

FRAMTIDENS SAMHÄLLSBYGGGARE 4

RESERAPPORT

AMSTERDAM - UTRECHT - ROTTERDAM

21 - 23 FEBRUARI, 2018



FRAMTIDENS
SAMHÄLLSBYGGGARE



Studieresa till Holland

Framtidens samhällsbyggare 4

I denna rapport presenteras den studieresa till Amsterdam, Rotterdam och Utrecht som genomfördes av den fjärde omgången av traineeprogrammet Framtidens Samhällsbyggare - FS4. Studieresan gjordes 21-23 februari 2018, i syfte att besvara frågor och samla inspiration till det årliga stadsutvecklingscase som ingår i traineeprogrammet. Genom att studera ett annat land och andra städer är förhoppningen att komma till nya insikter och få nya perspektiv på branschrelaterade frågor.

Syftet med stadsutvecklingscaset är att komma med förslag på åtgärder i stadsplaneringen i samband med att en ny tågstation byggs. Arenan för detta är Borås och dess presumtiva station längs den planerade höghastighetsjärnvägen mellan Göteborg och Stockholm. Dock ska åtgärderna vara applicerbara oavsett var tågstationen anläggs. Caset har en intern beställare, CMB - ägare till traineeprogrammet, samt en extern beställare, i år Trafikverket - den myndighet som ansvarar för den verkliga utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen.

Utöver att besvara de tekniska frågeställningar som rör case-arbetet fanns även ett övergripande syfte med studieresan - att stärka de professionella och personliga relationerna inom traineegruppen. Ett miljöombyte leder inte allt för sällan till att banden inom en grupp stärks samt att nya intryck föder nya diskussioner och att kreativiteten höjs.

Bakgrund

Framtidens samhällsbyggare startade 2014 och är ett disciplinöverskridande traineeprogram inom samhällsbyggnadsbranschen. Initiativtagare är Centrum för management i byggnadssektorn (CMB), en paraplyorganisation med drygt 70 anslutna privata- och offentliga organisationer, och Göteborgsregionens kommunalförbund (GR). GR står för det utbildningspaket som erbjuds och CMB bidrar med teknisk kompetens i programmets utbildningsinsatser.

Målet med Framtidens samhällsbyggare är att årligen utbilda nyckelpersoner med förmågan att bättre kommunicera och arbeta med stadsutvecklingsfrågor utifrån ett helhetsperspektiv. Detta innebär en större insikt om, och förståelse för, de drivkrafter och processer som styr såväl näringsliv som politik.

I den fjärde omgången av traineeprogrammet har följande organisationer anställt en eller flera traineer:



Resmål och motivering

Studieresan ägde rum 21-23 februari 2018 och studiebesök gjordes i Amsterdam, Rotterdam och Utrecht. Amsterdam fungerade som utgångspunkt och till Rotterdam och Utrecht gjordes dagsturer. Ur ett stadsutvecklingsperspektiv med särskild inriktning mot stationsområden finns ett flertal intressanta valmöjligheter. I vårt fall var bl.a. Avigno, Lyon, Marseille, Hannover, Würzburg, Bryssel och Liege även aktuella.



Motiveringen till slutgiltigt val av studieresa till Amsterdam, Rotterdam och Utrecht löd:

- > Städerna är relevanta baserat på tidigare erfarenheter från CMB, Borås Stad samt Trafikverket
- > Resmålet är jämförbart med förhållandet mellan Göteborg och Borås baserat på bl.a. städernas storlek, avstånd mellan varandra, stationsläget i staden, anledning till pendling etc.
- > Möjligheter till studiebesök är goda och en språkbarriär förelåg ej
- > Kostnader för resor och boende föll inom budget och var fördelaktiga jämfört med övriga alternativ

Studiebesök

I samband med resan gjordes ett antal studiebesök. Syftet med dem är att skapa en bild av hur branschen utomlands jobbar med **stadsutveckling i anslutning till en tågstation**, hur de, på ett strukturellt plan, arbetar med frågor som rör **resande** samt hur **byggprocessen** lokalt fungerar. De förslag och idéer studiebesöken ger ska användas för att besvara hur ett stationsområde i anslutning till en höghastighetsjärnväg kan byggas och vilka möjliga effekter det kan ha på stadsutvecklingen.

För att besvara syftet användes följande frågeställningar som riktlinjer.

