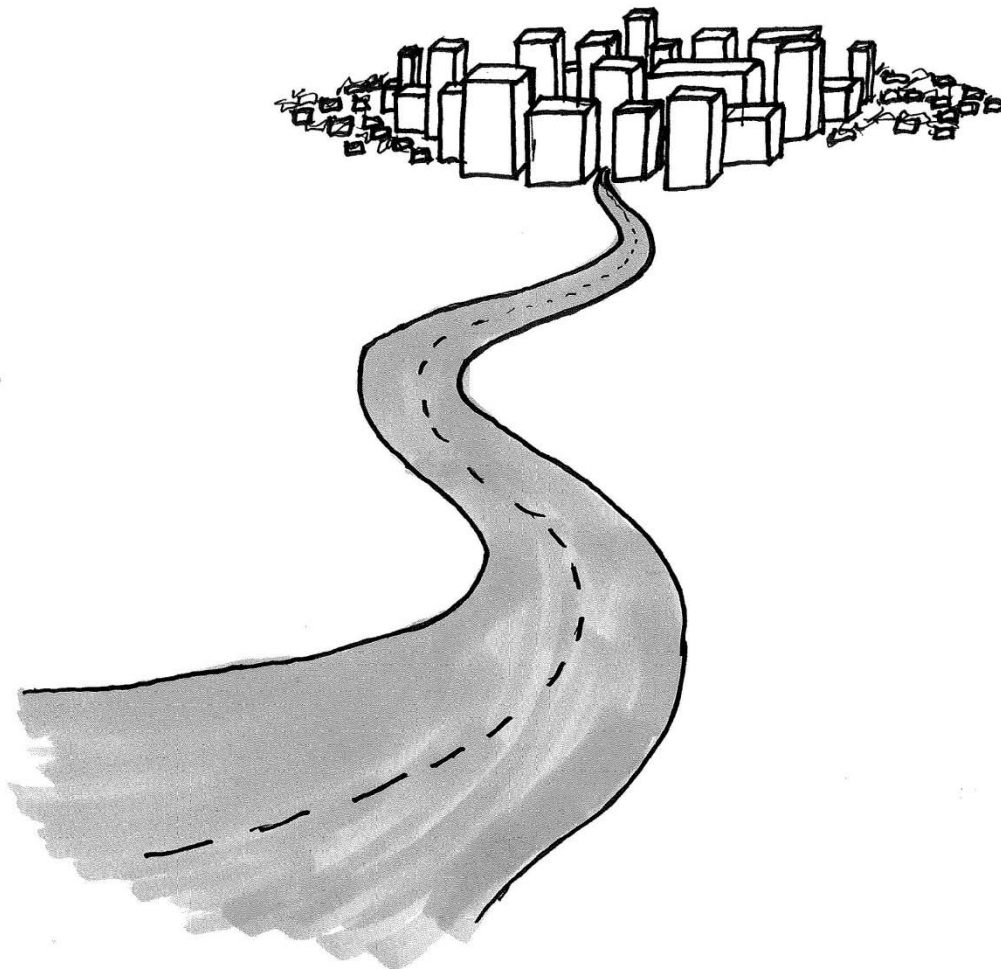


Bilresor i staden

– Med vilka metoder kan man minska dem



Johanna Löfgren, Landskapsarkitektprogrammet, 2011-05-20
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur

Författare: Johanna Löfgren

Titel (sve): Bilresor i staden – med vilka metoder kan man minska dem

Nyckelord (6-10 st): Trafikplanering, inducerad trafik, funktionseparering, storskalighet, ekonomiska styrmedel, planeringspolitik, tillgänglighet, rörlighet

Handledare (SLU/extern): Gunnar Cerwén, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Examinator (SLU/extern): Erik Skärbäck, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsplanering

Kurskod: EX0650

Omfattning (hp): 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2011

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Framsidas bild:

Staden och vägen, bild producerad av författaren för användning i den här uppsatsen, 2011-05-15

Sammanfattning

Antalet resor under 5 km i dagens städer står för mer än hälften av de färder som görs, i denna uppsats tas det därför upp de största anledningarna till varför bilanvändandet idag är så utbrett i Sverige och vilka metoder det finns för att motverka det. Det jag har kommit fram till är att några av de viktigaste komponenterna är samhällets uppbyggnad, politiken som förs kring ämnet och informationen som borde nå ut till beslutsfattare och gemene man.

En av de största bovarna i dramat om den ökande bilanvändningen visar sig vara att man ofta bygger vägar i förebyggande syfte, trots att det finns mängder av forskning som visar på att en ökad kapacitet på vägarna enbart gör att fler bilförare använder sig av dem. Detta beror till största delen på att besluten kring detta ytterst tas av politiker som många gånger inte har tillräcklig kunskap inom ämnet. Den personliga normen, d.v.s. vilka åsikter som påverkar ens person har visat sig spela stor roll för vilka val man gör när det kommer till transportsätt, detta tillsammans med de vanor man har utan att reflektera över dem har också visat sig ha stor inverkan på hur man förflyttar sig.

Om samhället är uppbyggt efter att med fördel kunna använda sig av bilen snarare än gång, cykel eller kollektivtrafik kommer det till slut att bli det även mer självklara valet. Därför är det viktigt att arbeta mot funktionsseparering och storskalighet som båda är faktorer som gynnar bilanvändandet och försvårar för andra färd sätt.

Att arbeta för att ändra våra val av transportsätt från bilen för med sig en rad följd effekter, bland annat påverkas folkhälsan positivt, det skapar ett underlag för spontana möten och kan även vara samhällsekonomiskt nyttigt då sjukvårdskostnader beräknas minska. Att byta ut bilen mot mer hållbara lösningar skapar inte bara trevligare, mer livfulla städer, det är också av yttersta vikt för miljön då bilsektorn idag är den enskilt störst orsaken till luftföroreningar och utsläpp i Europa.

Dessa är några av de saker som tas upp i uppsatsen. Syftet är att genom litteraturstudier och intervju ta reda på vilka alternativ till lösningar det finns för att minska bilresor. Genom diskussioner och jämförelser vill jag komma fram till om det finns några anledningar till varför bilen väljs i så stor utsträckning som det ännu inte finns några lösningar på.

Nyckelord: Trafikplanering, inducerad trafik, funktionsseparering, storskalighet, ekonomiska styrmedel, planeringspolitik, tillgänglighet, rörlighet.

Abstract

The number of trips that are shorter than 5 km and traveled by car in today's cities, account for more than half of the trips made. This paper aims to raise the main reasons why car use today, is so widespread in Sweden, and the methods available for countering this. Some of the key components are: urban structure, policy decisions made regarding the subject and the information that should reach out to policy makers and residents.

One of the biggest reasons for the increasing use of cars is that new or wider roads often are built as a precaution, despite that there are plenty of research showing that increased road capacity often leads to increased usage. The fact that we still build roads as a precaution, is largely due to the fact that the decisions regarding them, are made by politicians, whom often lack sufficient knowledge in the subject. The personal norm, i.e. the views that affect one's personality, has been shown to play a large role in what choices to make when deciding on means of transportation. Personal norm combined with habits, has also been shown to have a major impact on what means of travel people choose.

If society is structured so that the use of cars rather than walking, cycling or the use of public transport is beneficial, the use of cars will eventually become an even more obvious choice. It is therefore important to work against functional separation and large scale structures, both of which are factors that encourage car use, and makes it difficult for alternative methods of transportation.

To manage to change our choice of transport mode from cars, to more sustainable options will also lead to a series of secondary effects, including affecting public health in a positive direction. It will also provide a basis for spontaneous meetings and can be economically beneficial as health care costs are likely to decline. Replacing car trips with more sustainable options are not only creating pleasant, more vibrant cities, it is also of utmost importance for the environment as the automotive sector today is the single greatest cause of air pollution and emissions in Europe.

Keywords: Traffic, induced traffic, functional separation, scale, economic instruments, planning policies, accessibility, mobility.

Förord

Den här uppsatsen är skriven i samband med kursen EX0650 Kandidatexamensarbete i landskapsplanering. Det har varit ett nöje att få fördjupa sig i ett så intressant ämne, som dessutom har en möjlighet att påverka samhället positivt.

Jag vill här passa på att tacka min handledare Gunnar Cerwén för all den feedback som jag har fått och för den tid som han har lagt ned på att kunna föra arbetet framåt och på att göra det så bra som möjligt. Jag vill också tacka Lena Smidfelt Rosqvist, forskningschef på Trivector Traffic AB för att hon tog sig tid att svara på några av de frågor som jag hade i samband med uppsatsskrivandet. Tack också till er som har korrekturläst och till er som jag har haft möjlighet att diskutera mina slutsatser med.

