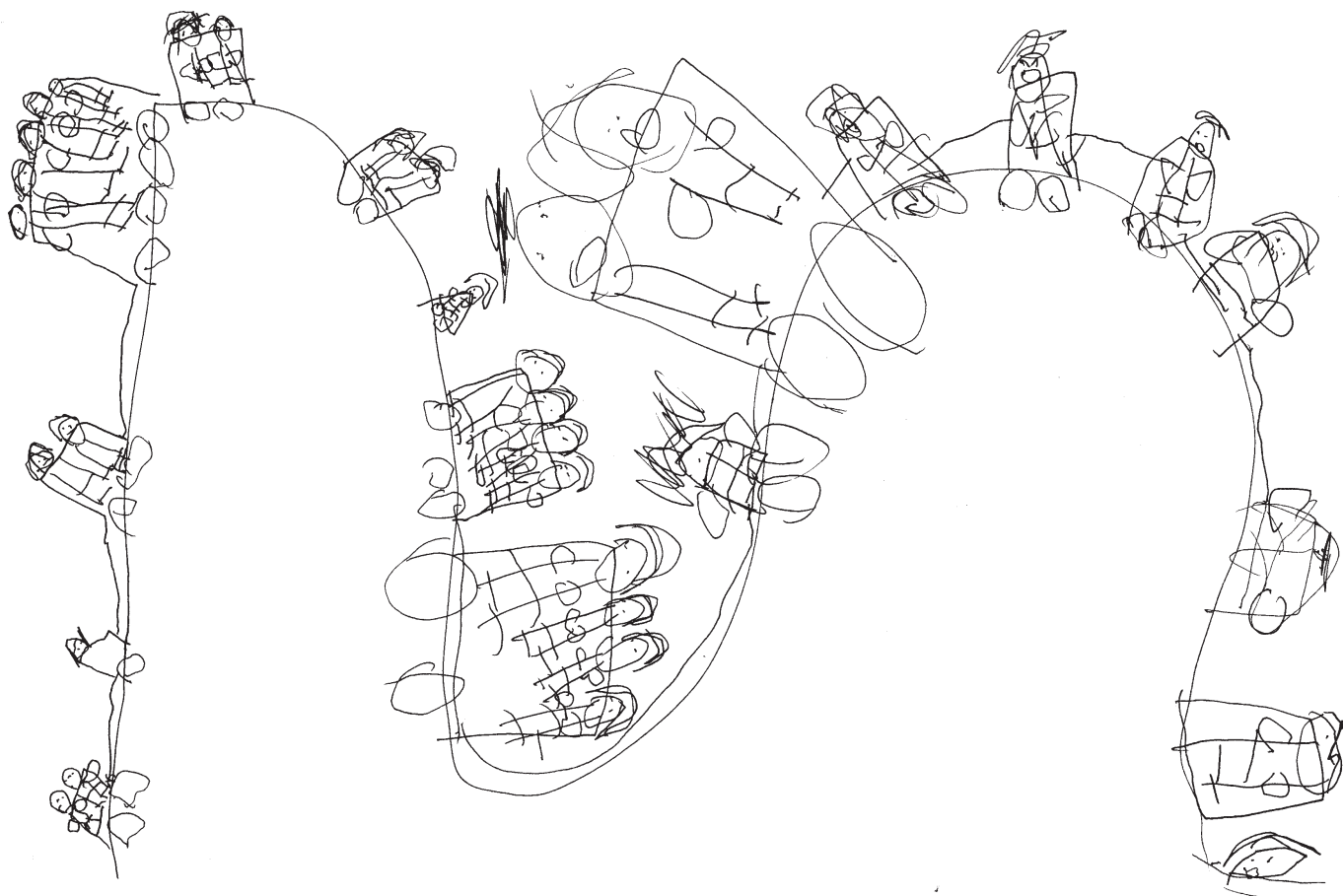


# Reflexen.

1•2004

Tema: Resande som nöje



# Reflexionen

*av Per Nettelblad*

Resor för nöjes skull är något som vi trafikplanerare inte pratar särskilt ofta om. För det mesta koncentreras vårt intresse till arbetsresor och inköps/serviceresor. Vi diskuterar hur vi kan skapa en vidgad arbetsmarknad eller öka andelen arbetsresor som sker med miljövänliga färdssätt. Vi diskuterar också bland annat hur vi kan undvika etableringar av externa köpcentra som skapar ökat trafikarbete och riskerar att utarma stadskärnor.