Frågor om utvecklingen av stationsområden

- > Finns det tydliga framgångsfaktorer för stationsområden?
- > Vilka värden tillkommer respektive faller bort på grund av stationsplaceringen?
- > Finns det positiv respektive negativ utveckling av området kring stationen?
- > Utvärderar man stationsprojekt och i sådana fall hur (erfarenhetsåterföring)?

Frågor om resandet i stort

- > Vilka krav ställer Hollands resenärer på stationsområdet?
- > Hur reser man till/från tågstationen?
- > Finns det problem som inte går att lösa?
- > Finns det trafikslag som är viktigare än andra?
- > Hur har man arbetat med olika alternativ för att resa till stationerna?
- > Vilka begränsningar upplever yrkesverksamma inom stadsplaneringen av nya stationsområden?
- > Utvärderar man effekterna för resandet av stationer och i sådana fall hur (erfarenhetsåterföring)?
- > Hur ser trenderna ut? Reser man mer än tidigare?
- > Kan man begränsa behovet av resor och hur skulle man kunna göra det?

Frågor om byggprocessen

- > Hur fungerar byggprocessen, vad fungerar bra och vad fungerar mindre bra?
- > Politikens fokusområden från Ministeriet för infrastruktur och miljö i Holland?
- > Hur arbetar man med ny teknik, innovation och nya idéer?
- > Finns något verktyg likt Trafikverkets fyrstegsprincip? (Tänk om -> optimera -> bygg om -> bygg nytt)
- > Vilken roll har de olika kommunerna när höghastighetstågen planeras och/eller tågstationerna byggs om

Schema

Onsdag 21/2/18

Torsdag 22/2/18

Fredag 23/2/18

Förmiddag

Studiebesök på Amsterdams flygplats Schiphol lett av Rob van der Bijl från Dutch rail sector och Maurits Schaafsma från Schiphol group

Studiebesök i Rotterdam på 2getthere, ett företag med självkörande bussar.

Studiebesök på Amsterdam Centraal lett av arkitekt från ProRail

Studiebesök på ProRails trafikledningsskontor

Eftermiddag

Rundvandring i Utrecht

Studiebesök Utrecht Centraal lett av traineer från ProRail

Träff med ProRails traineer

Studiebesök i centrala Rotterdam lett av stadsplanerare på Rotterdams kommun.

Studiebesök på Amsterdam Zuid lett av projektledare på ProRail

Studiebesök på VenhoevensCS architecture + urbanism lett av två arkitekter där

Resedagbok

En kort redogörelse för varje studiebesök, dess syfte och våra reflektioner om det.

Onsdag

2018-02-22, Amsterdam och Utrecht

Schiphols station, Amsterdam

Studieresans första besök började direkt vid ankomst på Amsterdams flygplats Schiphol. Idag är Schiphol ett transportnav som kan definieras mycket bredare än en flygplats. I anslutning till flygplatsen möts transportslagen flyg, tåg och bussar. Schiphol är idag mer än en flygplats då det även fungerar som en bytesplats för pendlare och hanterar därmed stora flöden av människor. På plats träffade vi Rob van der Bijl från Dutch rail sector och Maurits Schaafsma från Schiphol group som visade oss buss- och tågstationen. Rob och Maurits berättade om stationens historia, dess utveckling över tid och framtida utmaningar.

Reflektioner

Det vi tar med oss från studiebesöket är vikten av ett gott samarbete mellan berörda parter för att lyckas i ett projekt. För att möta framtida resenärers behov och utforma de kvaliteter som efterfrågas krävs en strategisk och övergripande planering.

Utöver detta lärde vi oss även hur den omgivande miljön i samband med att ett studiebesök spelar en stor roll i dess resultat. Även om syftet är att besöka en fysisk plats för att känna in atmosfären är inte en flygplats i rusningstid en optimal omgivning. Vi insåg också att det fanns justeringar att göra i upplägget för kommande studiebesök. Bl.a. vår presentation av oss själva, vårt case samt vilka våra frågor vi vill ha besvarade. Sammanfattningsvis upplevde vi inte att studiebesöket var särskilt bra eller relevant för vårt case.





ICBC
Yes, I can do.
This is our answer to your RMB needs.