Innehållsförteckning

1	Inledning	9
1.1	Bakgrund	9
1.2	Mål och syfte	10
1.3	Material och metod	10
1.4	Avgränsningar	11
1.5	Källkritik	11
2	Fysiska funktioner, politik och information	12
2.1	Samhällets funktioner	12
2.1.1	Överkapacitet av vägar leder till ökad bilism	12
2.1.2	Hjälpmiddel för de dagliga transporterna	14
2.1.3	Funktionsseparering.....	15
2.1.4	Storskalighet.....	16
2.1.5	Satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångvägar jämfört med bilvägar.....	17
2.2	Politik och styrmedel.....	17
2.2.1	Politiska satsningar	17
2.2.2	Ekonomiska styrmedel	19
2.2.3	Bilen betalar sig inte själv.....	20
2.2.4	Övriga politiska bestämmelser	20
2.3	Vikten av information	21
2.3.1	Personlig norm	21
2.3.2	Vanemönster	22
2.3.3	Tidsaspekten "Det går snabbare med bilen" styr.....	22
2.3.4	Att skilja på tillgänglighet och rörlighet	23
3	Diskussion	24
3.1	Samhällets funktioner	24
3.2	Politik och styrmedel.....	26
3.3	Vikten av information	27
4	Slutsatser	29
4.1	Avslutande diskussion	30
	Litteraturlista	31

Tabell- och figurförteckning

Fig 2. <http://www.geograph.org.uk/photo/2020558> , David Anstiss. Senast uppdaterad 2010-08-19, Sökdatum 2011-05-10

Fig 3. www.eniro.se. Karta via lantmäteriet, ansvarig utgivare: Mikael Österlund. Sökdatum 2011-05-10

Fig. 4. Eriksson, Louise, Garvill, Jörgen, M. Nordlund, Annika. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F 11*, s. 19

Fig. 5. Eriksson, Louise, Garvill, Jörgen, M. Nordlund, Annika. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F 11*, s.19.

Där ingenting annat anges är bilderna producerade av Johanna Löfgren (2011) i syfte att användas i den här uppsatsen.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Bilar tar plats, både i form av vägar och parkeringsplatser, vilket bidrar till större avstånd mellan byggnader och funktioner. Detta i sin tur upplevs ofta som kalla och opersonliga städer då de stora avstånden försvårar för sociala interaktioner. Mycket trafik i staden ökar också hastigheterna, någonting som kan vara problematiskt då våra sinnen är anpassade för att uppleva saker i en betydligt lägre hastighet, ca 5-15 km/h. (Gehl, 2010, sid 31, 69, 93)

Att regelbundet röra på sig är starkt sammankopplat med fysisk och psykisk hälsa, det är därför väldigt bra att välja cykeln framför bilen i de dagliga resorna. Detta är även av intresse för samhället då fysisk aktivitet hos den enskilde individen minskar kostnaderna för sjukvården. I studier som Faskunger (2007, s. 28-31, 99) behandlar framgår det att utformandet av den fysiska miljön kan påverka benägenheten att välja cykeln framför bilen. Studierna visar också att det i Sverige finns en stor potential till att byta de vardagliga resorna från bil till cykel då över 80 % av bilresorna i tätort är kortare än 3-4 km och i hela landet utgör antalet resor med bil under 5 km ca 50 % av det totala antalet.

Vidare skriver Faskunger (2007 s. 100) att cykling är väldigt tyst, energisnålt och förbrukar enbart förnyelsebara energiresurser, d.v.s. mat, till skillnad från bilsektorn som är den enskilt största orsaken till luftföroreningar, utsläpp och buller i Europa. Författaren menar att en satsning på aktiv transporter som gång och cykel därför även innebär en minskning av användandet av fossila bränslen. T.ex. skulle en minskning av bilanvändandet i Sverige med en procent innebära en minskning av bensinförbrukningen med 55 miljoner liter per år, någonting som motsvarar minskade kvävedioxidutsläpp med drygt 22 300 ton. Det är allmänt känt att det privata bilanvändandet är en stor anledning till försämringen av miljön (Jakobsson et al, 2002, s. 349).

Även en övergång från bil till kollektivtrafiken skulle påverka miljön positivt och är därför viktigt i arbetet för ett mer hållbart transportsystem. (Martens, 2007 s. 1-2)

Jag blev intresserad av ämnet bilar i städer efter att ha rest runt i bl.a. a. USA och Kina och sett vilken påverkan de hade på de olika städerna. I Kina där bilen precis har börjat användas i större utsträckning upplevde jag ofta mycket stadskänsla men en väldig platsbrist på vägarna, med enorma köer som följd. Luftkvaliteten i de städerna, där så många bor så tätt och där

alla som har råd vill ha en bil är också fruktansvärd. I USA upplevde jag sällan att platsbristen för bilen var ett problem, snarare tvärtom, på många ställen var bilen nästan ett måste för att över huvud taget nå fram till sitt mål och många av städerna saknade helt en stadskärna så som vi känner den. Detta fick mig att börja fundera på om man måste välja mellan stadskänsla eller framkomlighet, uppenbarligen finns det stora problem i att ha bägge, i alla fall om man i alla lägen tvunget ska använda sig av bilen.

Med bakgrund av detta har jag valt att ta upp frågorna: Vilka är orsakerna till att vi i så stor utsträckning använder oss av bilen på resor under 5 km i städer, och vilka metoder finns det för att få människor att använda sig av alternativa färdmedel istället? Slutligen har en jämförelse/diskussion gjorts för att se om det finns några anledningar till varför bilen väljs som det ännu inte finns någon lösning på.

Den här uppsatsen skrivs som ett kandidatarbete, 15 p, Vid SLU Alnarp, fakulteten för landskapsplanering.

1.2 Mål och syfte

Målet är att skriva en uppsats där jag undersöker vilka anledningar det finns till att människor i så stor utsträckning väljer bilen vid kortare resor i tätort och vilka metoder det finns för att motverka den trenden för att sedan kunna jämföra dem, och föra en diskussion kring ämnet. Syftet är därmed att upptäcka var de största problemen eller eventuella brister i arbetet med att göra städer friare ifrån bilar ligger så att andra, eller jag själv i något senare mer fördjupat ämne, kan gå vidare med att undersöka det.

Uppsatsen riktar sig främst till personer som berörs av stads- eller trafikplanering i sina studier eller i sitt yrke men då kunskap påverkar hoppas jag att även andra grupper också kan vara intresserade av att ta del av informationen, det är ju någonting som påverkar alla.

1.3 Material och metod

Material och metod som har använts är främst litteraturstudier av material som jag till största delen hämtat genom alnarpsbibliotekets söka/samla/sprida men också en intervju av en fackman som jobbar med att ta fram lösningar för just den här typen av problem. Jag har utöver detta använt mig mycket av trafik- och samhällsplanerarblogger för att få en överblick av vad som är mest aktuellt idag och för att få uppslag på ämnen att söka vidare efter fakta inom. (På dessa bloggar har jag också haft chansen att se tendenser i samhället och lite av den frustrationen som ofta uppkommer då kunskapen finns men där möjligheten att påverka vilka beslut som slutligen fattas är marginell). Genom att jämföra litteraturen och försöka att hitta fakta som kopplar samman dem har jag kunnat föra diskussioner över gränserna för de separata metoderna. Jag har därigenom kunnat se mönster som väver samman de olika metoderna som används för att motverka ett ökat bilanvändande. Genom att lägga intervjun ganska sent i processen kunde jag utnyttja den till att ställa frågor som kompletterade och

försäkrade den fakta som jag genom litteraturstudier kommit fram till. Jag hade också en chans att pröva några av de slutsatser som jag hade dragit.

1.4 Avgränsningar

De avgränsningar som jag har tvingats göra är att hålla mig inom Sveriges gränser, speciellt viktigt var detta eftersom jag i ett kapitel tar upp lite av politiken som förs inom ämnet, många av de andra komponenterna som t.ex. inducerad trafik, vikten av information, stadsplanering och vanemönster kan förmodligen appliceras på många andra ställen.

Jag har också gjort avgränsningen att främst studera hur de kortare resorna påverkas, detta då en övergång till långsammare trafik som cykel och gång är mer relevant på dessa sträckor. Här har jag dock stött på en del problematik då många av metoderna är gjorda både för de längre och för de kortare resorna och gränserna har ibland varit ganska oklara.

I efterforskningar kring ämnet har jag hittat väldigt mycket information, något som har tvingat mig att göra ett urval. Jag har därför valt att begränsa mig till att endast ta upp de metoder som enligt litteraturen har störst inverkan på att bilen i så stor utsträckning väljs framför alternativa transporter.

1.5 Källkritik

När man använder sig av bloggar är det självklart viktigt att vara källkritisk, jag har alltid kollat upp vem personen som driver bloggen är, vilken sysselsättning personerna har och i vissa fall även deras bakgrund. I de fall då bloggarna fungerar som nätverk, t.ex. Yimby.se finns det ofta information på sidan där de öppet berättar vad de står för och vilka åsikter de generellt lobbar för. Därför tycker jag att som del till grunden för litteratursök har detta varit ett utmärkt verktyg. Då man alltid är medveten om vem det är som står bakom det som skrivs, samt att det finns åsikter och synsätt ifrån båda hållen i ”debatten” tycker jag snarare att detta har breddat synsättet än att påverka det i någon viss riktning. Vidare har den slutgiltiga informationen som publicerats i arbetet alltid kommit ifrån akademiska uppsatser, studier, artiklar eller liknande som ytterligare en försäkring av innehållet, undantaget en källa som kommer ifrån en artikel publicerad på Yimby, men där jag har hittat liknande uppgifter på flera andra ställen i mitt informationssökande.