Fritiden blir emellertid allt viktigare, och med den fritidsresorna. Vi kan därför inte längre försumma dessa och ställs inför nya utmaningar: Resmålen är inte koncentrerade på samma sätt som arbetsplatserna och butikerna. Fritidsresor sker inte heller regelbundet till samma plats. Detta försvårar möjligheten att erbjuda miljövänliga alternativ. Resor med motorcykel är farligt – kan vi acceptera motorcyklar på våra vägar med nollvisionen för ögonen? Pengar, trafiksäkerhet, miljö – vårt arbete har länge varit fokuserat på dessa viktiga, men samtidigt lite negativa angreppsvinklar. Att arbeta med resor, som sker för nöjes skull har en mycket mer positiv klang och det är ett nöje att bidra till bättre sådana.

Inte minst inom vår egen yrkeskår kan resan för dess egen skull vara av stort värde. Jag känner trafikplanerare, vars kanske största glädje uppnås när man får provåka någon ny sorts spårvagn eller känna skakningarna från Paris Metro i marken under sig. För andra är cykelsemestern en höjdpunkt. Andra älskar att glida omkring i naturen i en cabriolet och känna vinddraget runt öronen.

Hur som helst – oavsett vilket yrke man har och

vilket färdssätt man föredrar har man som trafikant rätt att förvänta sig positiva upplevelser vid de flesta resor och det är vi som har till uppgift att se till att förväntningarna uppfylls.

Per Nettelblad

# Redaktionens ruta

Tänk, så många sätt det finns att förhålla sig till resande och transporter – och transportmedel. Det är otvetydigt så att det finns en lustfylld dimension av förflyttningar. Det för människan ursprungliga sättet att förflytta sig – till fots (och möjligen genom att simma) – har nu kompletterats, dels med transportmedel som fortfarande bygger på människan som motor, dels med transportmedel som drivs av andra kraftkällor och motorer; vind, eller olika typer av bränslen förmedlat i olika former. Vi förflyttar oss på vägar, i skidspår, i luft, i vatten, på is.

Nöjet bygger på olika typer av upplevelser – att färdas snabbt, tyst, historiskt, i vacker miljö, miljövänligt, exklusivt. När nöjet dessutom går att kombinera med exempelvis nyttoresande, motion eller socialt umgänge är det lätt att förstå att folk blir frälsta på olika transportsätt.

I detta nummer presenteras några artiklar där transporten eller transportmedlet utgör själva nöjet.

Vi står i början av ett nytt år. Ett år av arbete, spännande händelser, engagemang i Trafiktekniska föreningen och intressanta artiklar i brännande ämnen i vår tidning Reflexen. Jag hoppas att du som medlem utnyttjar föreningen och de aktiviteter som anordnas.

För Reflexens del kommer vår Göteborgsredaktion behöva förstärkning då medlemmarna under året befinner sig i Afrika och Stockholm respektive hemma med barn. Eller finns det kanske intresse i andra delar av landet att bidra i tidningsarbetet? Välkommen att höra av dig till undertecknad.

Mycket nöje på din resa!