Your Global Partner
Your Reliable Bank
ICBC
www.icbc.co.uk

PHILIPS
OLED TV

PHILIPS
OLED TV

Rundvandring i Utrecht och Utrecht Centraal

Efter en lunch på hotellet begav vi oss söderut med tåg till Utrecht för att träffa representanter från ProRail. Innan studiebesöket promenerade vi runt på stationen och stationsområdet för att bilda oss en uppfattning om hur Utrecht Centraal såg ut. För att utnyttja tiden effektivt delade vi oss i mindre grupper för att hinna se så mycket som möjligt.

Studiebesöket på Utrecht Central leddes av traineer från ProRail, som är den organisation som ansvarar för järnvägsnätet i Nederländerna. ProRail ansvarar därmed för konstruktion, underhåll, förvaltning och säkerhet kopplat till järnvägsnätet.

Utrechts station är den högst trafikerade i Nederländerna med över 176 000 passagerare per dag. Den började renoveras

och byggas ut 2008, inspiration för dess utformning är hämtad från flygplatser. Målet är att den ska upplevas som ljus och öppen, samtidigt som öppna våningsplan skapar olika typer av aktivitetsområden. Stationen kopplar samman buss och tåg samtidigt som man erbjuder bevakade cykelparkeringshus. Stationen öppnade officiellt 2016 men det pågår fortfarande arbeten kring stationen. I anknytning till stationen finns Europas största cykelparkeringshus, i dagsläget finns 6000 parkeringar och ytterligare 6000 är under byggnation.

Ca 150 m söder om stationen finns en bro som går över perrongerna. ProRail planerar att bygga trappor från bron till perrongerna för att minska trycket på stationsbyggnaden samtidigt som man skapar

fler vägar till perrongerna för resenärerna. Planerna har dock blivit överklagande av ett intilliggande köpcenter som menar på att byggnationen kommer att leda bort människor från deras affärer vilket kommer påverka deras intäkter.

Efter studiebesöket på Utrecht Centraal följde studiebesök på ProRails kontor. ProRail presenterade vad de gör och hur de jobbar. The Prorail Mission är: "We connect people, cities and companies now and in the future"

Efter deras presentation fanns även utrymme för att presentera oss, vårt case och de utmaningarna vi har identifierat. Varpå det bjuds på tilltugg och mingel, vi får även höra vad de jobbar med som traineer.



Reflektioner

Jämfört med förmiddagens studiebesök upplevde vi ett större engagemang samt att de var mer förberedda och välkomnande. Totalt träffade vi fler än 10 personer från ProRail under eftermiddagen, de var väldigt intresserade av oss, vårt case och byggbranschens förutsättningar i Sverige. Vi träffade även traineernas chef som var genuint glad över att ha oss där. Från mötet med henne tog vi med oss vikten av erfarenhetsöverföring mellan alla som jobbar inom samhällsbyggnadsbranschen, och särskilt mellan de som jobbar med liknande frågor. Vi upplevde mötet som ett bra diskussionsforum där vi fick tid att berätta om vårt case. De kunde svara på våra frågor och ge förslag på hur de skulle ha tacklat några av de svårigheterna vi identifierat. Sammanfattningsvis fick vi med oss massor av idéer, inspiration och konkreta tips på hur man lyckas få till en lyckad station.

Torsdag

2018-02-23, Rotterdam

Park Shuttle

Vi träffade Dennis Micca från 2getthere, företaget som driver Park Shuttle, i deras service-/kontrollhus. Park Shuttle har sex stycken självkörande bussar med en kapacitet på 25 personer per buss och går mellan en kollektivtrafikknutpunkt och en företagspark. Vägsträckan som bussarna kör är 1,8 km med fyra hållplatser. De kör på en väg som enbart är avsedd för bussarna med några platser där andra trafikslag kan korsas vägen. Vid dessa platser finns bommar som fälls ner för att hindra andra trafikslag att köra tills att bussen kört förbi. Bussresan tar 15 minuter och maxhastigheten är 40 km/h på grund av säkerhets- och bekvämlighetskäl. Turtätheten varierar under dagen, vid morgon- och kvällsrushen, då flest reser, en avgår en buss var 2,5 minut, under dagen när det är lite lugnare kör 3 bussar och de andra åker in för att ladda upp batterierna inför kvällsrushen.