2 Fysiska funktioner, politik och information

2.1 Samhällets funktioner

Under denna rubrik tas fysiska strukturer och funktioner i samhället som leder till ett ökat bilanvändande upp, exempel på dessa kan vara överkapacitet av bilvägar, cykelparkeringar, cykelvägar, skala i planeringen och funktionsseparering.

2.1.1 Överkapacitet av vägar leder till ökad bilism

Detta brukar kallas för inducerad trafik. Trivector Traffic AB definierar det såhär i en rapport från 2011:

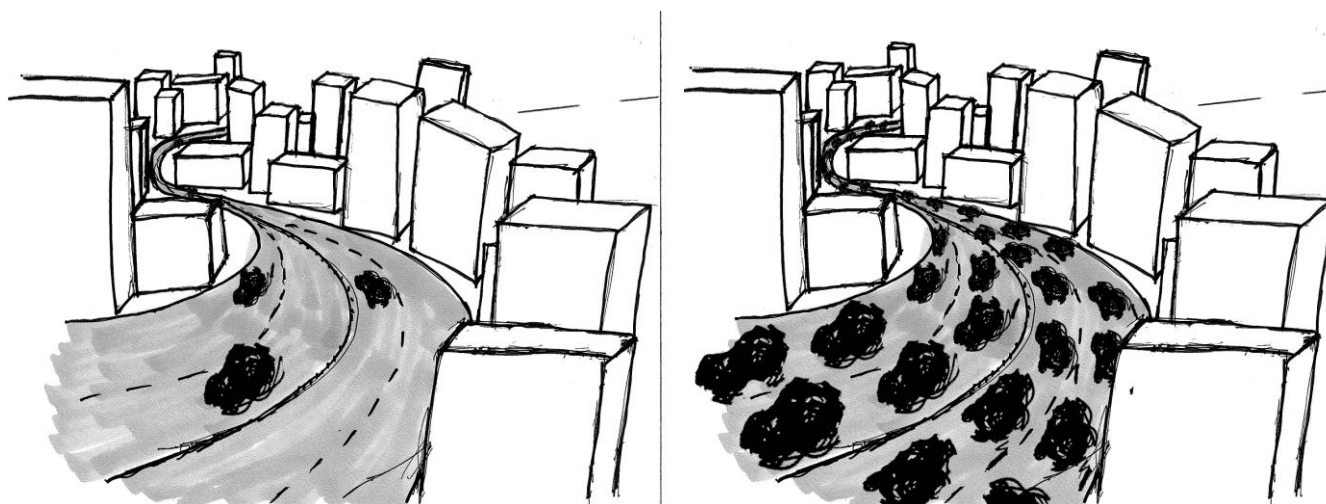
”Inducerad biltrafik definierar den extra biltrafik som nygenereras av utökad vägkapacitet och är alltså biltrafik utöver omfördelningen i tid och rum av den som redan finns i systemet. Den inducerade trafiken består av resor som kunde ha gjorts med annat färdmedel, längre bilresor samt av bilresor som inte hade gjorts alls utan den nya vägkapaciteten. Inducerad trafik inkluderar inte ökad trafik på grund av att befolkning eller ekonomiskt utrymme ökar”

(Smidfelt Rosqvist och Nordlund, 2011 s. 1)

Pfleider och Dietrich skriver i en artikel (1995) att det finns en benägenhet inom vägbyggande att alltid bygga för att möta kraven på infrastruktur innan de uppstår. Detta påstående bekräftar även Ljungberg (2010, sid 111-112), han pekar ut ett exempel där Skånetrafiken förde diskussioner med vägverket om att kunna utnyttja väggrenen mellan Malmö och Lund för att köra bussar på i rusningstrafik, men att det direkt uppstod förslag på att även köra bilar där med argumentet att det skulle ge mer plats även för bussarna. Ljungberg jämför denna eventuella trefilsväg och trafikmängderna på den med beräkningar ifrån Tyskland där det för att man ska diskutera att använda sig av en trefilsväg måste finnas ett underlag på 61000–72000 bilar per dygn beroende på om det är en storstadsregion eller ej (högre för storstadsregioner). Trafikmängden mellan Lund och Malmö beräknas vara ca 37000, alltså bara ca hälften av vad tyskarna anser vara tillräckligt underlag. Ljungberg

skriver vidare att det till stor del beror på att vi i Sverige är vana vid en överstandard i kapaciteten av vägar.

Pfleider och Dietrich (1995) skriver att när kvaliteten och kapaciteten på vägar ökar blir också antalet personer som använder sig av dem fler. De hävdar också att tidsaspekten är det som bestämmer hur långt vi kör. Om vägarna förbättras så att hastigheterna kan öka leder detta till att människor kör längre sträckor. Det kan t.ex. innebära att man tar ett jobb som ligger längre ifrån hemmet eller kör längre för att shoppa. Enligt författarna är tiden som människor spenderar på att transportera sig, oavsett hur stort avstånd de hinner på den tiden, konstant. Detta kallas direktöversatt ifrån engelska för "transporttidsbudget".



Figur 1. Överkapacitet av vägar bildar ny trafik.

Argumenten för att bygga nya vägar eller öka kapaciteten på de befintliga är enligt Pfleider och Dietrich (1995) främst att man genom detta beräknar få bättre tillgänglighet (men som egentligen är ökad rörlighet, se kapitel 3.3.4), minskad bränsleförbrukning, mindre luftföroreningar och för att förbättra säkerheten på vägarna. Författarna menar att dessa argument inte håller då de som gör undersökningarna i de flesta fall inte räknar med den konstanta tidsbudgeten, de menar att denna gör att bränsleförbrukningen inte minskar eftersom vi kör längre sträckor och då fler väljer att använda bilen när detta blir smidigare. Sådana åtgärder leder också till ökade, snarare än minskade luftföroreningar och säkerheten blir till en början bättre men då biltrafiken fortsätter att öka blir det snart lika stor risk för olyckor som före åtgärderna var gjorda. När vägarna blir fler och större minskar också tillgängligheten, trots att rörligheten ökar. (Ljungberg, 2010) Vad det innebär närmre behandlar jag kort under rubriken 3.3.4 "Att skilja på tillgänglighet och rörlighet".

Smidfelt Rosqvist och Nordlund (2011) Skriver att förutom de negativa konsekvenserna som inducerad trafik har på miljön är det även ett problem att den inducerade trafiken

motverkar syftet med att öka kapaciteten på vägarna. Detta då den förväntade förbättringen i standard på vägar försvinner när det är fler resenärer som använder sig av dem.

Smidfelt Rosenqvist och Nordlund (2011) Skriver att några av de mest effektiva metoderna för att minska inducerad trafik är avgifter, som t.ex. trängselavgifter, tullar och bensinskatt. De består också av en förbättring av alternativa färdmedel och prioriteringen för dess framkomlighet t.ex. kollektivtrafik, cykelvägar, bussvägar, hyrcyklar och avsmalnad av befintliga vägar för bilar. Färre parkeringsplatser vid hem och arbetsplatser och sänkta hastighetsgränser hade också kunnat minska den inducerade trafiken. Författarna föreslår också lokalisering av verksamheter intill kollektivtrafikstråk, förtätning i städer med fler funktioner samlade och en riktad Mobility management, d.v.s. information och andra metoder som utan att bygga någonting nytt kan påverka folks resvanor.

2.1.2 Hjälpmedel för de dagliga transporterna

Faskunger et al. skriver i en rapport (2007, s.99) att antalet aktiva transporter, d.v.s. de där man tar sig till och från dagliga aktiviteter till fots eller med cykel har minskat kraftigt de senaste åren. De skriver att antalet resor med cykel nu endast är ca 10 procent av de dagliga transporterna, jämfört med för 50 år sedan då de var ca fem gånger fler. Naturligtvis har detta med bilens utveckling att göra och att så många fler har tillgång till den nu, men uppenbarligen fanns det då en samhällsplanering som gjorde det möjligt att använda sig av transporter som bestod av gång eller cykel. Har samhället förändrats så mycket sedan femtiotalet eller är det främst våra vanor? Förmodligen kan svaren finnas i bägge dessa delar.

Faskunger et al. (2007, s. 31-33) skriver att det är viktigt att planera den fysiska miljön så att den underlättar för fysisk aktivitet, framför allt för de aktiva resor som påverka folkhälsan positivt. Han menar att enbart information om vikten av att röra på sig, eller argument för att byta ut resorna med bil mot cykel inte fungerar. Faskunger et al. Skriver också att åtgärder i den fysiska miljön har en större chans att påverka alla socioekonomiska grupper än vad information har då denna i större grad påverkar socioekonomiskt starka grupper. Författarna nämner vidare att de viktigaste fysiska förutsättningarna är att avståndet till jobb och aktiviteter inte är för långt, 30 km enkel resa nämns som smärtgränsen, samt att det finns tillgång till bra, tillräckligt breda, trafikseparerade, väl underhållna cykelvägar och tydliga informationsskyltar. Författarna nämner också att det är viktigt att man får ha cykeln ifred både hemma och på arbetsplatsen, att det finns tillgång till platser att ställa den på med bra låsanordningar eller förvaringsutrymmen, samt att det finns möjligheter på arbetsplatser att duscha och byta om.

