HÅLLBARA VARDAGSRESOR I HANINGE

En etnografisk studie om haningebornas resvanor och vardagsgeografi

Rapport 2013
Sweco Strategy AB

Haninge kommun SWECO

FÖRORD

Haninge kommun efterfrågar en djupare förståelse för medborgarnas resvanor, mobilitetsmönster och val av färdmedel. Frågorna är viktiga för kommunens utveckling eftersom de berör både kommunens pågående hållbarhetsarbete och arbetet med att erbjuda en attraktiv regional stadskärna där kommunens invånare vill promenera och cykla i större utsträckning. I grund och botten handlar det dock om människornas vardagsliv och de dagliga vanorna kring hur var och en väljer att resa och röra sig. Nyckeln till ett framgångsrikt utvecklingsarbete ligger därför i att förstå de kulturella och sociala sammanhang där vardagsresorna sker. Då kan man även förstå vilka drivkrafter som ligger bakom beteenden och val samt hur förutsättningarna för att förändra dessa ser ut.

Den här rapporten förmedlar ett medborgarperspektiv på platsen och bygger på en etnografisk studie som har genomförts av Sweco Strategy under hösten 2013.

I rapportens inledande kapitel beskrivs projektets bakgrund och metod närmare. Här finns också en kortfattad sammanfattning av studiens viktigaste slutsatser. Därefter följer ett kapitel med tydligt individperspektiv - ”Personliga resor och vardagsgeografi” - där sex haningebor delar med sig av sina vardagserfarenheter kring resor och mobilitet. I kapitel tre växlar perspektivet från människa till fysisk struktur, i en beskrivning av ”Närmiljöns mentala kartor”. Slutligen sammanförs och diskuteras insikter och slutsatser i ett reflekterande slutkapitel, som också innehåller rekommendationer till Haninge kommun inför framtida utvecklingsarbete.

Trevlig läsning!
Petra Bäckman, Emma Andersson och Johanna Lundberg
Sweco Strategy AB

SWECO

RAPPORTENS SLUTSATSER I KORTHET

Varför görs många korta resor med bil inom kommunen?

- Majoriteten av vardagsresorna är kedjeresor, det vill säga resor som innehåller flera delmål. Vid kedjeresor underlättar bilen vardagsplanering och tidseffektiva lösningar.
- I den studerade målgruppen är familjelivet centralt. Krav på samordning med andra familjemedlemmar används som argument för att använda bilen – även för korta resor.
- Det finns en rumslig uppdelning i kommunen. Den naturliga kopplingen mellan olika målpunkter är idag bilvägar.
- Jämfört med kollektivtrafiken upplevs bilen som trygg och tillförlitlig. Att använda bilen är ett sätt att minska risken för förseningar, samtidigt som resenären kan vara flexibel och anpassa sig efter oförutsägbara händelser.
- Inköp och transport av matvaror och sällanköpsvaror sker lokalt inom kommunen. Vid dessa tillfällen framhålls bilen som ett förenklande hjälpmedel.
- Trafikproblem eller parkering utgör inget hinder för bilresor inom Haninge. Brist på parkeringar eller risk för bilköer - som på andra sträckor kan få haningeborna att välja andra färdmedel - anses inte vara ett problem inom kommunen.

Hur ska närmiljön planeras för att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik?

- Närhet till busshållsplats och täta avgångar gör att bussåkande till Stockholm upplevs relativt enkelt och oproblematiskt.
- Buss- och tåglinjer som går direkt till Stockholm från olika platser i kommunen uppskattas. Alternativen ökar känslan av flexibilitet.
- Närmiljön bör planeras för att undvika risken för cykelstöld och vandalisering. Idag tvingas haningecyklister att använda så kallade ”skruttcyklar” eller ”busscyklar” när de ska lämna sin cykel obevakad vid arbetsplats eller busshållsplats.
- Närmiljön runt Haninge centrum bör förses med förutsättningar för ett eget ”promenadspråk”. Idag saknas vägledning för gång- och cykeltrafikanter i form av referenspunkter och skyltar som inte utgår från ett bilperspektiv.
- Haninge kommun bör tillhandahålla möjligheter för tillfällig bilanvändning, exempelvis i form av bilpool.

SWECO

INNEHÅLL

1.
INLEDNING

2.
PERSONLIGA RESOR OCH VARDAGSGEOGRAFI

3.
NÄRMILJÖNS MENTALA KARTOR

4.
RESULTAT OCH UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

SWECO

1. INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Haninge kommun gjorde en resvaneundersökning under 2011 som bland annat visade att cirka hälften av de bilresor som antingen startar eller slutar i Haninge utgörs av resor *inom* kommunens gränser och är i genomsnitt 5 km. Resultatet väckte två frågor att undersöka vidare:

Varför görs många korta resor med bil inom kommunen?

