



Bryt bilberoendet

Hur ser lösningarna på klimatkrisen ut? Det enkla svaret är att utsläppen måste bort. Resandet är en väsentlig del av utsläppen – för svenskarna runt en fjärdedel av de utsläpp de förorsakar.

Merparten av de reserelaterade utsläppen, runt 40 %, kommer från semesterresorna om man räknar på ett årligt sätt, dvs tar med utrikesresornas utsläpp i sin helhet. Nästa stora del kommer från pendlingsresorna. Den dagliga reslängden per person är i genomsnitt runt 30 km. Övriga utsläpp kommer från det som kallas serviceresor: att göra inköp, hämta och lämna barn, också det med likartad reslängd, samt från fritidsresor, att göra utflykter samt hälsa på släkt och vänner. De senare resorna är ofta något längre, på 6 – 8 mil varje gång.

Eftersom omställningen kommit igång alldeles för sent är det nu uppenbart att tekniska lösningar och biobränslen inte räcker, utan det är också nödvändigt att allt detta resande minskar.

Restidsvinster finns inte!

Det är välkänt via resvaneundersökningar att människor dagligen använder runt en timme för att förflytta sig. Detta gäller även tio, tjugo år tillbaka i tiden eller längre, och även i andra länder. En enkel slutsats blir då att det inte finns något som kan kallas restidsvinster. Går det fortare att resa så gör människor bara helt enkelt längre resor!

Detta avspeglar sig tydligt i diskussionen om nya vägar. Trafikverket gör beräkningar som visar att utbyggda vägar ger restidsvinster för bilisterna. Eftersom dessa bilister ofta är mer välavlönade än kollektivtrafikresenärerna verkar utbyggnaderna löna sig samhällsekonomiskt, och vägnätet har därför byggts ut mer och mer.

Det faktum att människor lägger lika lång tid nu som förr på de dagliga resorna leder till en enkel slutsats, nämligen att det inte finns några restidsvinster. Det utbyggda vägnätet har i stället gjort att människor kunnat bosätta sig allt längre från sina arbetsplatser. Det har också blivit enklare att handla i större orter en bit bort, vilket bidragit till att landsbygden utarmats.

Alternativa möjligheter

Ett alternativ till dagens sätt att resonera om sitt resande kan man läsa i en intervju med den familj som utsågs till "årets lundacyklister". De har valt att bosätta sig så att de har nära till arbete och fritidsaktiviteter, och väljer semestermål efter hur man kan ta sig fram per cykel och med kollektivtrafik.

Vanliga invändningar brukar då bli att alla inte kan cykla, att folk på landsbygden måste kunna bilpendla, och att handikappade måste ha tillgång till bil. Men det finns goda motargument. Även om inte alla kan cykla (eller, för den delen, åka bil eller åka kollektivt), så tillhör de allra flesta svenskar den grupp som både kan cykla eller åka kollektivt. Vad gäller landsbygdsborna, så står de



bara för två procent av utsläppen från bilresandet. Därför bör riksdagen besluta om bra stöd för en omställning riktad till denna grupp.

Vilka ska vi påverka?

För att komma ifrån bilberoendet (och flygberoendet) behöver miljörelsen arbeta både gentemot politiker och gentemot allmänheten. Vi behöver påminna politikerna om att deras väljare har tagit till sig klimatfrågan och vill att politikerna gör något.

Samma väljare är dock motståndare till all förändring som rubbar de invanda mönstren, vilket politikerna har väldigt klart för sig. Denna problematiska motsättning är dock inte huggen i sten. Allmänhetens sätt att vara, tänka och bete sig förändras hela tiden. Även om vi kan tycka att det går långsamt, så finns det exempel på att större förändringar också kunnat ske på kort tid.

Många åtgärder för att få ner utsläppen från bilarna ligger på riksplanet, och där arbetar vår riksförening redan mot våra folkvalda politiker. Det finns dock ett antal frågor som beslutas på regional eller lokal nivå. Regionerna har i praktiken ett stort inflytande över hur den regionala transportinfrastrukturplanen ser ut. Kommunerna för sin del styr via det kommunala planmonopolet och framför allt via sina översiktsplaner, som ska revideras varje mandatperiod.

Hur kan vi lokalt i Naturskyddsföreningens kretsar påverka olika grupper för att få utsläppen från resandet att minska?