Martens (2007) Har undersökt hur ett ökat utbud av säkra cykelparkeringar, framför allt i anslutning till kollektivtrafik har påverkat resandet och kommit fram till att det fick den effekt som de ville uppnå, antalet resande med både cykel och kollektivtrafik ökade och bilanvändandet minskade. I den här studien använde de sig även av hyrcyklar, detta med stor

framgång, framförallt när de använde sig av cyklar som man inte behövde lämna tillbaka på samma ställe som man hyrde dem.



Figur 2: Cyklar som går att hyra och lämna tillbaka på alla platser där likadana ställ finns har visat sig kunna minska bilanvändandet. Källa: <http://www.geograph.org.uk/photo/2020558> , David Anstiss.

2.1.3 Funktionsseparering

Med funktionsseparering och nyetablering av stora funktioner i städers utkanter t.ex. externhandel bildas också många nya vägar, dessa har enligt Smidfelt Rosqvist och Nordlund (2011, s. 18-21) en stor effekt på den inducerade trafiken. Enligt dem hör ”Nybygge/dragning av motorväg/trafikled” och ”Nybygge/dragning av huvudled” till de faktorer som har stora trafikefterfråganseffekter, d.v.s. mycket inducerad trafik.

I samhället finns idag en klar trend med ökad detaljhandel i externa köpcentra, enligt Kummel (2006, s. 39) började externa köpcentra anläggas i Sverige i början på 1970-talet och då motsvarade handeln ca 1 procent av den totala detaljhandelsomsättningen. 1992 hade den ökat till åtta procent och 2006 var andelen av den totala detaljhandeln som utförs på externa

köpcentra uppe i över 30 procent. Funktionsseparering, skriver Gehl (2010, sid 83-85), leder till segregation och bildar en struktur där man är beroende av bilen. Gehl menar att man genom att samla och blanda aktiviteter i staden även kan få ett bättre socialt klimat då människor rör sig till fots. Externhandel har ofta påvisats utarma handeln i stadsdelcentrum skriver Kummel (2006 s. 40-41) och centrum i mindre städer. Stadskärnor i något större städer brukar klara sig bra då de har bra konkurrenskraft med sitt lite större utbud. När en utarmning av stadens inre delar sker kan detta leda till ytterligare ökad funktionsseparering vilket i sin tur kan leda till ett ökat beroende av bilen för att ta sig till de dagliga aktiviteterna.

Det är inte bara externhandel som lokaliseras i stadens utkanter skriver Ljungberg (2010 s. 38-39), det byggs även universitet och stora arbetsplatser i stadens utkanter, detta medför ett större beroende av bilen, mer rörlighet men sämre tillgänglighet, men också ett mindre attraktivt centrum menar författaren. Se diskussion kring begreppen tillgänglighet och rörlighet under rubriken ”Att skilja på tillgänglighet och rörlighet”.

Smidfelt Rosqvist säger i intervjun (2011) att en stad är per definition funktionsblandad, men kan vara det mer eller mindre. Hon menar att den viktigaste faktorn för att hålla nere antalet bilresor när en separering sker är att det finns bra tillgång till kollektivtrafik.

2.1.4 Storskalighet

Enligt Faskunger et al. (2007, s. 119) Finns det forskning som visar på att en tätare bebyggelse med många destinationer inom räckhåll minskar bilåkandet och ökar gång och cykling, men det finns också forskning som Crane (1996) hänvisar till som menar att bilåkandet ökar när sträckorna minskar. Alltså behövs det mer forskning för att veta vad som stämmer. Enligt Smidfelt Rosqvist (2011) är avstånd avgörande för i hur stor utsträckning vi använder oss av bilen. I en tätare stad, förutsatt att aktiviteterna också finns inom rimligt avstånd, är det bevisligen fler som använder sig av cykeln som färdmedel. Ett exempel på detta är att människor i exempelvis Lund använder sig av cykeln i större utsträckning. Framför allt märks det på att fler använder sig av den än i t.ex. Stockholm där de totala sträckorna som cyklas är lika stora men då färre personer (som cyklar längre sträckor) står för dem.

Ett av de största problemen med storskalighet berättar Smidfelt Rosqvist (2011) är att det skapas ett mindre underlag inom upptagningsområdet för kollektivtrafiken, vilket får till följd att det blir längre avstånd till den för fler människor. Något som i sin tur gör att färre använder sig av den. Enligt Kummel (2006, s. 41-42) är bilresorna med bil i perifera, mer utbredda områden, ca dubbelt så många som i de centrala delarna. Enligt författaren beror detta inte till största delen på resornas längd då detta har tagits hänsyn till vid beräkningarna, utan snarare om tillgången på kollektivtrafik. Kummel skriver också att det idag finns en tydlig trend av stadsutglesning i Sverige, som exempel på detta nämner han villaetableringar i städers utkanter, externhandel och permanentering av fritidshus.



Figur 3. Så här kan en typisk externhandelsanläggning se ut. Parkeringarnas yta är större än själva byggnaden, en indikation på hur man i de flesta fall tar sig dit. Källa: www.eniro.se

2.1.5 Satsningar på kollektivtrafik, cykel och gångvägar jämfört med bilvägar

Enligt Smidfelt Rosqvist (Intervju 2011) är det svårt att få en helhetsbild över hur satsningarna ser ut då det finns ganska lite dokumenterat i ämnet. Många satsningar är dessutom kommunala och detta gör att det varierar väldigt mycket hur man satsar på infrastruktur och kollektivtrafik. Regionalt är det lättare att få en överblick och här tycker Smidfelt Rosqvist att om man ser till de transportpolitiska målen satsar vi generellt för lite på kollektivtrafiken för att kunna uppnå dem. Lena menar också att trafiksatsningar ibland angrips ifrån fel håll, vad hon menar finns att läsa under rubriken ”3.3.3 Tidsaspekten ’det går snabbare med bilen’ styr”.

2.2 Politik och styrmedel

Något av det som ytterst påverkar trafikplaneringen är de beslut som tas kring den. Här tas det upp några av de åtgärder som har införts och de problem som ibland uppstår i samband med dem. Under den här rubriken behandlas också hur man kan arbeta med styrmedel för att påverka folks resvanor.

2.2.1 Politiska satsningar

I Frankrike har man just nu beslutat att satsa 90 % av infrastrukturbudgeten på annat än väg och flyg, järnvägen får 51,9 % och kollektivtrafiken i städerna 32,3 %.(Ljungberg 2010, s.

129) Detta kan jämföras med Sveriges satsningar på infrastruktur (siffror ifrån 2008) där tre fjärdedelar går till vägbygge och en fjärdedel till järnvägarna. (Ljungberg, 2010, s. 114). I en nationell plan för åren 2010-2021 som regeringen har fastslagit går ca 200 av de totalt 417 miljarder till drifts- och underhållsåtgärder, 136 miljarder går till vägar och 64 till järnvägar. (Regeringskansliet, 2010). Samtidigt har riksdagen 2009 antagit nya mål för transportpolitiken där de i kapitlet "Säkerhet, miljö och hälsa" gör en koppling till de nationella miljömålen genom att skriva:

"Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål."

(Regeringens proposition 2008/09.93, 2009, s.8)

Bland de tolv punkter som regeringen listar som satsningar på infrastrukturen 2010-2021, nämns bland annat, att möjligheterna att välja mellan olika sätt att transportera sig på ska öka. Detta så att den som reser lättare ska kunna välja mer klimateffektiva och miljöanpassade alternativ. Där nämns också att både ny och befintlig infrastruktur ska anpassas för att minska negativa miljöeffekter. Som exempel nämns luftföroreningar, buller, energiåtgång och klimatpåverkande utsläpp. (Dickinson, 2009, s. 9)

Dickinson skriver också (2009, s.42-44) att regeringen har beslutat att vid åtgärdsplanering använda sig av fyrstegsprincipen. Detta innebär att i så stor utsträckning som möjligt hushålla med resurserna (både ekonomiska och miljömässiga resurser). Vilket innebär att steg för steg analysera hur man kan lösa ett trafikproblem. I första hand genom att påverka behovet av transporterna och i sista hand genom stora nybyggen. I utredningen kring hur väl fyrstegsprincipen har följts kommer Dickinson fram till att för steg ett, som innebär en undersökning om hur väl en utredning av alternativa åtgärder har följts, finns det väldigt lite dokumentation, och det finns därför anledning att misstänka att det inte har genomförts i någon större utsträckning. I utredningen beskrivs steg ett som "Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt", alltså de åtgärder som kan utföras utan att bygga någonting nytt, de åtgärder som i första hand ska användas enligt fyrstegsprincipen.

Resultatet av den här fallstudien/utredningen, Skriver Dickinson (2009, s 47-50) är att de ofta har haft negativa miljöeffekter. Även om de i de flesta fall har varit "marginella" skriver författaren att de tillsammans troligen bildar en ackumulerande effekt. Vidare visar det sig att miljömålen i utredningarna väger lättare än t.ex. framkomlighet, uttryck i restider och trafiksäkerhetsmål. Den samhällsekonomiska lönsamheten väger också väldigt tungt som argument, värt att nämna är att restiden är den faktor som väger tyngst i denna kalkyl. Ytterligare en sak som kan vara värt att nämna är att i somliga fall, trots att både den

samhällsekonomiska kalkylen och miljöeffekterna har varit negativa har åtgärden ändå bedömts som ”långsiktigt hållbar” och i vissa fall t.o.m. samhällsekonomiskt effektivt. Vidare, menar författaren, lyckas kalkylerna inte heller beräkna den inducerade trafiken på ett korrekt sätt. Slutsatsen blir också att målet om ”långsiktigt hållbar transportförsörjning” i de flesta fall bedöms enbart i ekonomiska termer.

