

# Hur planerar vi för morgondagens resande?

Planindikatorer för hållbart resande

Karolina Isaksson, K2



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# Stora utmaningar att hantera

- Inom EU står transporter för ca 25–30 procent av de klimatpåverkande utsläppen
- I Sverige för omkring 33 procent (avser inrikes trp) eller 47 procent om även utrikes sjöfart och flyg räknas
- Klimatmål, miljökvalitetsmål och transportpolitiska mål tydliggör vikten av att ändra rådande trender
- Det handlar också om livskvalitet (jfr Holmberg m fl 2011)

(Trafikverket 2013)



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# Hållbar mobilitet

...förutsätter ett skifte *bort från* en transport- och stadsplanering som gynnar ohållbara transporter *till en* transport- och stadsplanering som underlättar en övergång till gång, cykel och kollektivtrafik... och som dessutom möjliggör ett *minskat antal resor* och *kortare reslängder* per capita

Banister 2008



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# Jag forskar om förutsättningar för hållbar mobilitet i lokal policy och planering

- Det finns mycket kunskap om hur man *borde* göra
- Ofta finns även ambitiösa mål och ambitioner
- I praktiken präglas ofta arbetet av svårigheter
  - brist på konkreta strategier/operativ förmåga
  - målkonflikter, stigberoenden och makt
- Hållbar mobilitet upplevs ofta vara politiskt svårhanterligt
- Planindikatorer kan vara ett stöd i lokal policy och planering



# Bakgrund

## Stationssamhälle 3.0

Hur återskapas stationen som centralt nav i ett uppbrutet stadslandskap och ges förutsättning att fungera som katalysator för hållbart resande?



TÄBY



KTH Arkitektur  
och samhällsbyggnad

vti

FINDING A BETTER WAY

white

DELEGATIONEN FÖR  
HÅLLBARA STÄDER

ARQ

KUNSKAP OCH KOMPETENS

Stockholms läns landsting

# ”Det urbana stationssamhället” rymmer en stor potential

- Balanserar och kompletterar vanligt förekommande fokus på de stora städerna
- Möjliggör att arbeta kreativt med fysiska och sociala samband
- Stationssamhällen = ofta orter som har en gammal historia som genomsyras av kopplingen till kollektivtrafik
- Stationsnära lägen strategiskt viktiga för hållbart resande
- Det går att påverka resandet genom hur man planerar i stationsnära lägen



# Utgångspunkter om planering i stationsnära lägen

- Definitionen av stationsnära läge utgår från en dansk studie (Hartoft-Nielsen, 2002)
- Enligt denna är sannolikheten att välja kollektiva färdmedel framför bil störst för individer som bor och arbetar inom en radie av 600 meter från en station
- Viktigast för att stödja resandet med kollektiva färdmedel är att arbets- och besöksintensiva verksamheter lokaliseras inom 600 (eller möjligen 1000) meters avstånd från en station.