**Sverker**

TRAFIKTEKNISKA FÖRENINGEN, Medlemstidningen REFLEXEN

[www.trafiktekniska.org](http://www.trafiktekniska.org)

**Postgiro** 13 83 86 - 8

**Bankgiro** 597-2195

**Org. nr** 82 50001-9588

ISSN 0284 - 0707

**Ansvarig utg.:** Per Nettelblad

Vägverket Region Skåne

tel 044-19 51 34

[per.nettelblad@vv.se](mailto:per.nettelblad@vv.se)

## Redaktion

Sverker Hanson

SWECO VBB

tel 08-695 64 77

[sverker.hanson@sweco.se](mailto:sverker.hanson@sweco.se)

Ylva Löf

Göteborgs stad, SBK

tel 031-61 23 46

[ylva.lof@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:ylva.lof@stadsbyggnad.goteborg.se)

Jonas Thörnqvist

Vägverket Region Stockholm

tel 08-757 66 00

[jonas.thornqvist@vv.se](mailto:jonas.thornqvist@vv.se)

Kristina Glitterstam

Stockholms stad, GFK

tel 08-508 262 61

[kristina.glitterstam@gfk.stockholm.se](mailto:kristina.glitterstam@gfk.stockholm.se)

Gunilla Anander

Vägverket Region Väst

tel 031-63 50 06

[gunilla.anander@vv.se](mailto:gunilla.anander@vv.se)

Roland Ahlgren (tjl)

Landskapsgruppen

tel 031-749 60 34

[roland.ahlgren@landskapsgruppen.se](mailto:roland.ahlgren@landskapsgruppen.se)

# Linbaneturen

Hur kombinerar man bäst en lunchpaus med en övernaturlig resa?

Jo, med Världens Längsta Linbana. Här upplever man det mesta över naturen.

I 10 km per timme, tyst och smidigt, glider du fram över ett Västerbotten i miniatyr, med en storslagen utsikt som sträcker sig ända in i södra Lappland.

Restaurangen där samtliga bord är fönsterbord, för dig fram över skogar och myrar, bäckar och tjärnar. Öppnar du ett fönster kan du höra fågelsången från de skogspartier du passerar.

Färden går genom ett typiskt norrlänskt skogsområde där det tränade ögat kan upptäcka såväl hjortronmyrarnas röda guld som spåren efter svunna tiders timmerflottning.

Kanske kan resans höjdpunkt bli fiskgjusen som hämtar sin föda i Mensträsket, renen med sina nyfödda kalvar eller varför inte en älg? Just du kan kanske bli den förste att observera en björn!

Man kan även boka linbaneturer för grupper och sällskap och se den storslagna utsikten även på vintern och uppleva denna resa i de uppvärmda kabinerna.

*Texten beskriver en resa med den anrika linbanan mellan Kristineberg och Boliden som fått liv igen och där en del av sträckan genom Norsjö drivs som turistbana. Läs mer på: [www.itadventure.se/ovrigt/linbana](http://www.itadventure.se/ovrigt/linbana)*



# Katten med klös

av Hans Johansson

**Att resa är inte bara ett sätt att förflytta sig. Det senare kan man göra med allt ifrån en lokalbuss till ett X2000-tåg. Min gamla Honda Accord duger också. Men att resa så att upplevelsen blir total, då skall man åka veteranbil!**

Det finns få sätt att färdas där man så totalt glömmet av vår nuvarande stresstillvaro och behagligt låter sig transporteras genom landskapet i ett tempo som gör att man kan ta del av de olika scenerierna som utspelas utmed vägen. Det är en lisa för själen och en njutning som inte låter sig beskrivas - den skall upplevas. Åker man dessutom öppen bil är ljud- och doftintrycken en upplevelse i sig. Vi brukar åka en semestervecka på sommaren tillsammans med andra veteranbilsentusiaster och det är slående vilken uppmärksamhet vår bilkaravan röner. Folk vinkar och arbetet på åkrar och i trädgårdar avstannar.

Själv har jag alltid beundrat gamla eleganta veteranbilar men det var först till 50-årsdagen jag gjorde slag i saken och införskaffade denna 60-tals Jaguar, en biltyp jag beundrat alltsedan jag blev med körkort. Tidigare har jag haft några olika veteranmotorcyklar men har på äldre dagar gått över till bil. Idag ser jag mycket lite charm med dagens bilkarosser. De ser alla lika ut och är troligen ritade av samma datorprogram. Nej, det var bättre förr. Ju förr dess bättre..... Man kan även fundera på om dagens bilar kommer att bli rullande veteranbilar i framtiden, detta med tanke på all elektronik som sannolikt är oreparabel och även all formpressad/gjuten plast som också är oerhört svår att återskapa. Nej, tacka vet jag plåt, svets och spackel.