Ett exempel på bristen i långsiktigt tänkande som tas upp i Svenska Dagbladet (2011) är Förbifart Stockholm där det är beräknat att ca 20 år efter invigningen ha genererat så mycket ny trafik så att den inte längre löser problemen med trängsel och köer, detta står i utredningen som trafikverket har gjort, trots detta föreslås det här förslaget som det bästa alternativet.

2.2.2 Ekonomiska styrmedel

Om Forskning som tidigare har gjorts på hur effekterna av lättare avgifter i samband med bilkörning förändrar beteendet har visat på att det inte sker någon större förändring i människors resevanor. Vid avgiftsbelagda vägar har det visat sig att ett fåtal förändrar sina vanor genom att köra andra vägar eller vid andra tidpunkter på dagen. (Jakobsson et al, 2002, s. 349-350) Den här forskningen gäller främst något större vägar och man kan därför anta att resorna är längre och därför svårare att ersätta med cykel än de i innerstaden.

I Forskningen som Jakobsson et. al (2002) själva utför använder de sig av en avgift som är direkt kopplad till sträckan som bilen går, detta med förhoppningen om att körsträckan snarare än rutt eller tid på dygnet ska förändras. Författarna nämner också att det krävs en viss planering för att kunna åstadkomma förändringar i resvanor och att en ekonomisk belastning hade kunnat vara en motivation till att utföra detta. Vidare förstärker de även denna aspekt genom att låta en av testgrupperna använda sig av en logg under testets gång. Det Jakobsson och hennes medförfattare kommer fram till är att det sker en svag minskning i körda mil för alla testgrupper jämfört med kontrollgruppen, men att denna knappast är så stor så att den kan utgöra något statistiskt underlag, varken för dem som fick föra logg eller för dem som hade en högre milkostnad. Nämnas bör att minskningen i sträcka var större för de hushåll som förde logg än för dem som enbart belastades med avgifter.

Då testets utförande var sådant att de från början fick en budget där hushållet skulle få behålla de pengar som inte drogs av då de använde bilen utgjorde effekterna av en prishöjning inte någon påfrestning på hushållens budget. Detta visar sig också i att det inte var någon skillnad mellan hushåll med olika inkomst. Att pengarna drogs ur en given pott ledde också till att testet på dem som försågs med extra höjda avgifter per kilometer förbrukade dem ganska fort och efter det fanns det inte längre någon mening för dem att minska sina körsträckor då taket redan var nått.

Att hushållsbudgeten i Jakobsson et al.s (2002) test inte påverkades negativt kan ha haft inverkan på resultatet. Jämförelser kan göras med de ändrade resvanor som skedde då oljekrisen drabbade USA på 1970-talet då oljan blev så dyr att människor blev tvungna att börja samåka till jobbet. Den stora skillnaden i det här fallet var dels att prisskillnaden var

större men också att det var arbetsgivarna som tvingades att gå in och planera samåkningen (Lundgren, 1999, s. 26).

Erikson et al. (2008) skriver att i en studie där man kombinerade personligt åtagande med att ge försökspersonerna gratisbiljetter för att använda på kollektivtrafiken för att avbryta vanan att använda bilen. Detta visade sig ha en större påverkan på färdstämningen i ett långtidsperspektiv. I den här studien visade det sig också att personer som hade en personlig norm att vilja minska sitt bilberoende påverkades i stor utsträckning.

En annan känd ekonomisk åtgärd är trängselavgifter. Emma Hermansson ifrån trafikverket (2011) skriver att trängselavgifterna i Stockholm har minskat resandet till och från centrala Stockholm med 20-25 % under rusningstid, minskade kötider med 30-50 % i centrum, på Essingeleden ökade de endast med 4-5 % och minskade utsläpp av koldioxid, kväveoxid och partiklar med 14 % i city och 2,5 % i Stockholmsregionen. (Transportstyrelsen, 2011) Hälften av bilarna som försvann gick över till kollektivtrafik och den andra hälften beräknas till största delen bestå av besök, utflykter och shoppingturer som förändrades genom att t.ex. göra färre resor, kombinerade resor osv.

2.2.3 Bilen betalar sig inte själv

I dagsläget betalar bensinskatten endast ca 50 % av vad det kostar att upprätthålla infrastrukturen av vägar och att bygga nya, skriver Ljungberg (2010) övriga kostnader står skattebetalarna för, d.v.s. att man betalar för dem oavsett om man väljer att använda sig av bilen som färdstämning eller inte. Även kollektivtrafiken subventioneras, enligt Hildingsson (2009, s.1-14) med över 10 miljarder kr/år (detta kan jämföras med omfart Stockholm som beräknas kosta 30 miljarder kr att bygga enligt en artikel i Svenska Dagbladet 2011), under årsspannet 1999-2007 har subventionerna för kollektivtrafiken stått för mellan 42 % och 47 % av den totala kostnaden.

2.2.4 Övriga politiska bestämmelser

Det finns i Sverige idag en parkeringsnorm som de olika kommunerna får bestämma själva. Parkeringsnormen anger antalet parkeringar som minst måste byggas till nya bostads- och verksamhetsområden. Parkeringsnormen anger endast en undre gräns, något som gör att det finns möjlighet att bygga en överkapacitet av parkeringsplatser, detta är dock oftast inte fallet då byggherren måste betala för dem (McDonnell, 2011).

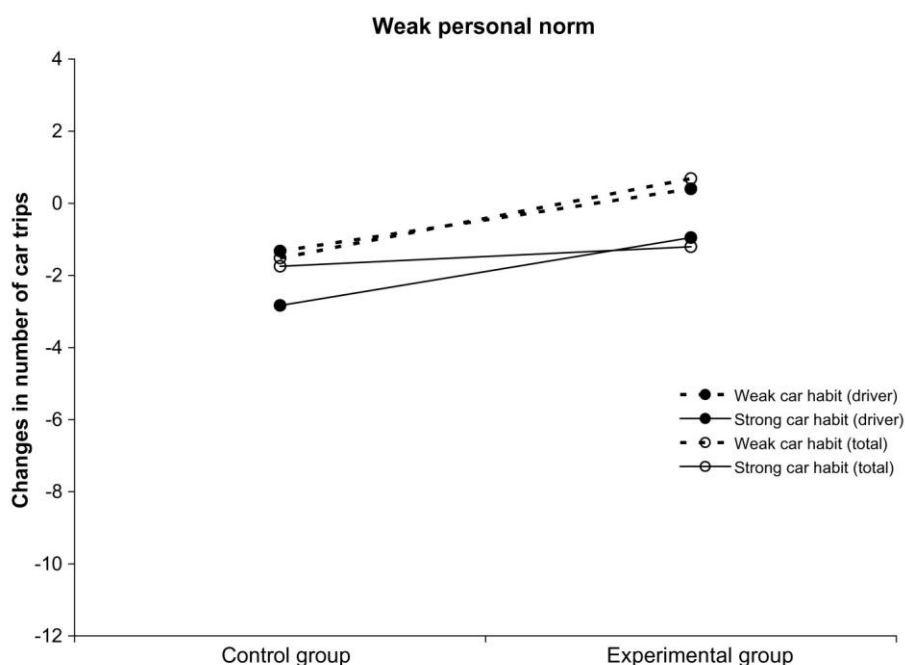
Svensson och Hedström skriver (2010) att kostnaden för parkeringar ofta är sammanslagna med kostnaden för att bo eller bedriva verksamheter i staden. De menar att detta gör att man inte medvetet kan välja att undvika den kostnaden och istället använda sig av alternativa färdstämningar och att detta därför gynnar bilismen på bekostnad av gång, cykling och kollektivtrafik.