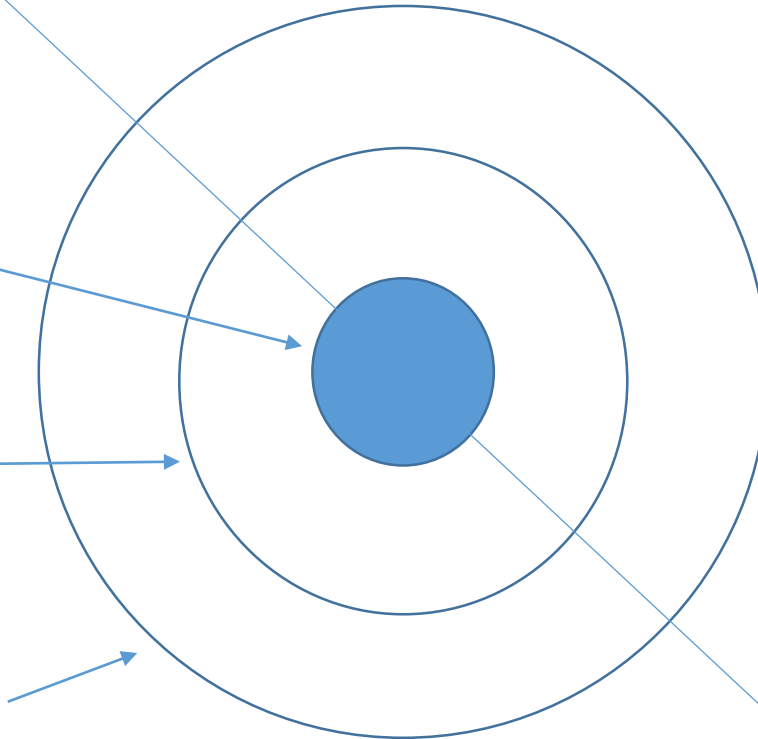


Stationsnärhetsprincipen kan gärna kombineras med principer om funktionsblandning

Tyngdpunkt på service

Tyngdpunkt på arbetsplatser/bostäder

Tyngdpunkt på bostäder



(efter en figur av Elin Henriksson)



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



# Planindikatorer – ett strategiskt verktyg för hållbar mobilitet

- Planindikatorer: ett sätt att i förväg analysera det väntade utfallet av en viss plan
- Schylbergs planindikatorer (2008) kan användas som stöd för planering i stationsnära lägen



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

## SCHYLBERGS PLANINDIKATORER (2008)

Planindikator	Förklaring
1. Resandeunderlag och urban densitet	T ex antal boende och antal arbetsplatser inom en viss radie.
2. Tillgänglighet till målpunkter	T ex antal målpunkter inom ett visst avstånd samt medelavståndet till viktiga målpunkter.
3. Koppling till stadskärna eller centrum	Faktiskt eller upplevt avstånd till stadskärna/centrum (topografi, överblickbarhet etc spelar också roll).
4. Funktionsstruktur i närområdet	T ex fördelning mellan arbetsplatser, bostäder och service. Vikten av lättorienterade och direkta stråk.
5. Tillgänglighet i gång- och cykelnätverket	Gång- och cykelvägnätets relativa effektivitet.
6. Stationens integrerade läge i staden	Stationens integration i förhållande till andra funktioner och målpunkter, samt förbindelserna dit.

# Planindikatorer är ingen exakt vetenskap

- Reduktionism är planindikatorers styrka och svaghet
- Val av färdmedel är ett sammansatt beslut där flera faktorer samspelar
- Det behövs en kombination av kvalitativa och kvantitativa mått för att utveckla relevanta indikatorer
- Planindikatorer bör utgå från generella principer men anpassas till lokala förhållanden och mål
- Process: rumslig ”inventering” av de stationsnära lägena i kombination med målgruppsanalys med framtidsperspektiv



# Att planera för både dagens och morgondagens behov

T ex

- Vilka bor på orten idag och vilka är de framtida invånarna?
- Hur ser vardagslivet för dessa ut idag och vad tror vi om framtiden?
- Aktuella trender och tendenser pekar inte alltid åt samma håll!
  - Peak car, ökat intresse för aktiva transporter och en mindre rumsligt utspridd livsstil?
  - Ett lugnare tempo i vardagen...?
  - Ökad upplevelse av stress och tidbrist (jmf Fuehrer 2010)
  - Hur påverkas transportbeslut av politik på andra områden, t e x ökad valfrihet skola, dagis
  - Ökad mobilitet på arbetsmarknaden och krav på att man ska ta ett jobb långt bort?
  - Fritidens komplexitet



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# ”Sprickor” i bilregimen

- » ”Peak car”/ ”Peak travel”
- » Generation Y – andra värderingar
- » Predict and provide ersätts av andra ansatser
- » Ökad medvetenhet om knappa resurser

(Geels et al 2012)



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# Behovet av visioner för hållbar mobilitet

A key to the development of sustainable transport futures lies in the conceptualization and definition of different futures