Mitt märkesval var inte helt självklart men jag ville ha en vagn som inte liknade alla andra och som hade eleganta linjer och intressant teknik. När jag så fick syn på denna Jaguar Mk X vart jag såld direkt precis som bilen.....

## **GRACE, SPACE and PACE**

Ett av bilhistoriens mest karismatiska bilmärken har fyllt 70 år för ett par år sedan. SS-Cars Ltd byggde småbilar m.m. i Coventry, England åren 1931-45. Vid krigsslutet var det inte vidare populärt att heta SS utan då bytte man namn till Jaguar. Alltsedan fabriken startade har dess slogan





varit GRACE, SPACE and PACE d.v.s. elegans, utrymme och prestanda.

Efterkrigstiden var något av en andhämtnings- och omställningspause för Europeisk bilindustri. Sakta kom produktionen av förkrigskonstruktioner igång. Detta nöjde sig inte Jaguar med. 1950 var det dags att göra stor sensation på Londons bilsalong. Under folkets jubel lanserades Jaguar Mark VII, en bil som fick världens samtliga stora bilar att åldras över en natt.

1961 var det så dags för ett nytt stort kliv in i framtiden. Då lanserades Mark X. Den hade finesser som separat bakvagn varför vägegenskaper och prestanda står väl i klass med dagens eleganser. En sak står sig dock inte och det är bränsleförbrukningen. Den talar vi inte så högt om idag.... Jag vill dock påpeka att 4.2 liter är motorns slag-

volym och inget annat.

Mark X är den bredaste Engelska serieproducerade bilen någonsin. Utseendemässigt blev Mark X ledande för Jaguar många år framåt. Den välkända kylargrillen, de två förkromade gallren framför signalhornen och de fyra huvudstrålkastarna. Den klassiska Jaguaren på språng fanns naturligtvis fortfarande i fronten av motorhuv. Motorn gav 265 hk. Modellen lades ner 1970. Inredning i läder och valnöt var naturligtvis en självklarhet. Den 3-växlade automatiska växellådan regleras med en spak under raten. För normal körning rekommenderas läge D2 vilket innebär att lådan enbart väljer

växel 2 och 3. Vid lätt gaspådrag växlar lådan upp till 3:an redan vid ca 20 km/tim, i praktiken en nästan enväxlad bil! Men det är klart det finns lite effekt och moment bakom.

### **Klenoden**

Den 29 juni 1968 levererades en krämvit vagn till VD Gunnar O Westberg vid Nordiska Maskinfilt AB, då en av Halmstads största industrier. Westberg hade bilen som tjänstebil under ca 1 år. Sommaren 69 flyttade Westberg till Schweiz och tog med sig Jaggan ner. I alplandet gick ekipaget sedan som direktionsbil till september 1976. Den hade då på 8 år avverkat endast 8700 mil. 1995 köptes bilen av mig med hjärtat klappande för genuin Engelsk bilbyggarkonst. Fordonet är i mycket gott skick och helt original förutom en omlackering för



ca 15 år sedan. Fotona visar den gedigna och genuina inredningen i valnötsfaner och rött läder. Titta särskilt på de i ryggstöden inbyggda picknick-borden med make-up-speglar för damerna.

Snart stundar sommaren och med dem entusiastträffarna, gammelmöten och utflykter. Känslan av att glida fram i en av, i mitt tycke, världens elegantaste salooner går ej att beskriva - den måste upplevas! Och då helst iklädd kubb. I sommar styr vi kosan mot Scotland tillsammans med ett antal andra veteranbilar från Göteborg. Var skall en Britisk skönhet rulla om inte på hemmaplan.....