(taxi har inget maxpris/bestämt pris i Sverige – detta är också ett viktigt komplement till kollektivtrafik om man vill slippa ta med sig bilen överallt – det ger minskad vana och kan också leda till fler hushåll med färre eller ingen egen bil)

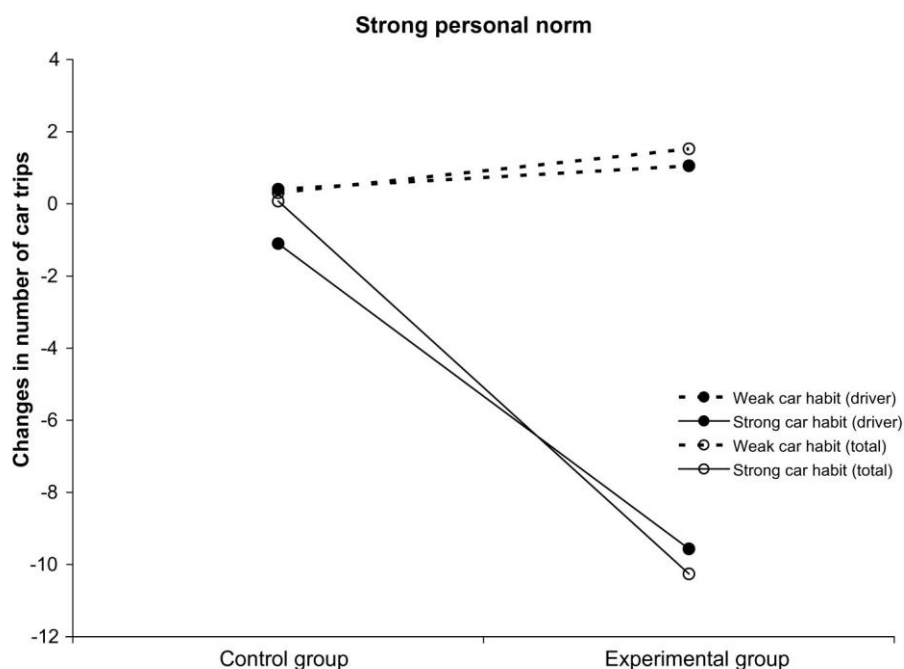
2.3 Vikten av information

2.3.1 Personlig norm

I en studie som Eriksson et al. (2008) publicerade visar det sig att personer med stark personlig norm har större sannolikhet att förändra sina resebeteenden när de blir introducerade för alternativa resealternativ. Enligt författarna finns det en tydlig koppling mellan medvetenheten om de miljökonsekvenser som bilanvändandet kan ha och hur mycket personerna är benägna att använda sig av bilen. Detta då de enligt sin egen moral känner att de måste påverka i den mån det för dem är möjligt. Detta innebär att ju mer information personer får om hur bilanvändandet påverkar omvärlden, desto större sannolikhet är det att de ändrar sina åsikter, sin personliga norm, och på detta följer en större vilja att ändra sina resebeteenden. Vidare skriver författarna att, för att göra dessa förändringar krävs också att det befintliga vanemönstret bryts. Detta då en vana är saker som man gör utan att reflektera över dem och därför inte, när den är befast, påverkas av den personliga normen.



Figur 4. Diagrammet visar hur den personliga normen och resevanorna påverkade förändringarna i resebeteende hos dem som ingick i studien. Hur stark vanan är påverkar inte mycket om den personliga normen är svag. Källa: Eriksson (2008, s. 19)



Figur 5. Diagrammet visar hur den personliga normen och resevanorna påverkade förändringarna i resebeteende hos dem som ingick i studien. Den personliga normen är det som i störst utsträckning påverkade resultaten. Källa: Eriksson (2008, s. 19)

2.3.2 Vanemönster

Eriksson et al. (2008, s.11) undersöker även förhållandet mellan vanemönster och den utsträckning som personer väljer bilen. Här menar författarna att det finns ett samband, och en svag minskning i bilanvändande efter försöket påvisas. Författarna menar att vanan befasts i linje med personers avsikter och personliga norm, t.ex. genom att bilen upplevs vara ett snabbt och bekvämt sätt att färdas på och att när man av dessa anledningar har använt bilen länge, i en konstant kontext, inte längre reflekterar över valet och en vana är född. När denna vana sedan är befast kan det vara svårt att ändra den, utan att återigen aktivt reflektera över och prova på att använda andra färdssätt. Detta pga. att man har en vana och inte längre reflekterar över varför man gör dessa resor med bil.

När ens personliga norm förändras är sannolikheten att vanorna ändras mycket liten, då dessa är så befasta att man inte längre reflekterar över varför man gör resorna. Däremot finns det studier som visar att förändringar i miljön där vanorna utförs kan påverka dem, t.ex. fysiska förändringar där vanan utförs (vägändringar osv.) eller ekonomiska incitament. I denna studie används förbetalda bussbiljetter.

2.3.3 Tidsaspekten "Det går snabbare med bilen" styr

Hur lång tid det tar att transportera sig någonstans är viktigt, säger Smidfelt Rosqvist (Interview 2011), både för individens val och när man gör beräkningar för samhällsnyttan/den eko-

nomiska aspekten. Samhällsekonomiska kalkyler tycker hon är rätt, de är vetenskapliga och detta är viktigt. Däremot så är Smidfelt Rosqvist inte säker på att ekonomiska kalkyler som första steg är det rätta sättet att angripa problemet på. Hon menar att det inte finns någon altruism i uträkningarna, enbart samhällsekonomiska. Med den metoden man har idag, att först räkna ut vad som har störst ekonomisk samhällsnytta och sedan försöka göra så mycket som möjligt för miljön utifrån det, blir det svårt att uppnå miljömålen. Istället föreslår Lena att man hade kunnat börja ifrån andra hållet, med att titta på vilka hållbarhetsmål som finns, ta fram ett förslag på hur vi kan nå dit och sedan, utifrån det, ta fram de mest ekonomiska och samhällsnyttiga förslaget.

2.3.4 Att skilja på tillgänglighet och rörlighet

Ljungberg skriver i en artikel i miljöaktuellt (2010) att det är viktigt att kunna skilja på tillgänglighet och rörlighet. Han förklarar det som att ”tillgängligheten är möjligheten att nå någonting önskvärt” och att ”rörligheten är möjligheten till förflyttning”. Ljungberg menar att det är väldigt viktigt för planeringen att inte blanda ihop de här två orden, men att det är många som gör det ändå, han menar att detta kan vara en av de orsaker till att många argumenterar så mycket för nya vägar. I artikeln gör han en jämförelse med normal ekonomisk teori, där man alltid försöker få ut så mycket som möjligt till minsta möjliga kostnad. I fallet med tillgänglighet och rörlighet, menar han att rörligheten är kostnaden man betalar för att kunna få ut någonting eller att nå sitt mål och att tillgängligheten är målet.

Författaren nämner också att när det gäller städer, har det i forskning många gånger visats att mer rörlighet snarare minskar tillgängligheten. Som exempel på detta nämner han externhandelscentrum, med dem ökar rörligheten men tillgängligheten totalt sett minskar, då funktionerna inne i städerna ofta blir färre.

3 Diskussion

3.1 Samhällets funktioner

Vi är i Sverige vana vid en överstandard av vägar, och vi bygger ofta i förebyggande syfte skriver Pfleider och Dietrich (1995), detta är en trend som kan vara svår att bryta. Smidfelt Rosqvist och Nordlund (2011) menar att en av de viktigaste anledningarna till den här överstandarden är trafiksäkerhetsfrågan, någonting som är svårt att argumentera emot. Problemet som uppstår är dock att med ökad kapacitet på vägarna följer också ökad trafik. Den här ökade trafiken gör att både trafikproblemen och säkerhetsfrågorna endast löses temporärt, det enda som består är den större mängden luftföroreningar som kommer av ett ökat bilanvändande. När kapaciteten på de nya vägarna återigen är uppnådd krävs det att ytterligare nya eller bredare vägar byggs för att möta de nya efterfrågningarna. Detta är en ohållbar utveckling som måste brytas och ju längre man väntar, desto längre är vägen tillbaks. En av de rapporterna som jag har läst om inducerad trafik är skriven för ca 15 år sedan, informationen om vad nya vägar leder till har alltså funnits väldigt länge och trots detta pågår fortfarande utvecklingen i den riktningen. Viktigt att tänka på är att inducerad trafik innebär att det är individer som väljer bort andra färdmedel till förmån för bilen, någonting som påverkar kollektivtrafiken negativt, som gör att det kan gå färre turer och ger sämre underhåll av cykelbanor då de används av ett mindre antal. Detta minskar attraktiviteten för dem och påverkar riktningen ytterligare mot ett ohållbart system.

I stället borde man angripa problemen med för mycket biltrafik ifrån andra håll, att använda sig av metoder som minskar bilanvändandet och som därför gör att det blir mindre trängsel på vägarna och större säkerhet. Smidfelt Rosqvist och Nordlund (2011) nämner som exempel på dessa arbetsmetoder olika avgifter som gör bilanvändandet mindre attraktivt, och som därför kan få det att minska. Om bilanvändandet minskar till förmån för kollektivtrafiken kan körfält avsättas till busstrafik, någonting som hade minskat restiderna för bussresenärer. Minskade restider gör kollektivtrafiken mer attraktiv så att de kan köra fler turer och på det sättet bli ett ännu bättre alternativ. Detta borde kunna vara en positiv spiral som kan leda till ett mer hållbart resande. Den här typen av åtgärder hade även kunnat göra att behovet av

parkeringsplatser i städer minskar och därför gör dem mer levande samt lämnar plats för andra funktioner.

Att få plats med fler funktioner och bostäder, menar Smidfelt Rosqvist, (2011) ger ett större underlag inom upptagningsområdet för kollektivtrafik och gör därför att man kan använda sig av fler hållplatser i staden. Detta är av yttersta vikt då en av de viktigaste faktorerna för att folk ska använda sig av kollektivtrafiken är avståndet till den. Att blanda funktioner i en tätare stad, fortsätter Smidfelt Rosqvist gör att avstånden till olika aktiviteter är kortare, någonting som är av yttersta vikt för människors val av cykel och gång som transportmedel, och som därmed påverkar folkhälsan positivt. En tätare stad borde också underlätta för funktionsblandning då i likhet med hållplatserna, underlaget för funktionerna ökar inom upptagningsområdet, d.v.s. antalet människor som handlar eller använder sig av den och därför får det att gå runt.

