är det upp till verksamheterna att utnyttja avtalen för att det ska bli något resultat, säger Jan Anderson, teamledare på Upphandlingsbolaget.

Han tar upphandlingen av ekologisk mjölk som ett exempel. Avtalet omfattade ekologisk mjölk men möjligheten utnyttjades inte förrän man fattade ett beslut att man också skulle handla ekologisk mjölk. Då steg andelen ekologisk mjölk från 30 till 80 procent. A och O för att upphandlingen ska fungera som verktyg är alltså att sätta realistiska mål, göra en bra risk- och konsekvensanalys och att sedan fatta de nödvändiga besluten och ställa krav inåt i organisationen.

Nu gäller det att vi verkligen kommer från ord till handling och inte fastnar i traditionella hinder och vardagens ad hoc-frågor.

KAPITEL 3: Konsten att gå från ord till handling

Lyftkraft – inte bara fotarbete

K2020s pilotprojekt för stråket Torslanda/Öckerö mot centrala Göteborg (väg 155) omfattar ett utökat kollektivtrafikutbud, pendelparkeringar, realtidsinformation, busskörfält, cykelvägar och kommunikation under Nya Vägvanor. Målet är att öka kollektivtrafikandelen från 18 till 30 procent vilket är en utmaningen

Ma-Lou Wihlborg, avdelningschef för Trafikant & ITS/analys på Trafikkontoret, sammanfattar erfarenheterna:

– Det har hänt mycket, men kunde ha hänt mycket mer. Fotarbetet har varit bra, men projektet behöver lyftkraft. Det får man inte om arbetet ligger i linjen hos tre starka organisationer. Man saknar helt enkelt basala styrmedel över projektet.

Ma-Lou pekar på ett antal framgångsfaktorer: Det behövs gemensamma pengar och resurser över organisationsgränserna, en gemensam ambitionsnivå och att man från början bestämmer vem som gör vad. Det behövs gemensamma mål så att man slipper ränna runt i organisationerna och samma sätt att se på kunden. För att lyckas behöver vi använda hela arsenalen av verktyg, det räcker inte med att bygga själva produkten, den måste säljas in och vi måste gå från att vara reaktiva till att vara proaktiva.

K2020 och Urban Futures

Arbetet med K2020, själva processen, har den påverkat möjligheterna för att nå en hållbar utveckling i regionen? Svaret på den och andra frågor har bland annat Merritt Polk, universitetslektor i humanekologi vid Göteborgs universitet sökt genom att djupintervjua ledningsgruppen och analysera mötesprotokoll och rapporter.

Det finns några preliminära slutsatser: K2020 har ändrat synen på kollektivtrafiken, ökat samarbetet över gränserna och skapat en arena för samverkan och politisk förankring, liksom en samsyn om nödvändigheten att samverka för att nå resultat.

– Men det ska bli intressant att se vad samverkan kommer att leda till. Det räcker inte med att göra mer av samma sak nu, säger Merritt och tillägger att K2020 skapat uppmärksamhet, satt Göteborg på kartan och bidragit till att Mistras centrum för hållbar stadsutveckling, Urban Futures, hamnade här.

Bakom ansökan till Mistra stod ett konsortium med sju parter från både akademi och praktik.

– Samarbetet mellan alla dessa olika parter är unikt, säger Björn Malbert, professor i uthålligt stadsbyggande vid Chalmers och en av initiativtagarna till ansökan. Urban Futures ska vara en mötesplats, vi ska producera kunskap i samverkan mellan forskning och praktik som gör skillnad både lokalt och globalt. Vi ska göra som Astrid Lindgren och fråga "Voffor gör di på detta viset?"

Centrumets verksamhet har precis startat under en interimistisk ledning. Under de två första åren vill man 'testa' hur centrumet ska fungera, och det kommer man göra genom fem vitt skilda pilotprojekt – från beslutsprocesser till gemensamt lärande genom urbana spel.