Park shuttle började köra sträckan 1999 då med första generationens bussar, de gick fram till 2005 då de uppgraderades till

andra generationen vilket är bussarna som går idag. Tredje generationens bussar är under utveckling och tros vara klara 2020/2021. Förhoppningen är att de kommer att klara av högre hastigheter samt kunna köra på allmänna vägar. Dagens generation bussar förlitar sig på magneter som finns nedborrade i vägbanan med 1–3 m mellanrum, radar och CCTV medan de nya bussarna kommer att ha fler system som är oberoende av varandra för att säkerställa effektivitet och säkerhet. Huvudvinsten med självkörande fordon är att det inte behövs någon förare, det leder till att man kan reglera turtätheten efter behov, Park Shuttle räknar med att de klarar sig med en operatör för 15 bussar.

Sedan 1999 har man bara haft en olycka, det var när en buss tappade kontakten med systemet och blev stående på en bro och övriga bussar kunde inte komma förbi. Om något skulle hända ombord på en buss så kan passagerare kontakta operatören via en intercom.

Våra reflektioner

Dennis hade högt engagemang, var väl förberedd och hade en tydlig plan vad han ville visa oss. Tillsammans hade vi en bra diskussion och fick en tydlig koppling till vårt case.. Särskilt intressant var att se att autonoma kollektivtrafiksystem redan finns och att de kan fungera bra utan någon komplex teknik. Vi fick tydliga förklaringar på hur tekniken och underhållet av bussarna fungerar, vilka problem som kan uppstå, samt hur mjukvaran för ett sådant system ser ut och vilken information som går att se. Detta var ett konkret bevis på att tekniken fungerar och kanske något som skulle kunna nyttjas i vårt case. Och till sist får vi säga att det var roligt att åka med ett självkörande fordon.



Kees von Oorschot, Rotterdams kommun

Vi träffade Kees von Oorschot på Rotterdam Centraal. Syftet med studiebesöket är att samla information om området runt stationen och bakgrund till framtida utvecklingsprojekt.

Rotterdam Centraal har genomgått en fullständig renovering och ombyggnad, färdig 2014. Stationsbyggnaden har utökats över torget som tidigare fanns framför stationen. Det stora entrétorgets glasade fasader ger utblickar över staden i tre väderstreck. Syftet med utformningen är att ge besökare möjlighet att orientera sig och hitta sin riktning redan inne i stationen. Studiebesöket genomfördes som en rundvandring i stationsområdet.

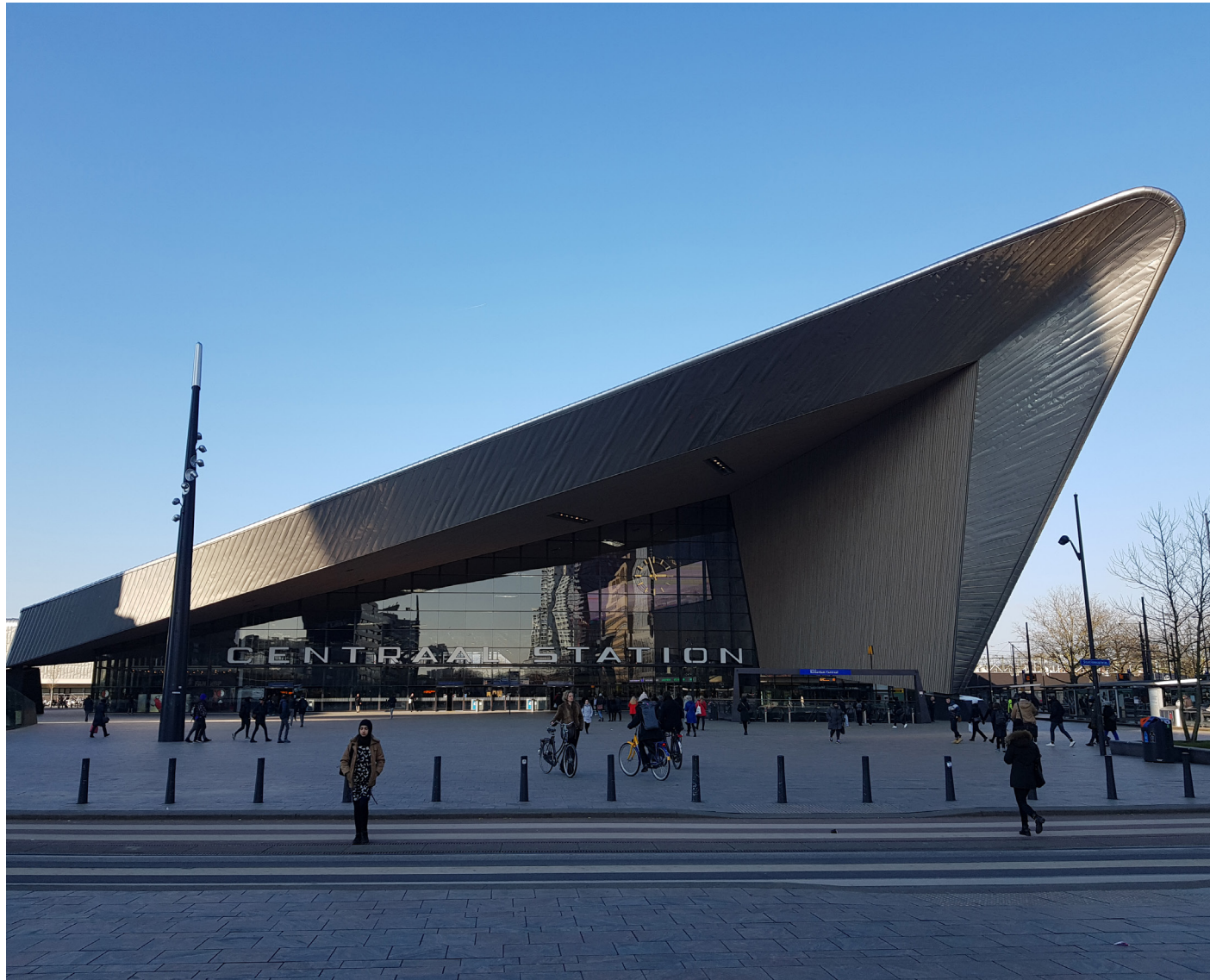
Ett slående intryck av stationen, som omges av vägar i alla riktningar, är den knappa mängden biltrafik. Detta skulle kunna förklaras av stadens policier och satsningar på infrastruktur. Gång- och cykeltrafik prioriteras genom avsaknad av, eller smala, bilvägar till förmån för breda cykelvägar, tydligt markerade med röd asfalt. Vid stationens bågiga sidor finns nedfarter till stationens underjordiska cykelgarage med plats för 4000 cyklar. Resultatet av detta är att det går snabbare att förflytta sig med cykel än bil. Exploatörerna har lagt märke till detta och vill minska parkeringstalet som reaktion, detta har bidragit till att man rör sig mot parkeringstal noll i de centrala områdena i staden.

Kees poängterar vikten av att ta ett helhetsgrepp i stadsutvecklingen i direkt anslutning till stationen. I Rotterdam har man även satsat på stadsdelarna runt om stationsområdet.



Våra reflektioner

Upplevelsen av studiebesöket skiljde sig åt inom gruppen. Vår guide var väldigt kompetent inom sina arbetsuppgifter. Däremot var formatet på studiebesök fel eftersom det var svårt för alla att uppfatta vad som sades, särskilt under transportsträckan mellan de olika platserna på stationen. Detta gjorde att mycket som sedan berättades saknade kontext för de allra flesta. Det vi fick ut av studiebesöket var inte heller särskilt relevant för caset. Det vi dock tar med oss är hur man kan arbeta med infrastruktur för bilar samt cyklar och att det kan resultera i ett nästan bilfritt stationsområde.



Fredag

2018-02-24, Amsterdam

Hela dagen spenderades i Amsterdam och bestod av guidad tur på Amsterdam Centraal och Amsterdam Zuid av anställda på ProRail. Dagen, och studieresan, avslutades med studiebesök på VenhoevensCS architecture + urbanism.



Amsterdam Centraal

Studiebesöket bestod av en genomgång på ProRails platskontor inuti stationsbyggnaden där Lee Verhoeft, Functional Station Design Engineer, gjorde en dragning av Amsterdam Centraals historia - hur den har utvecklats över tid, samt vilka problem man ställs inför i den framtida planeringen av stationens utveckling. De största utmaningarna handlar om platsbrist och människors transportmönster inne i på stationen. Problemet uppstår eftersom allt fler tåg och människor använder Amsterdam Centraal som en knutpunkt.

Efter presentationen tog Lee med oss på en rundvandring och visade oss stationens olika delar. Här fick vi i realtid uppleva de problem han angett under presentationen. Lee exemplifierade ett symptomatiskt problem då ett tåg rullade in på perrongen och 90% av passagerarna som steg av började köa för att komma ner genom den närmsta rulltrappan Detta trots att det fanns en tom rulltrappa 50 meter längre bort. Han beskrev detta som en stor svårighet med att styra flöden - människor tenderar att följa efter flödena som uppstår och man kan aldrig till fullo förutspå hur människor kommer att agera.



Våra reflektioner:

Vår upplevelse var att en inledande genomgång och presentation på kontoret följt av en rundvandring var ett bra upplägg för studiebesöket. Detta eftersom vi lättare kunde sätta oss in i hur Amsterdam Centraal ser ut och vilka utmaningar som finns där. Att sedan gå runt på den plats vi nyss fått presenterad för oss och se dess funktion cementerade vår nya kunskap. Något vi särskilt tar med oss från studiebesöket är hur flexibel en station måste vara. Innan studiebesöket hade vi diskuterat mycket kring flexibilitet och hur man planerar en station som har förutsättningar att utvecklas över tid när flöden förändras - något studiebesöket bekräftade. Vi tar också med oss att det finns en viss snedfördelning av de finansiella resurserna vid investering av infrastruktur för järnväg. Planerare kan spendera miljarder på att få ner restiden från punkt A till B men snåla när det kommer till stationerna. Detta resulterar i att stationerna inte klarar att hantera mängden resenärer på ett enkelt, snabbt och smidigt sätt och således kan den totala investeringen i järnvägen vara samhällsekonomiskt olönsam.



Amsterdam Zuid

Amsterdam Zuid, eller syd, är stadens södra tågstation med ca 80 000 resenärer dagligen. Jämfört med centralstationen är området mindre exploaterat. På grund av avsaknaden av byggbar mark i Amsterdam pågår ett projekt som innebär stora investeringar i bostäder och arbetsplatser och närliggande infrastruktur i anslutning till stationen. Prognosen för 2030 är att stationer kommer ha ca 250 000 besökande per dag.

Besöket leddes av Prorails projektledare för projektet och innebär en rundvandring på stationen samt en presentation av den tänkta exploateringen på deras projektkontor. Syftet med projektet är att skapa ett område med såväl bostäder som kommersiell service som utnyttjar stationens tillgänglighet. Projektet innebär bl.a. att den intilliggande motorvägen ska grävas ner i en tunnel med grönytor för allmänheten ovanpå. De största utmaningarna för projektet är att administrera bygglogistiken och säkerställa att de allmänna platserna håller en hög standard även under produktionstiden. Detta eftersom projektet kommer pågå under en lång tid vilket innebär störningar för allmänheten.

Våra reflektioner

Likt studiebesöket på Amsterdam Centraal tycker vi att studiebesöket hade ett bra format. Detta eftersom det följde uppläggget inledning och presentation i en lugn miljö med efterföljande besök på plats. Vi gavs även utrymme att presentera vårt case vilket kunde mynna ut i en öppen diskussion. Aktuella frågor var hur urban utveckling kopplas till ett nytt stationsområde, vad som är viktigt att tänka på för hela stadsutvecklingen i området och vilka åtgärder som krävs för att uppmuntra till att det utnyttjas. Det var roligt att se att några av de idéer vi jobbat med i caset planerats vid Amsterdam Zuid, t.ex. sociodukter, parkmiljöer, fotgängarprioritering och att det är realiseringsbara.

När tiden för studiebesöket närmade sig sitt slut och vi var tvungna att röra på oss för att komma i tid till nästa besök erbjöd dem sig att sitta kvar med några av oss för fortsatt diskussion, det uppskattade vi verkligen för det fanns fortfarande väldigt mycket vi inte hunnit tagit upp. Sammanfattningsvis var vi nöjda med studiebesöket. Vi fick med oss idéer som kunde kopplas till vårt eget case. Mest specifikt hur man kan tänka när man planerar ett nytt större område som ska dra nytta av närheten till en station. Mest applicerbart blev det på stadsutvecklingsåtgärder i anslutning till det externa läget i Borås.



Venhoeven CS

VenhoevensCS architecture + urbanisms är ett konsultföretag som erbjuder tjänster inom hållbar stadsutveckling och infrastruktur. Kontoret är lokaliserat i Nederländerna men har även etablerat sig internationellt. Dock innehåller portföljen framförallt projekt genomförda i Nederländerna. Genom sitt internationella nätverk erhåller de tvärdisciplinär kompetens inom stadsutvecklingsbranschen. Enligt dem själva ligger deras styrka i att kunna integrera innovationer och idéer från medborgarna med branschens arbets sätt. Att vara involverade i planprocessen ser de därför som en förutsättning för att maximera nyttan av ett presumtvt projekt.