Motsatsen till att blanda funktioner är funktionsseparering, detta kan enligt Gehl (2010) leda till segregering, ett sämre socialt klimat och ett ökat beroende av bilen. Smidfelt Rosqvist (2011) menar att när funktionsseparering sker, ofta i utkanten av våra städer, är det viktigt att det finns väl fungerande kollektivtrafik kopplad till den för att i så stor utsträckning som möjligt slippa ett ökat bilberoende. Detta är dock ofta vad som händer då externa funktioner bidrar till nya vägar som ger inducerad trafik. Kummel (2006) skriver att funktionsseparering, med externhandel osv. ofta utarmar svagare städer på handel och andra funktioner, någonting som gör dem mindre attraktiva och om det går tillräckligt långt borde det som på många ställen i USA har inträffat ske, d.v.s. ”Urban sprawl” och ”döda” stadskärnor.

Det är enligt Faskunger et al. (2007) viktigt att man fysiskt underlättar för alternativa färdssätt så att det är mer lockande för människor att använda sig av dem. Detta kan göras genom exempelvis trafikseparerade, väl underhållna cykelvägar och säkra parkeringar att ställa cykeln på, speciellt i anslutning till kollektivtrafik. Martens (2007) har även visat att tillgången på hyrcyklar gynnar användandet av mer hållbara transportsätt. Att de fysiska förutsättningarna finns är viktiga för att information som syftar till att förändra människors resvanor ska fungera. Extra viktigt tycker Faskunger et al. (2007) att det är då information har svårare att påverka socioekonomiska svaga grupper, medan den fysiska strukturen och funktionerna fungerar på alla. Att använda cykeln som färdssätt kan det även finnas ekonomiska vinningar i, både för individen och rent samhällsekonomiskt när man räknar in värdkostnader.

För att nå de transportpolitiska målen krävs större satsningar på kollektivtrafik och andra alternativa färdssätt som gång och cykel säger Smidfelt Rosqvist (2011). Hon menar också att det finns problem med att styra satsningarna på ren regional nivå då många beslut kring den här sortens satsningar fattas på kommunal nivå. Jag känner att det finns problem i att nå mål när det inte finns några bestämmelser kring dem, då målet snarare förväntas uppnås genom

”den egna goda viljan”. Samhällets uppbyggnad är väldigt beroende av de politiska beslut som fattas.

Det krävs både små och stora ingrepp för att minska bilberoendet, på den lilla skalan kan det röra sig om säkra cykelparkeringar och på den stora att inte separera funktionerna eller planera storskaligt, Ensamma kommer de här åtgärderna inte att fungera lika bra och en kombination av dem stärker varandra.

3.2 Politik och styrmedel

Det finns ett stort glapp mellan vad politiker säger sig sträva efter och vad som faktiskt händer. På många ställen står det skrivet att man ska sträva efter att uppnå ett hållbart transportsystem, minska utsläppen osv. Men på väldigt få ställen ser man resultaten av detta. Förmodligen beror det på att man vid utredningar om vad som ska göras vid satsningar på infrastruktur alltid utreder vad som skulle vara mest samhällsekonomiskt nyttigt först och sedan efter att det är gjort, försöker att minska miljöpåverkan i så stor utsträckning som möjligt. Ett intressant scenario hade varit som Smidfelt Rosqvist (2011) föreslår att någon gång börja i andra änden och utreda vad som hade varit mest långsiktigt hållbart och var miljön hade blivit minst påverkad och utifrån det välja det hållbara alternativ som är mest samhällsekonomiskt nyttigt. Vid någon tidpunkt kommer vi ändå tvingas att förändra våra beteenden, då är det lika bra att vara väl förberedda.

En faktor som ofta inte inkluderas när man räknar på tidseffekterna är att många av dem som pendlar kan jobba på tåget/bussen skriver Ljungberg (2010). Detta kan vara av vikt då tidsaspekten är en av de viktigaste faktorerna när man beräknar hur samhällsekonomiskt nyttig en resa är, och då det i sin tur är de samhällsekonomiska faktorerna som har störst inverkan på valet av satsningar.

Någonting som kan oroa mig lite är att även om miljöaspekten ofta tas upp i debatten saknar jag i regeringens rapporter och mål många andra delar om varför ett hållbart transportsystem är viktigt: Ingenstans läser man om att det skapar ett beroende av oljepriser, och att samhällen, som Lundgren skriver (1999, s26), kan falla sönder som USA under oljekrisen på 1970-talet. Det nämns inte heller någonting om att det kan leda till en storskalighet med segregation som följd, eller någonting om de folkhälsoaspekter som påverkas när man bara använder sig av bilen. Men som sagt, det är ju alltid svårt att veta om någonting finns som man inte har hittat, jag har inte heller hittat någon rapport som tar upp bristen på dessa aspekter i regeringens analyser.

Huruvida avgifter för att minska bilkörandet fungerar råder det skilda meningar om, studier som har gjorts i Göteborgs storstadsområde har endast påvisat små förändringar hos försökspersonerna, däremot har avgifter i samband med planering för andra sätt att resa på haft större påverkan, särskilt där tillgången på kollektivtrafik är god. En känd ekonomisk åtgärd som har införts i Sverige är trängselskatten i Stockholm, detta med goda utfall sett

ifrån målet att minska antalet personer som färdas med bil till förmån för kollektivtrafiken. Det ledde till 20-25 % minskning i bilanvändandet under rusningstid, varav hälften av dessa övergick till kollektivtrafiken. (Transportstyrelsen, 2011)

Varför det blir så stor skillnad i utfallet mellan studien och verkligheten tror jag dels kan bero på att man i studien använder sig av pengar som ligger utanför försökspersonernas egen månadsbudget, samt att tillgången på kollektivtrafik kan vara bättre i exemplet med trängselskatten, då det främst berör de inre delarna av staden. De som ställer bilen vid någon av infartsparkeringarna och fortsätter med kollektivtrafiken räknas här som en biltrafikanter mindre och en kollektivtrafikresenär mer. Jag tror även att avgifter kan öka kunskapen kring problemen med att ha en stor andel bilresor, både för allmänheten och politiker. Detta då det i samband med dess införande ofta blossar upp många debatter kring ämnet. Det kan också vara en av orsakerna till framgången i de verkliga försöken. I Stockholm har man dessutom arbetat med att förbättra de fysiska förutsättningarna (kollektivtrafik och dylikt) i samband med införandet av skatterna, detta kan enligt mig därför betraktas som en lyckad kombination av olika metoder för att påverka.

Ett exempel som jag tycker visar på att enbart avgifter inte verkar förändra resebeteendet avsevärt är den senaste tidens höjningar av bensinpriset och att bilresandet trots detta har ökat. Självklart finns det många andra aspekter som har påverkat den riktningen, men jag tycker ändå att man kan dra slutsatsen att förändringen i resebeteende som kommer av enbart ekonomiska faktorer inte är tillräckligt stor för att ensamt påverka valet av färd sätt i den utsträckning som behövs för att uppnå ett hållbart resebeteende. Kanske beror detta på att vanan att använda bil är så stark och svår att bryta så att förändringen i större utsträckning kommer att märkas först med de generationerna som växer upp nu.

3.3 Vikten av information

Åsikter bildas genom den information som vi människor har tillgång till och den personliga normen bildas av de åsikter vi har. Då den personliga normen har visat sig ha stor betydelse för vilka val vi gör kring våra resesätt är det viktigt att information kring konsekvenser som kan komma av ett för stort bilberoende når ut till allmänheten. Att allmänheten får kunskap kring varför det är viktigt att ändra sina transporter till mer hållbara alternativ gör att de kan ändra sina synsätt och därför även ha en chans att påverka politikerna. Dessa är en grupp som det är av yttersta vikt att informationen når ut till då det är bland dem som många av de mest avgörande besluten fattas. Om inte politikerna har förmågan att ta till sig den forskning som finns och fatta beslut utifrån det tappar forskning och undersökningar stora delar av sin mening. Ett steg i rätt riktning hade varit att i debatten börja skilja på tillgänglighet och rörlighet då det ofta är tillgängligheten som vill uppnås men rörligheten som det arbetas med. Ljungberg (2010) skriver att när det gäller städer har rörligheten många gånger bevisats minska tillgängligheten.

För att en förändrad personlig norm ska ha påverkan på människors sätt att resa krävs ofta att de vanemönster som finns bryts. Detta då en vana består av ett mönster som man inte längre reflekterar över, det är ett passivt snarare än aktivt val. Samma beroende av varandra har dessa faktorer även på andra hållet, om den personliga normen inte är stark och består av åsikter som gör att personen är motiverad att ändra sitt sätt att resa på får metoden att bryta en vana inte någon effekt.

I studien som Eriksson et al. (2008) gör nämner man enbart de moraliska anledningarna som har med miljön att göra, någonting som förutsätter att personerna i fråga tycker att detta är en relevant anledning till att ändra sina resebeteenden samt att de tror på den forskning som kopplar ihop koldioxidutsläpp med miljöförstöring. Effekten påverkas också direkt av hur mycket försökspersonen bryr sig om miljön då denne enbart kommer att göra uppoffringar så länge han/hon tycker att det är värt det. Här hade det även kunnat vara värt att nämna att bilanvändandet kan leda till segregation, döda stadskärnor, sämre hälsa osv. Desto fler anledningar desto starkare borde motivationen d.v.s. den personliga normen vara och desto större är sannolikheten för ett förändrat beteende.