KAPITEL 4: Vad händer nu

Från vision till mission

Slutsatserna från fas 2 av K2020 var att vi kan nå målet om vi agerar samordnat, prioriterar kollektivtrafiken och skapar incitament för att öka resandet med den. Det är kostsamt, men alternativet kostar ännu mer och det finns sätt att finansiera genomförandet. Vad kan då kommuner och andra aktörer göra just nu, i väntan på en officiell start av fas 3, genomförandet?

– Agera inom den egna organisationen så att man bidrar till att nå målen, samverka och utnyttja den kunskap som finns inom K2020 och alla rapporter. Prata med de personer som varit inblandade, säger Per Kristersson på regional planering, GR.

Och att agera, det kan behöva göras snabbare än man tänkt sig. År 2013 kan vi ha trängselskatt i Göteborg. Vilken roll GR ska ta gentemot övriga parter och hur man ska stödja medlemskommunernas arbete med att genomföra K2020 lokalt i väntan på en fast organisation, den frågan tas upp på förbundsstyrelsemötet den 26 februari.

VT, VV, BV, TK, VGR, GR och HK

– Vi ska se till att människor VILL åka med oss, vi ska bli bättre på 'kundskap' och ta hjälp av resenärerna för att bli bättre, säger Västtrafiks relativt nya vd Lars Backström, som också lovade mer kommersiellt driv bland annat tack vare en bättre målstyrning.

Frågan till herrarna och damen i panelen var: vad är det viktigaste som hänt den senaste tiden.

– Att vi genomfört ett lyckat K2020-projekt och lyft in det till politiken, säger Bo Aronsson, planeringschef på GR.

– Från att enbart ha pratat om bil och väg lyfter vi nu fram vikten av en bra kollektivtrafik för en konkurrenskraftig region, säger Johan Trouvé, VD för Västsvenska industri- och handelskammaren och nämner Gina Tricot som exempel. De har valt att bygga sitt nya huvudkontor alldeles intill resecentrum i Borås för att den hälft som pendlar från Göteborg ska ha lätt att komma till jobbet – en kompetensfråga.

– Vi har ett annat uppdrag, det handlar mer om samhällsbyggnad än vägbyggnad. Ett tydligt exempel är att vi bygger busskörfält. Och när vi blir ett Trafikverk kommer vi att tänka ännu mer dörr-till-dörr, säger Jörgen Einarsson, strategisk planering på Vägverket.

Mistra Urban Futures är ett världsledande centrum för hållbar stadsutveckling och en mötesplats för regionutveckling.
www.mistraurbanfutures.se



– Det västsvenska infrastrukturpaketet ger de nödvändiga förutsättningarna för att genomföra K2020, menar Lars-Bertil Ekman. Bland annat Banverkets Birgitta Hellgren håller med.

– Det västsvenska infrastrukturpaketet är det största som hänt, vi har fått ett genomslag för det enorma behov som finns här. Jag skulle vilja se de politiker som inte tar hänsyn till det, säger Birgitta Hellgren, regional direktör på Banverket.

Lars-Bertil Ekman, trafikdirektör i Göteborgs Stad, håller med och hoppas att det håller hela vägen. Med paketet får vi de nödvändiga förutsättningarna för att genomföra K2020. Rolf Thor, enhetschef för Infrastruktur och kollektivtrafik på Västra Götalandsregionen vänder på steken och menar att K2020 gav möjligheten att diskutera ett infrastrukturpaket och hur vi ska organisera och finansiera kollektivtrafiken.

– Vi behöver skapa en större arbetsmarknadsregion och det är ett västsvenskt projekt. Vi behöver vidga perspektivet, jobba på fler arenor och med mer än kollektivtrafiken, säger Rolf Thor som svar på frågan om hur aktörerna kan utveckla samverkan.