- 1) Vi kan påverka den lokala politiken bland annat genom att svara på remisser om kommunens planer. Den viktigaste är översiktsplanen, som ska revideras varje mandatperiod. Att hitta tillfällen att prata med lokala politiker är kanske inte så lätt, men man får inrikta sig på att under lång tid bygga upp ett kontaktnät.
- 2) Ett alternativt sätt att påverka lokal politik är att gå via kommunens tjänstepersoner. Dessa har ofta politikernas öra, och styrs i högre grad av fakta från trafikforskarna. Att tillsammans med en teknisk förvaltning ordna något arrangemang (som en cykeldag eller en "bilfri dag" när en bilgata tillfälligt blir en gågata) är ett sätt att knyta kontakter med tjänstepersonerna. Sådana kontakter gör det möjligt att diskutera strategi och få reda på vilka förslag som kan vara lättast att få igenom.
- 3) Allmänheten kan man nå genom olika publika evenemang. Det kan vara en trädgårdsdag, en skördefest, en hamnfest eller något annat där föreningen kan vara med utan att behöva arrangera allt själv. Föreläsningar på biblioteket om trafikfrågor är också en god idé, om de kan kopplas till konkreta lokala frågor.

Ett annat sätt att få prata med många människor är att genom sina privata kontakter ta en diskussion med andra föreningar, med skolor och med idrottsföreningar. Har de något på gång som man kan haka på, eller finns det intresse för något samarrangemang?



Vilka är våra budskap?

Man ska inte sticka under stol med att det finns problem i kommunikationen. Det är lätt att prata sig varm för mer cykling och kollektivtrafikresande, men svårare att få fram budskapet att folk bör köra bil betydligt mindre än förut och i stället flytta närmre arbetet igen. Det är också svårt att nå vanebilisterna, de som använder bilen varje dag. Det är denna fjärdedel av bilisterna som står för 90 procent av utsläppen från personbilarna, och deras vanor är väl befästa.

Men vi har ju argument. Det är klimathotet, ekonomin (iallafall i många fall), och hälsan. Det bästa argumentet för att bryta bilberoendet kan nog vara just hälsan: att man mår bättre av att gå och cykla i större utsträckning. Detta är väl bevisat och svårt att säga emot.

När det gäller semesterresorna går det att måla upp en ljus framtid med cyklar med full packning i ett sommarsoligt landskap med ett avlägset mål. Det går också att visa på hur mycket man upplever på en tågsemester ner i Europa eller norrut i vårt eget land.

För pendling och serviceresor måste det finnas infrastruktur. Där blir vår uppgift att peka på vilka nya cykelbanor som behövs och på att det behövs bussförbindelser som är tätare och når fler småorter. För mindre orter är det också viktigt med cykelbanor som leder in och ut ur tätorten, så att barn lätt kan cykla till skolan och vuxna kan cykla till en lämplig busshållplats.

Beslut om cykelbanor inom en ort tas i allmänhet av den egna kommunen, men när det gäller cykelbanor längs det statliga vägnätet är det vanligt med samfinansiering mellan kommunen och Trafikverket (hälften var). Beslut om kollektivtrafik – både turtäthet, turdragning och priser – ligger på regionerna.

När det gäller bilarna kan man försöka minska deras dominans genom att minska antalet parkeringsplatser. För varje bil i Sverige finns det idag åtta parkeringsplatser. Denna prioritering av bilismen i städerna gör det svårare att ta sig fram till fots och per cykel, vilket hindrar omställningen. Här kan man försöka ändra kommunens parkeringsnorm, bland annat så att antalet p-platser per boende minskas vid nybyggen.

Ett sätt att fördjupa kontakten mellan den lokala kretsen och kommunen är att göra en cykelkarta. En sådan visar hur man kan ta sig fram på cykel inte bara i tätorterna utan också på landsbygden utanför. I dagsläget har jag lagt in cyklingsbara vägar från Skåne och upp i Halland, Kronoberg, Blekinge och Kalmar och arbetar norrut. Hör av er i god tid före nästa sommar om ni vill ha en karta!

Tomas Björnsson, ordförande i Lunds Naturskyddsförening

0708-138158, cicero@rtb.se



Källor: Statistik finns i de nationella resvaneundersökningarna från Trafikanalys (trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige)

Lunds Naturskyddsförenings hemsida har mycket om cykling. Vi har också gjort ett antal skrifter om bland annat tågresor och om bra böcker i klimatfrågan (lund.naturskyddsforeningen.se/material)

Böcker:

Björn Forsberg: Fartrusiga – om en gränslöst massmobil tid och vår fossilfria morgondag

Johansson-Lagercranz: Cykla – två hjul som förändrar världen

Alexander Ståhle: Alla behöver närhet (om stadsplanering)

Forskning: Trafikforskning på svenska finns hos t ex:

K2 – Kollektivtrafikcentrum i Lund: www.k2centrum.se/nyheter

VTI – Statens väg och transportforskningsinstitut i Linköping: www.vti.se