4 Slutsatser

Den slutsats som jag har dragit av den här uppsatsen är att det verkar som om det finns forskning och lösningar inom alla de områden som påverkar huruvida vi väljer bilen eller inte, problemet är bara att de skulle behöva tillämpas i större utsträckning för att få någon verklig effekt.

Ytterligare en sak som jag upptäckt är att många av åtgärderna beror av varandra. T.ex. information för att påverka den personliga normen och att bryta vanemönster, var och en för sig är de närmast verkningslösa men tillsammans kan förändringen av resevanor bli avsevärd. Att de olika metoderna stärker varandra finns det också många andra bevis på, t.ex. Information, mobility management, och det fysiska underlaget. När man inför förbättringar i cykel och gångnätet få det mycket bättre utfall om man samtidigt gör reklam för det. När man jobbar med förtätning och mer funktionsblandade städer minskar behovet av rörlighet och då även anläggandet av nya vägar med mindre inducerad trafik som följd.

Ett problem som överskuggar mycket av arbetet med att minska bilberoendet är de politiska besluten som fattas, därför är det viktigt att få ut information om vilka konsekvenser ett ökat bilberoende kan få. Detta för att påverka både politiker och allmänheten då den allmänna opinionen i stor utsträckning påverkar de beslut som regeringen fattar. Avgifter som beräknas minska trafiken kan investeras i ny bättre kollektivtrafik och ett bättre nätverk för cykel och gångtrafik, vilket förmodligen kommer att hjälpa till att ändra synen på den och därmed förändra den personliga normen som gör att fler har en tendens till att välja hållbara transportsätt. Allting kan på så sätt ge vartannat i en positiv spiral.

Politiken är det som slutligen bestämmer och oavsett hur mycket forskning och bevis som läggs fram så är det ändå här det avgörs.

Jag tror också att man även måste arbeta med att få ner de längre bilresorna för att bryta trenden med de kortare, har man för vana att ta bilen till jobbet varje dag är det mer självklart att ta den till affären som kanske bara ligger någon kilometer bort. För somliga hushåll i städer kan det kanske t.o.m. vara ekonomiskt gynnsamt att hyra bil de gånger som man verkligen behöver den, här finns också en stor utvecklingspotential, man skulle t.ex. kunna ha ett månadskort hos en större biluthyrare där flera hushåll delar på bilarna. Har man ingen egen bil tror jag definitivt att resorna kommer att minska.

Att inte göra någonting åt det håll som resevanorna i Sverige är på väg mot är miljömässigt ohållbart, vi förbrukar redan idag mer resurser än vad som är möjligt om vi ska lyckas med en långsiktig hållbarhet, både för stadsmiljön, trafiksystemen och för miljön.

4.1 Avslutande diskussion

I efterforskningar inom det här ämnet har det varit svårt att veta huruvida man har missat något problem eller någon lösning. Jag har därför försökt att utöver de fakta jag har sökt under uppsatsens gång att följa en del bloggar som behandlar ämnet, dessa är samtliga skrivna av personer som i sin profession arbetar med relaterade ämnen. I de här bloggarna är informationen ofta ganska spridd, och man kan därför få ett bredare spektrum och därigenom en bättre helhetsbild. Metoden att följa bloggar och parallellt läsa mängder av information gällande mitt ämne känner jag har gett mig en bra helhetsbild av de anledningar till varför bilen som färdväg väljs i så stor utsträckning. Samma sak gäller de metoder som finns för att motverka det beteendet. Därför skulle jag vilja säga att jag har kunnat göra ett relevant urval av vad som presenteras i uppsatsen, och utifrån det även göra kopplingar som rör sig utanför dess gränser.

Då jag i den här uppsatsen har valt att endast ta upp de största problemen och de åtgärder som enligt litteraturen har mest inverkan på beteenden, finns det mycket kvar som jag skulle vilja behandla ytterligare. En av de frågor som kommit upp under arbetets gång, och som hade varit av intresse att gå djupare in på är tidsaspekten. Det har visat sig att det är en väldigt viktig faktor både för samhällsekonomiska beräkningar och för den enskilde individens val. Hur mycket tid sparar man egentligen, och vad innebär ”sparad tid”, om man t.ex. arbetar på tåget, ska det fortfarande anses som restid o.s.v.

Det skulle också kunna vara intressant att gå djupare in på hur man kan få kunskapen att nå ut till både politiker och allmänheten, varför politiker ofta väljer så kortsiktiga lösningar på trafikproblemen och hur trygghetskänslan när man kör bil jämfört med cyklar upplevs. Då ekonomin har så stor påverkan och är så viktig bland beslutsfattarna hade det också varit intressant att ta upp vilka ekonomiska anledningar det finns för att minska bilanvändandet, svart på vitt. Förutom de något mer självklara efterforskningarna hade det också kunnat vara av intresse att ta upp, och diskutera kring, lite mer galna lösningar som t.ex. möjligheten för flera personer att dela på bilar eller tekniska lösningar för framför allt kollektivtrafiken.

Litteraturlista

Otryckta källor

Smidfelt Rosqvist, Lena, Civ. Ing. och Tekn Dr., Trivector Traffic, telefonintervju
2011-05-18

Tryckta källor och litteratur

Bamberg, Sebastian, Fujii, Satoshi, Friman, Margareta & Gärling, Tommy. (2011). Behavior Theory and soft transport policy measures. *Transport Policy* 18, 228-235.

Crane, Russel. (1996). "New urbanism"

Dickinson, Joanna. (2009). *Miljömålen i infrastrukturplaneringen*. Rapport 2009:78.

Eriksson, Louise, Garvill, Jörgen, M. Nordlund, Annika. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F* 11, 10-23

Faskunger, Johan. (2007). *Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet*. Stockholm. ISBN 978-91-7257-494-6

Gehl, Jan. (2010). *Life Between Buildings*. 6. Utg., 2. Uppl. Köpenhamn: Arkitektens förlag. ISBN 87-7407-360-5

Hermansson, Emma. (2011). *Trängselskatt i Stockholm – effekter*. Rapport från transportstyrelsen.

Hildingson, Monica. (2009). *När bör kollektivtrafik subventioneras*, 2009:9. Rapport ifrån WSP.

Jakobsson, Cecilia, Fujii, Satoshi & Gärling, Tommy. (2002). Effects of economic disincentives on private car use. *Transportation* 29, 349-370.

Kummel, Linda. (2006). *Den glesa staden*. Stockholm: Birger Gustafsson AB, Rapport från Svenska naturskyddsföreningen. ISBN 91 558 7941 1

Ljungberg, Christer. (2010). *Myter och sanningar om städer, trafik och miljö*. Lund: Saknar förlag men är tryckt av Grahns. Trivector säljer den till självkostnadspris.

Lundgren, Karin. (1999). *Mobility Management*. Borlänge. Vägverket. Slutrapport 1999:132. ISSN 1401-9612., s. 26.

McDonnell, Simon , Madar, Josiah and Been, Vicki. (2011). Minimum parking requirements and housing affordability in New York City, *Housing Policy Debate*, 21: 1, 45 - 68

Martens, Karel. (2007). Promoting bike-and-ride: The Dutch experience. *Transportation Research Part A* 41, 326-338

Pfleiderer, Rudolf H.H., Dieterich, Martin. (1995) New roads generate new traffic. *World Transport Policy & Practice, Vol.1 No 1*, 29-31.

Regeringens proposition 2008/09:93 .(Antagen 2009). *Mål för framtidens resor och transporter*.

Smidfelt Rosqvist, Lena och Nordlund, Jesper. (2011). Inducerad trafikefterfrågan – hjälp att hantera fenomenet i planering av trafiksystemet. Trafikverket, Rapport 2011:01, Version 1.0.

Svensson, Tomas och Hedström, Ragnar. (2010). Parkering - Politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik. VTI notat 23-2010.

Sydsvenskan 22 nov 2009 – Externa köpcentra.

Elektroniska källor

IDG Sverige, <http://www.idg.se/2.1085/1.147641> , Sökdatum 2011-05-05, Senast uppdaterad? Artikeln är ifrån 2008-02-28

Regeringskansliet, <http://www.ud.se/sb/d/11042/nocache/true/dictionary/true> , Stadsbudget infrastruktur 2011, Sökdatum 2011-05-05, Uppdaterad 2011-04-13

Yimby, http://gbg.yimby.se/2009/07/kronika-avskaffa-parkerin_728.html , Sökdatum 2011-05-06, Senast uppdaterad? Artikeln är ifrån 2009-07-24, Författare Erik Sandblom.

Regeringskansliet, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/11181> , Sökdatum 2011-05-05, Senast uppdaterad 2010-10-08

MiljöAktuellt, http://miljoaktuellt.idg.se/2.1845/1.289070/replik-timbro-forvaxlar-rorlighet-med-tillganglighet#disqus_thread , Sökdatum 2011-04-29, Senast uppdaterad 2010-01-27.

Svenska Dagbladet, http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/forbifarten-blir-en-valfraga-2014_6033327.svd , Sökdatum 2011-05-05, Senast uppdaterad 2011-03-23.