*Hans Johansson*



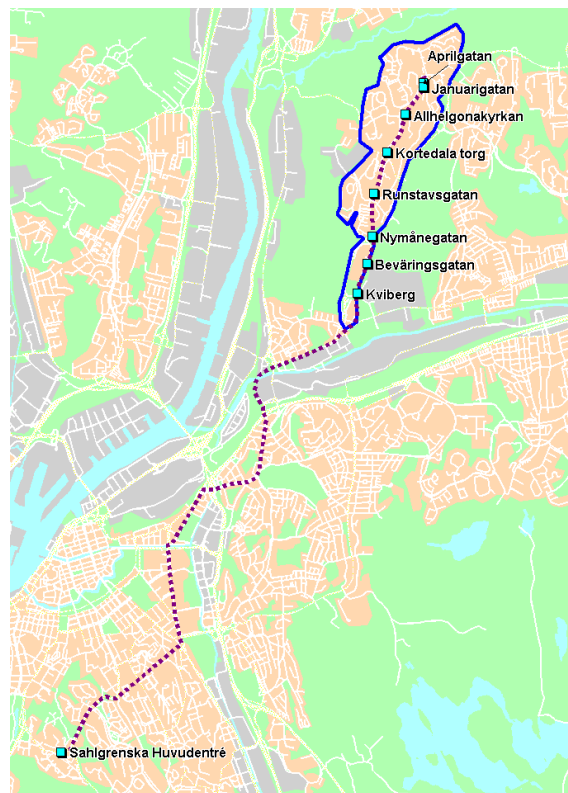
# Pilotprojekt linje 6

av Anna Tingvall

Pilotprojekt linje 6 påbörjades i augusti 2002 och är ett samarbetsprojekt mellan Vägverket Region Väst, Färdtjänsten, Västtrafik, Göteborgs Spårvägar, Park- och naturförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret. Syftet med projektet är att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder och därmed ge fler människor möjlighet att resa med ordinarie kollektivtrafik.

Pilotprojektet utgår från spårvagnslinje 6 som går mellan Kortedala och Länsmansgården. Linje 6 ansågs vara lämplig ur många aspekter. Linjen går genom Kortedala, som är en stadsdel med många äldre och spårvagnshållplatserna har byggts om för att bli mer tillgängliga. Idag trafikeras dessutom området av en Flexlinje. Linje 6 går även till Sahlgrenska sjukhuset som är en viktig målpunkt för många boende i Göteborg. Sahlgrenska spårvagnshållplats håller på att byggas om som ett led i projektet. Vad gäller fordonen så har linje 6 en stor andel låggolvvagnar, vilket är en förutsättning för många funktionshindrades möjlighet att komma på fordonet.

För att äldre och funktionshindrade ska kunna ta sig till hållplatserna i Kortedala krävs en tillgänglig gångväg från bostad till hållplats. Det kan till exempel handla om att det finns tillräckligt antal sittplatser längs vägen eller att gångpassagerna har sänkta kantstöd så att rörelsehindrade kan ta sig över gatan. Därför utfördes i våras en inventering av gångvägar i Kortedala. Projektet genomfördes



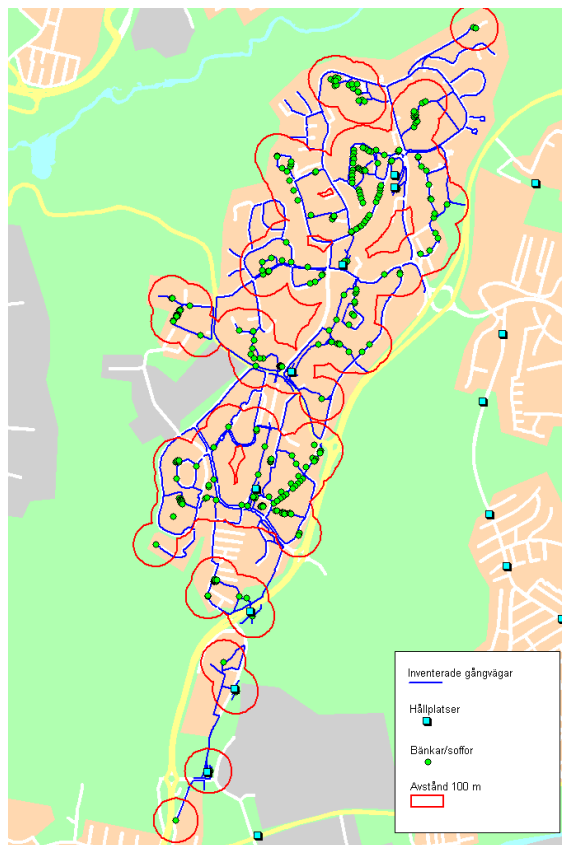
*Bild 1: Spårvagnslinje 6 har sin startpunkt i Kortedala. En viktig målpunkt är Sahlgrenska sjukhuset. Tillgänglighet för alla kräver anpassning av gatumiljön, hållplatserna och fordonen för personer med funktionshinder.*