– Trafikverket kommer att bli en naturlig samarbetspartner, speciellt som vi slipper 'konkurrensen' mellan trafikslagen. Men vi kan inte bygga infrastruktur utan kommunernas medverkan, säger Birgitta Hellgren som tar med sig den goda känslan av att vi har gjort det här (K2020) tillsammans. Jörgen Einarsson konstaterar att organisationerna har lite olika kulturer. Det är därför viktigt att skapa samsyn i tidiga skeden med tanke på erfarenheterna från piloten i Torslanda och tar med sig alla goda exempel och engagemanget kring K2020.

– Vill vi så kan vi, men vi kan bli bättre på att upplysa varandra om vad vi kan och vad som händer. Och det är dags att göra saker nu, säger Lars-Bertil Ekman och nämner det arbetet som måste göras *inför* införandet av Trängselskatten och som går under benämningen K2013.

– Vi ska samverka inom regionen och ha en enad front mot de som bestämmer i Stockholm, säger Johan Trouvé som ser vikten av en vision, men också att gå från ord till handling. Vi behöver inte fler utredningar nu och ger politikerna en pik: Om ni nu är så nöjda med att vi tycker samma sak som er, låt då oss från näringslivet få vara med i processen!

Lars Backström lovar att komma med företagsanpassade produkter till medlemsföretagen och att använda kunskapen från K2020 i Västtrafiks marknadsplaner. Med sig tar han Einsteins citat: Det krävs ett nytt sätt att tänka för att lösa de problem vi skapat med det gamla sättet att tänka.

– Vilken typ av samverkan ska vi ha, vem ska leda processen, var sker uppföljningen, vilken organisationsform ska det vara, är frågor Bo Aronsson ställer inför genomförandefasen.

*Vilken energi – nu finns
plattformen, nu går vi hem
och jobbar.*

Talare på kommunledningsseminariet:

Kristina L Nilsson, professor i arkitektur/
stadsplanering, Luleå tekniska universitet

Olov Schultz, internationell sekreterare,
Boverket

Katarina Graffman, doktor i antropologi,
Inculture

Bo Aronsson, planeringschef, GR

Catarina Nyberg, kollektivtrafikansvarig,
Kungsbacka kommun

Hans Arby, företagsrådgivare, GR

Anders Hansson, Utvecklingschef Mölndals
Stad.

Eva Rhodin, enhetschef, Trafikant,
Göteborgs Stad Trafikkontoret

Marielle Fredriksson, projektledare Dialog
med Hushållen, Västtrafik

Jan Andersson, teamledare, Upphandlings-
bolaget

Ma-Lou Wihlborg, avdelningschef Trafikant
& ITS/analys, Göteborgs Stad Trafikkon-
toret

Merritt Polk, universitetslektor, human-
ekologi, Göteborgs universitet

Björn Malbert, professor i uthålligt stads-
byggande, Chalmers

Per Kristersson, regional planering, GR

Paneldiskussion med K2020s parter:

Lars Backström, vd, Västtrafik

Birgitta Hellgren, regional direktör, Banverket

Jörgen Einarsson, enhetschef, samhällsut-
veckling, Vägverket Region Väst

Bo Aronsson, planeringschef, GR

Rolf Thor, enhetschef infrastruktur och
kollektivtrafik vid regionutvecklings-
sekretariatet VGR

Lars-Bertil Ekman, trafikdirektör,
Göteborgs Stad

Johan Trouvé, vd, Handelskammaren

Länkar

- Ta del av presentationerna från halvdagsseminariet – och K2020-material på www.grkom.se, miljö och samhällsbyggnad eller www.k2020.se
- Vad som händer ute i Europa:
www.northsearegion.eu
www.utrechtbereikbaar.nl
www.symbiocityscenarios.com
www.legrandparis.culture.gouv.fr
www.rfsustainablecities.eu
- Två av Trafikkontorets 'produkter'
www.nyavagvanor.se och
www.paegnaben.se



Göteborgsregionens
kommunalförbund