Besöket genomfördes på VenhoevensCS architecture + urbanisms kontor i centrala Amsterdam. Presentationen hölls av Ton Venhoeven, grundare och VD för bolaget, och en professor inom stadsbyggnad. Tyngdpunkten av studiebesöket låg på TOD - Transit Oriented Development, ett stadsutvecklingskoncept som bygger på att maximera mängden bostäder, kommersiella ytor och samhällsnyttig service inom gångavstånd från en kollektivtrafiksknytpunkt. Flexibla byggnader som kan fungera som kontor eller bostad beroende på efterfrågan är något som kommer bli vanligare. Även flex och co-working spaces börjar bli vanligare enligt dem. Ett flex-kontor kan till exempel vara lokaler med ytor för kontor på dagen och restaurang på kvällen.

Två citat som fastnade var:

“Think about everything regarding the station, if you forget one thing it is a bad station”

“Grab the opportunity and you can really change the city”

Detta eftersom de satte fingret på hur enkelt det kan vara att missa en liten detalj som leder till att man missar ett mål, och vilken påverkan det får på en stad om man lyckas.

För att lyckas uppnå en positiv stadsutveckling kring en station menar Venhoeven att det är viktigt att alla transportsätt finns i direkt anknötning till stationen. Stationsområdet ska vara attraktivt från ett promenad perspektiv, de viktigaste är de första 800 meterna runt stationen, det är avståndet som människor är beredda att röra sig till fots. Balans mellan trafiknod och vistelse för att skapa en livlig station som inte bara är till för personer som är på resande fot, utan göra stationen till en destination där folk vill vistas.

Våra reflektioner:

Studiebesöket hos Venhoeven var resans sista och även det vi fick ut mesta av. De var väldigt intresserade av vårt case, och måna om att vi skulle få ett givande studiebesök. De bad oss i förväg att skicka frågor som vi ville få besvarade så att de kunde förbereda sig, vilket ledde till intressanta diskussioner oss emellan. Mycket av det som diskuterades var hur man lyckas med att få en attraktiv station, och vilka konsekvenser det kan bli om man misslyckas med stationen. Sammanfattningsvis var hela konceptet med TOD något som vi haft som utgångspunkt med avseende på vad vi vill uppnå med en station. Vi tar med oss djupare kunskap och tillvägagångssätt för att implementera detta i anslutning till en station.



Utvärdering

Från enkätundersökningen som genomfördes efter hemkomsten till Göteborg och reflektioner som gjordes under resans gång känner vi oss väldigt nöjda med studieresan. Vi känner att informationen som vi har fått från studiebesöken som genomförts kommer ge oss stor nytta i vårt fortsatta arbete, och även i våra individuella professioner i framtiden.

Resegruppen som planerat studieresan har gjort ett fantastiskt jobb, bra information om studieresans upplägg, ett tydligt schema med tider att hålla sig till och information inför varje studiebesök. Något som vi känner att traineegruppen kunnat göra annorlunda är förberedelser inför studieresan, tydliggöra vårt syfte och förväntningar inför varje studiebesök. Av enkätundersökningen att döma kände de flesta traineer sig lite dåligt förberedda inför vissa studiebesök. Det skulle kunna undvikas genom en workshop där alla studiebesöken lyfts upp och diskuteras, så att syfte och förväntningar fastslås.

Resorna med kollektivtrafiken fungerade bra, resegruppen hade planerat så att det fanns en viss buffert ifall något skulle hända, alla resrutter var kartlagda så att inte några oklarheter uppstod.

Boendet under studieresan upplevdes som bra, hotellet var fräscht och låg relativt centralt med närhet till kollektivtrafik så att vi smidigt kunde komma iväg. De gemensamma måltiderna var bra för gruppens sammanhållning, med bra restauranger där det fanns något för alla.

Vi anser att vi har besvarat våra frågeställningar som vi hade inför resan, valet av städer och studiebesök upplevdes mycket bra. Vi fick chansen att se både stora och små stationer, hur man i Nederländerna prioriterar fotgängare, cyklister och kollektivtrafik framför bilister och vilka konsekvenser de fått.

Vi är väldigt nöjda med resan i sin helhet, vi har kommit varandra närmare och upplever att relationerna inom traineegruppen har stärkts.