av Gatubolaget. Objekt som inventerades var bänkar, gångpassager, belysning, trappor, hinder i gångytan samt beläggningsskador och vegetation. Några av objekten, till exempel belysning och underhåll av vegetation, har även stor betydelse för tryggheten i området.

För att få en uppskattning av omfattningen av inventeringen kan nämnas att cirka 300 bänkar, över 1000 belysningspunkter och mer än 800 hinder har inventerats. Inventeringen har skett med hjälp av formulär och karta. För varje typ av objekt har ett formulär använts där olika uppgifter om objektet har fyllts i. Formuläret för bänkar innehåller till exempel uppgifter om ryggstöd, armstöd och sitt-höjd. Inventerat material har sedan lagts in i en Access-databas, som i sin tur har kopplats ihop med en GIS-databas. På så sätt finns all inventerad information slutligen i en GIS-databas, vilket möjliggör ett stort antal analyser.

Genom att visa olika objekt på kartor åskådliggörs de problem som kan finnas på vägen från bostad till hållplats. Sökverktyget i databasen gör det möjligt att till exempel visa alla gångpassager som har för höga kantstenar eller alla trappor som saknar ledstång. Eftersom metoden ger en förenklad bild av verkligheten och alla individer har olika behov, så får tolkningar göras med viss försiktighet. Att alla inventerade objekt åtgärdas betyder alltså inte att alla har tillgänglighet till kollektivtrafiken. Inventeringen i Kortedala kommer att utgöra underlag för åtgärder. För att hela resan ska fungera krävs även ett samarbete mellan de olika förvaltarna, offentliga som privata, i området samt en gemensam grund för prioriteringar av åtgärder.

**Anna Tingvall**  
**Trafikkontoret, Göteborgs stad**



*Bild 2: Avståndet mellan bänkar bör inte överstiga 100 meter och helst finnas ännu tätare i närheten av bostadscentrér. Med de befintliga bänkarna som bakgrund kan placering av nya bänkar göras mer strategiskt.*

# RESEBERÄTTELSE från ETIOPIEN

*av Leif Franzén*

Etiopien ligger i östra delen av Afrika i ett område som brukar kallas Afrikas Horn.

I norr gränsar landet till Eritrea, i väster till Sudan, i söder till Kenya, i öster till Somalia, Somaliland och till Djibouti. Landet har cirka 60 miljoner invånare med ett 60-tal folkgrupper och språk. Amharinya är det officiella språket. Folken i höglandet är i allmänhet kristna ortodoxa, medan i nordöst, söder och sydöst de flesta folken är muslimer. Addis Abeba är huvudstad och har ca 4 miljoner invånare. Staden ligger i centrum av landet på cirka 3000 m höjd över havet. Klimatet varierar med omgivningen från varm låglandsöken till kyligare och fuk-

tigare klimat i bergsområdena. Regnperioden varar från juni till september.

Det är tämligen mycket trafik på de stora gatorna i Addis Abeba, med ibland fem till sex filer per körbana. Fotgängarna rör sig ofta på gatorna, vid sidan av fordonstrafiken.

En tämligen stor del av fordonsparken utgörs av äldre bilar, minibussar och bussar som inte hade avgasrenare och av dieselfordon som lämnade mycket stoft efter sig i luften kring vägen.

Stora delar av landet utgör bergsområden och landsvägarna som oftast är grusvägar med många gånger stenigt material är inte det jämnaste underlaget för fordon av olika slag. Gropar och stenar i och på vägen finns det gott om. Genom landsortssamhället passerar många motorfordon med hög fart inte anpassad för de ofta många oskyddade medtrafikanterna. I de mindre tätorterna finns i allmänhet inga trottoarer och alla är hänvisade till gatan för att ta sig fram.

Huvudstaden Addis Abeba är försörjd med kollektivtrafik genom stadsbussar, minibussar och taxi. Stadsbussarna utgörs av normalstora bussar med sittplats för ca 50 passagerare. Bussarna har särskilt utrymme för konduktören/biljettförsäljaren. Det finns ett busslinjenät med 85 olika linjer som trafikerar stadens olika delar. Bussarna är statsägda. Inga planer på privatisering är förestående. En annan form av linjetrafik utgörs av minibussar med sitt-



*Järnvägsstationen i Addis Abeba med stadsbuss i förgrunden.*



*Stadsbuss "i konkurrens med" personbil på ny motorväg i Addis Abeba.*

plats för ca 8 passagerare. En konduktör/biljettförsäljare medföljer alltid bussen och annonserade om det finns plats och vart bussen skall gå. Minibussarna kör i linjetrafik. Bussarna är privatägda. Taxi utgör förutom minibussarna ett markant inslag i trafiken i Addis Abeba. Många av fordonen är av typ Lada. Taxibilarna är privatägda.

Landsbygden och transporterna mellan städerna och andra tätorter försörjs i allmänhet med bussar, som ofta är av typ stora bussar med kort längd. Många av de äldre fordonen är av italienskt ursprung. För det mesta är bussarna fullsatta. Det är ofta trångt i mittgången med stående passagerare och bagage.

Det finns också en järnvägslinje i landet. Denna går mellan Addis Abeba och östra delen av landet och fortsätter till huvud- och hamnstaden Djibouti i grannlandet Djibouti. Linjen har 34 stationer, är 781 km lång och spårvidden är 1000 mm. Järnvägstransporterna utgör 7 % av de totala transporterna i landet, 500 000 passagerare och 220 000 ton gods transporteras per år.

En förestående privatisering av skötseln av järnvägen planeras. En europeisk donation betalar privatiseringsförberedelserna som utförs av ett sydafrikanskt företag. Avsikten är att anbud ska läggas på skötsel av olika delar av järnvägen. Alla intressenter är välkomna.

30 – 40 000 trafikolyckor inträffar totalt per år i landet. Av dessa utgör 5 – 6 000 olyckor med personskador. 1 700 personer dödas vid olyckorna. Andelen olyckor som sker i huvudstaden Addis Abeba utgör cirka 25 %. De vanligaste olyckorna i Addis Abeba innefattar fotgängare. På landsbygden är de vanligaste olyckorna passagerare som ramlar av fordon avsedda för godstransporter.

I slutet på juli månad år 2002 bildades National Committé of Road Safety för att koordinera ansträngningarna kring trafiksäkerhet på väg. Den håller på att etableras i alla de 11 regionerna.

Man inriktar trafiksäkerhetsarbetet på ansvaret hos fordonsförarna genom testning, träning, examinering och licensiering.



*Trafik och taxi-minibussar på gata i Addis Abeba.*

Trafiktekniska Föreningens Årsdagar 2004  
går av stapeln den 20-21 april i Göteborg.  
Tema för seminarium och studiebesök är  
Gods- och varutransporter i samhället.

#### Studieresa med tema cykeltrafik

I maj arrangerar Trafiktekniska föreningen  
en studieresa till Danmark. Temat är cykling  
i stad och på land, i med- som motvind. Resan  
är två dagar. Datumen blir runt den 25-27  
maj. Föreningen bidrar till kostnaden med ca  
1 500 kr per person (beroende på antalet  
deltagare).

Utförligare information och inbjudan kommer  
i ett separat utskick.

De närmast kommande numren av Reflexen  
kommer att behandla:

- Miljö
- Attityder & beteenden