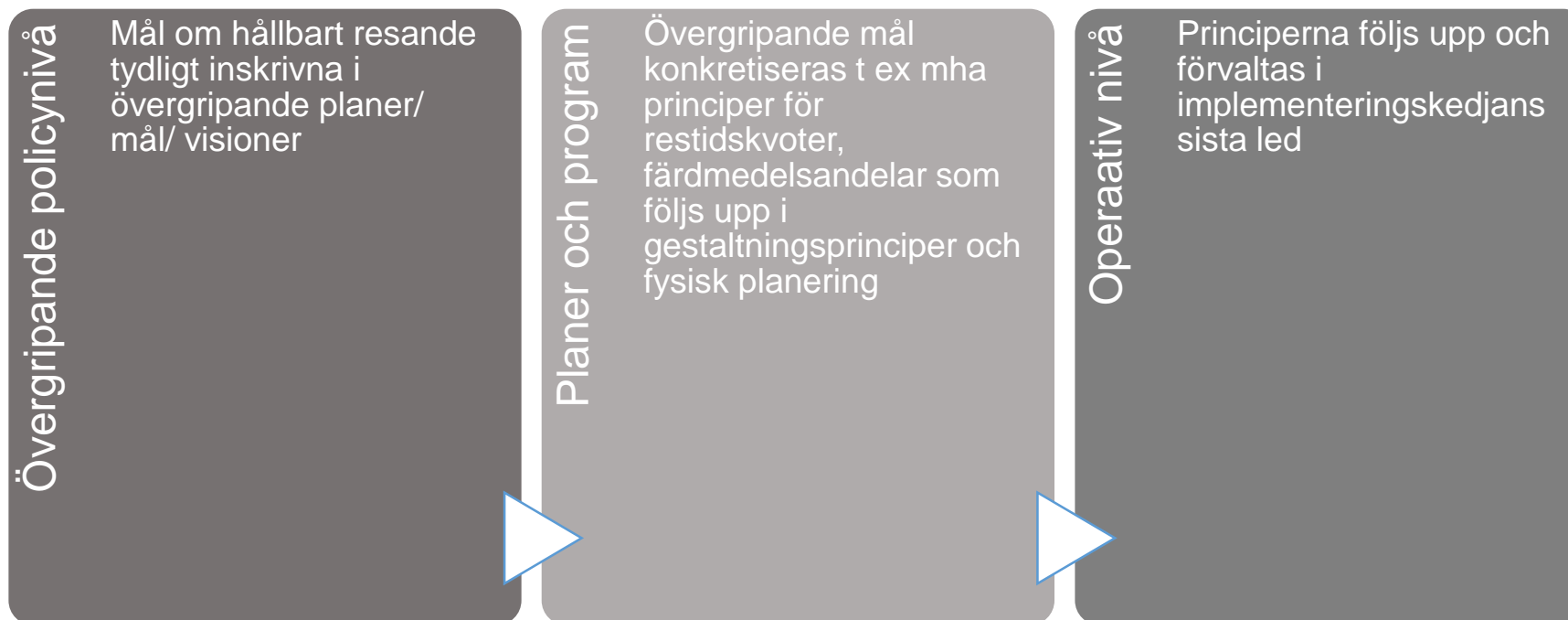
(Tight et al, 2011, p. 1580).



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

---

# En strategisk planeringsprocess



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

# Hur gick det i Västra Roslags Näsby??

Principiella rekommendationer som sedan operationaliseras i den kommunala planeringen, t ex

- Säkerställ tillgången till lokal service i det stationsnära läget
- Flytta äldreboendet närmare stationen
- Förstärk knutpunktens potential med genomtänkt placering av busshållplatser, parkering av cykel och bil

- 16 maj 2014

- Lokalisering av förskolor och skolor så att hållbart resande underlättas
- Initiera lokal bilpool för helgärenden?
- Stöd det växande cyklandet i den framtida planeringen
- Trygghet och trivsel, säkra stråk och trivsam stationsmiljö
- Komplettera den fysiska planeringen med mobility management



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK



# Tack för uppmärksamheten!

Karolina.isaksson@vti.se



KUNSKAP OCH KOMPETENS  
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK