

Hur man säljer hållbara transportsystem – Mobility Management i planeringen

Artikel publicerad i tidskriften PLAN Nr 4 2003

Låt oss börja med två bilder som utgångspunkt för denna artikel.

Bild 1: I kommunen X diskuterar man externa affärsetableringar. Politiker och planerare brottas med frågan om man skall tillåta nya affärer utanför tätorten.

Nästan alltid offerar man sina miljömål och ofta också handelspolicies på den förmodade konkurrensens altare. Och får på kuppen ökad trafik och en utarmning av affärsutbudet, främst i bostadsnära lägen. Och bidrar till den utglesning som ger ytterligare trafikökningar på sikt.

När hörde du talas om en kommun som sagt nej till en externetablering?

Bild 2: Varje dag innehåller min morgontidning 6-7 sidor annonser för nya bilmodeller. Varje gång jag slår på TV:n får jag massor av smart utformad reklam för samma bilmodeller. Nya stadsjeepar som ger mig stor frihet och hög bränsleförbrukning. Och möjlighet att köpa en bil som ser cool ut, och som egentligen ingen behöver.

När såg du den här typen av reklam för bussen eller cykeln?

Måste trafiken öka som den gör?

Varje år ökar trafiken våra vägar. Förra året var ökningen på det statliga vägnätet 3,3%. Sett på några års sikt blir det stora tal. I våra städer är ökningen inte lika stor. Här handlar det om årliga ökningar på 1-2 %. Även detta ger fullt märkbara effekter över några år. Vi börjar få köer och trängselproblem även i städer som Västerås, Lund och Uppsala. Visserligen bara på några få platser och i rusningstid, men tendensen är tydlig.

Trafikökningen beror på en mängd faktorer. I en utmärkt rapport från danska Vejdirektoratet¹ går man igenom fyra förklaringsramar till trafiktillväxten: ekonomiska, sociologiska, politiskt institutionella samt planering och rumsliga strukturer.

¹ Trafikvækstens anatomi, Kvalitativ analyse af determinanter for persontrafikvækst, 2001, Rapport nr 2, Vejsektorrådet

Att trafikillväxten påverkas av ekonomiska faktorer som bensinpris, bilpris och avdragsmöjligheter är naturligt. Men även livsstilsfaktorer som upplevelsesamhället och hur vi organiserar vårt vardagsliv har stor inverkan.

Riksdagens sammansättning, och det faktum att vi väljer nya politiker vart fjärde år och som därför har svårt ta riktigt långsiktiga beslut, är andra faktorer som påverkar resandet.

Slutligen har det naturligtvis betydelse vad vi som planerare gör. Hur vi lokaliserar olika aktiviteter, hur vi planerar för cykel- och kollektivtrafik har naturligtvis stor betydelse.

Fysisk planering betyder mycket....

Sedan ett tiotal år tillbaka vet vi att nya vägar genererar ny trafik, och inte bara omfördelar den gamla. I mitten på 1990-talet fick en engelsk parlamentarisk utredning SACTRA² i uppdrag att förklara varför problemen på motorvägsringen M25 runt London fanns kvar trots att man utökade kapaciteten bara för något år sedan.

Under åren sen dess har dessa resultat kring den sk inducerade trafiken bekräftats av ett stort antal forskare från hela världen. Resultaten är dock mycket lite kända och diskuterade i Sverige.

På senare tid har det även i Sverige kommit fram ett antal doktorsavhandlingar och forskningsrapporter, som på olika sätt visar på hur vår planering på olika sätt påverkar resandet:

- Samhällets utveckling med utspridning, krav på nya upplevelser, ökande stress etc skapar resandestilar som kräver en användning av bilen för att få tidsbudgeten att gå ihop. Vi har låtit bilismen bestämma infrastrukturen, som sen har möjliggjort nya etableringar som förutsätter bilen. ”De urbana strukturerna hindrar hushållen från att förverkliga miljöanpassade resandestilar.”³
- Även personer som i andra sammanhang försöker agera miljöanpassat och hållbart har ofta ett sätt att resa som inte är mer miljöanpassat än övriga. De är heller inte lättare att påverka med attitydpåverkan än andra personer. ”Attitydpåverkan har störst effekt bland dem som har bäst infrastrukturella förutsättningar att resa utan bil.”⁴

² SACTRA, 1994, Standing Advisory Committé on Trunk Route Assessment

³ Waldo, Åsa, 2003, Staden och resandet, Lund dissertations in sociology 49

⁴ Krantz Lindgren, Petra, 2001, Att färdas som man lär, Om miljömedvetenhet och bilåkande, Doktorsavhandling, Gidlunds förlag

- De flesta kommuner har idag en antagen Agenda 21. Hur stort genomslag denna har i den vardagliga planeringen skiljer sig åt mellan olika kommuner. Men i de flesta fall väger hållbarhetsargumenten lätt gentemot ”tillväxt” och ”utveckling”. Detta gäller till exempel vid många lokaliseringar av externa affärsetableringar och liknande. ”Infrastrukturprojekten legitimeras med trafikökningsscenerier och blir en förutsättning för växande trafik.”⁵
- Externa affärsetableringar är samhällsekonomisk lönsamma pga ”de förhållandevis moderata kostnader som är förknippade med privat biltrafik i svenska städer med kapacitetsstarka vägnät”.⁶ Detta betyder att vi har byggt ett trafiksystem i våra städer som har möjliggjort handelns utveckling med externa affärsetableringar.

Låt oss konstatera att det är aktiviteterna i infrastrukturen som genererar trafiken. Och därmed betyder det naturligtvis en hel del för trafiken var dessa aktiviteter lokaliseras.

....men helhetsgrepp nödvändigt

En hållbar utveckling, och ett hållbart transportsystem, kräver ett delvis förändrat synsätt på planering. Principer som man brukar framhållas för att åstadkomma det helhetsgrepp som krävs för hållbar utveckling är:

- integration
- öppen dialog
- intressentrelationer
- längre tidsperspektiv

Integration innebär att många fler specialiteter måste involveras i arbetet. När det gäller stadens transportsystem handlar det t ex om att stadsbyggare och trafikplanerare tillsammans ”stadsplanerar” i stället för att trafikplanera och bebyggelseplanera. I planeringen av stadens trafiksystem behövs även att andra specialiteter medverkar, t ex socialförvaltning, skolförvaltning etc, som också påverkar resandet i staden.

För att möjliggöra ett helhetsgrepp krävs en *öppen dialog*, såväl internt som externt, med olika intressenter och aktörer. Att planerare av olika profession ges möjlighet att samverka i en öppen dialog med samma tillgång till information, är kanske en självklarhet. Att medborgarna ges

⁵ Forsberg, Björn, 2002, Lokal Agenda 21 för hållbar utveckling – en studie av miljöfrågan i tillväxtsamhället, Doktorsavhandling, Statsvetenskapliga institutionens skriftserie, 2002:2, Umeå universitet

⁶ Svensson, Tomas, Haraldsson, Mattias, 2002, Konsekvenser av dagligvaruhandelns strukturomvandling, Slutrapport, VTI rapport 485 -2002

samma möjlighet är kanske ett svårare steg att ta, men något som sker på allt fler platser.

Att olika *intressenter* och aktörer ges möjlighet att medverka i planeringen är till vissa delar lagstadgat. I hållbarhetsfrågor, för att skapa ett hållbart, robust system är samverkan med olika intressenter av stor vikt. Om planeringen skall bli hållbar krävs en större möjlighet till engagemang från olika intressenter.

Att planera en stad måste naturligtvis göras utifrån ett *långt tidsperspektiv*. De miljöer som vi tycker tillhör pärlorna bland städer har ofta funnits i mer än tusen år. Här kan man fundera över hur det politiska systemet, med siktet på omval vart fjärde år, påverkar långsiktigheten i besluten.

Att bygga infrastruktur är inte tillräckligt

Som diskuterats har den fysiska byggda infrastrukturen stor inverkan på transporterna i en stad. De fysiska strukturerna som gator och vägar bör stödja miljöriktiga och resurshushållande vardagliga val hos företag och medborgare. Men åtgärder i den fysiska miljön måste samtidigt kompletteras av initiativ som skapar acceptans, medvetenhet och motivation att bryta icke hållbara handlingsmönster. Ett sådant sätt är ökad delaktighet i planeringsprocessen som diskuterats ovan.

En tät och funktionsintegrerad bebyggelsestruktur och en medveten planering för att undanröja fysiska och mentala barriärer för gående och cyklister ökar förutsättningarna för ett hållbart resande. Detta då kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar och villkoren för att gå och cykla förbättras. Men för att förändringar i de fysiska strukturerna ska få avsedd effekt krävs att de samverkar med andra incitament och styrmedel som pekar i samma riktning.

Här finns idag flera metoder och arbetssätt som stödjer denna typ av arbete: mobility management, dialogprojekt och fyrstegsprincipen för att nämna några. Här skall jag främst uppehålla mig vid Mobility Management.

Mobility Management – nya metoder för dialog och samverkan

Mobility Management är ”mjuka metoder för att påverka resan innan den har börjat”. Begreppet används såväl inom EU som av de flesta länder på kontinenten för att beskriva mjuka åtgärder som syftar till att på olika sätt påverka trafiken och dess tillväxt i riktning mot ett hållbart transportsystem.

Paraplybegreppet Mobility Management täcker både gamla och nya åtgärder. Samåkning, distansarbete, videokonferenser, nya servicekoncept, bilpooler, direktmarknadsföring mm fogas samman i ett system, där nya metoder för attityd- och beteendepåverkan ingår. Mycket sker i samarbete med näringsliv och olika organisationer.

Fyra ledord brukar användas för att beskriva vad Mobility Management handlar om:

- information
- kommunikation
- organisation
- samordning

Mobility Management kan också ses som mjukvaran (attityd och beteendepåverkan) som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder). Det handlar alltså om att på olika sätt effektivisera användandet av infrastrukturen.

Man kan också säga att Mobility Management handlar om att använda samma typ av verktyg i sin marknadsföring som bilindustrin alltid gjort. Dvs försöka att påverka attityder och beteende.

Forskning, bl a inom EU-projektet MOST med Lund och Karlstad som två av 35 testplatser, har visat att kombinationen av mobility management och fysiska förbättringar för cykel- och kollektivtrafik kan ge betydande effekter på biltrafiken. I Lund har man med denna kombination i princip lyckats hålla tillbaka trafikökningen. Nya siffror från Lund tyder också på att effekterna ökar efter några års arbete.

I Sverige var vi ganska sena med att anamma detta nya sätt att arbeta. Den första svenska konferensen i ämnet hölls år 2000 i Lund. Men på bara några år har intresset ökat stort. Idag finns sk mobilitetskontor i ett 10-tal svenska kommuner, och mångdubbelt fler använder detta arbetssätt. Arbetssättet finns beskrivet i flera viktiga policydokument som klimatpropositionen, infrastrukturpropositionen, och nu senast i kollektivtrafikkommitténs betänkande.

Vägverket har fått GD-direktiv på att man skall arbeta efter fyrstegsprincipen, vilken innebär att när behov av ny vägkapacitet uppkommer skall man:

- 1) först överväga åtgärder som påverkar transportbehov och färdmedelsval, dvs Mobility Management
- 2) prova åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, dvs Mobility Management eller väginformatik
- 3) pröva begränsade utbyggnadsåtgärder
- 4) överväga rena nyinvesteringar

Detta arbetssätt innebär naturligtvis en kulturrevolution i ett verk som alltid varit inriktat på att bygga infrastruktur. Därför går införandet sakta, och flera kommuner har hunnit testa principerna innan det fått fullt genomslag inom Vägverket.

Icke desto mindre är principen fastlagd, och i många länder tittar man idag nyfiket på det som händer i Sverige inom detta område. Mobility Management har kommit för att stanna, både som ett komplement till infrastrukturbyggande och ibland också som ersättning för det. Sakta men säkert börjar Mobility Management-tänkande ge avtryck redan på planeringsstadiet. Om detta skriver Linda Edvardsson på annan plats i detta nummer.

Kanske, kanske kommer vi inom kort att få se en kommun som klarar av att säga nej till nya externetableringar? Och vem vet, en dag får vi kanske imageskapande reklam om bussar och cyklar?

Delar av denna artikel bygger på texter som författaren skrivit till Vägverkets och Kommunförbundets kommande handbok för trafikplanering i städer, TRAST, Trafik för en attraktiv stad.

Den som vill veta mer om Mobility Management rekommenderas att gå in på www.mobilitymanagement.se.

Christer Ljungberg är tekn lic och VD för konsultföretaget Trivector Traffic. Han är också medlem i Boverkets stadsmiljöråd. Arbetet med hållbara transporter och stadens trafik ligger honom varmt om hjärtat. Hans favoritstad är Siena.