Hur ska närmiljön planeras för att underlätta för gång, cykel och kollektivtrafik?

Dessa två frågor har varit utgångspunkt för den studie som presenteras här. För att fördjupa kunskapen om det vardagliga resandet i Haninge kommun har Sweco Strategy genomfört en kvalitativ studie med etnografiskt angreppssätt. Syftet är för det första att få förståelse för de vardagliga sammanhang där resorna sker samt att få exempel på beteenden och vanor som har betydelse för färdmedelsval och som påverkar människors rörelsemönster. Studien är en del i Haninge kommuns långsiktiga arbete med att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik, för att nå kommunens uppsatta klimatmål.

SWECO

METOD

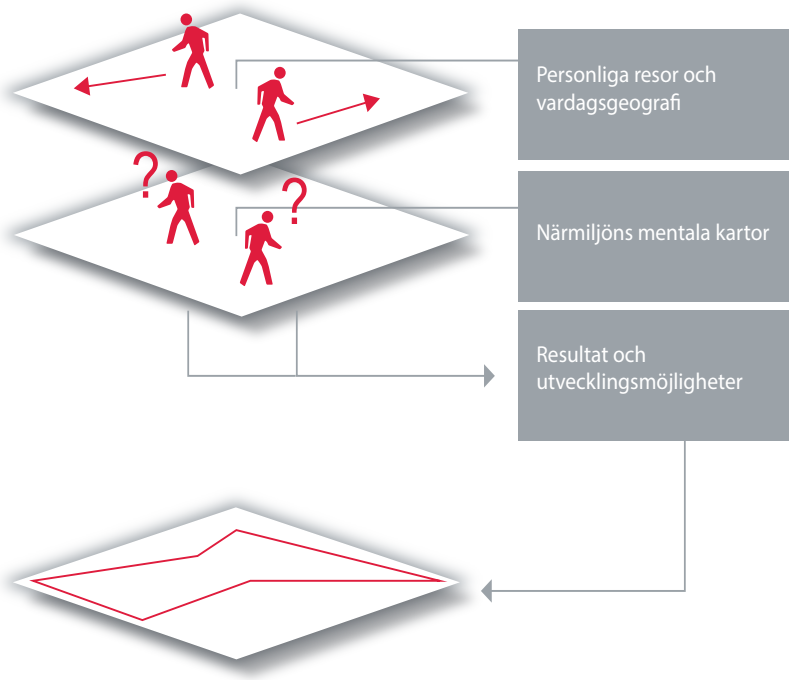
De vardagliga resorna är starkt kopplade till vanor, beteenden och sociala sammanhang. För att förstå resvanor på djupet krävs ett helhetsperspektiv och en öppenhet för att se samband mellan olika vardagliga företeelser. Genom etnografiska metoder är det möjligt att nå bortom orden, att belysa tankebanor och associationer som inte tydligt uttrycks och att fånga även det omedvetna eller underförstådda.

Sweco Strategy har valt att kombinera två etnografiska arbetsmetoder:

1. **Personliga resor och vardagsgeografi.** Swecos konsulter har gjort deltagande observationer under vardagsresor i sex hushåll i Haninge, samt djupintervjuer om resande, logistik och vardagsgeografi. För att hitta potentiella informanter har Haninge kommun annonserat om studien på sin hemsida. För att få en så stor spridning som möjligt valdes informanter i olika åldergrupper och livssituationer. Genom att anta ett medborgarperspektiv och utgå från verkliga exempel dokumenterades hur och varför enskilda individer rör sig mellan olika resmål. Informanterna har själva fått rita in sina vanligaste färdvägar på en karta och berätta om färdmedelsval och resmål.

2. **Närmiljöns mentala kartor.** Genom att utgå från platser som Haninge kommun valt ut som intressanta har Swecos konsulter undersökt den mentala kopplingen mellan olika platser. Genom promenadobservationer och informella samtal med människor ute i de aktuella miljöerna har associationsbanor och mentala samband kartlagts – både mellan olika platser och mellan den geografiska och den mentala kartbilden av Haninge.

Tillsammans ger dessa metoder ett helhetsperspektiv där relationen mellan människa och fysisk miljö står i fokus.



SWECO

2. PERSONLIGA RESOR OCH VARDAGSGEOGRAFI

Olika faktorer påverkar

Hur människor väljer att resa och röra sig beror av en mängd olika faktorer. Tidigare forskning kring resvanor visar att resan styrs av tre olika slags påverkansfaktorer: individuella-, externa-, och resspecifika faktorer.(1) De individuella faktorerna är ofta kopplade till resenärens vanor, attityder och preferenser. De externa faktorerna syftar till sådant som varierar i tid och rum som resenären sällan kan påverka inför resan (exemeplvis väder och klimat). De resspecifika faktorerna är kopplade till staden och den fysiska strukturen (exemeplvis ärende, resväg, och avstånd).

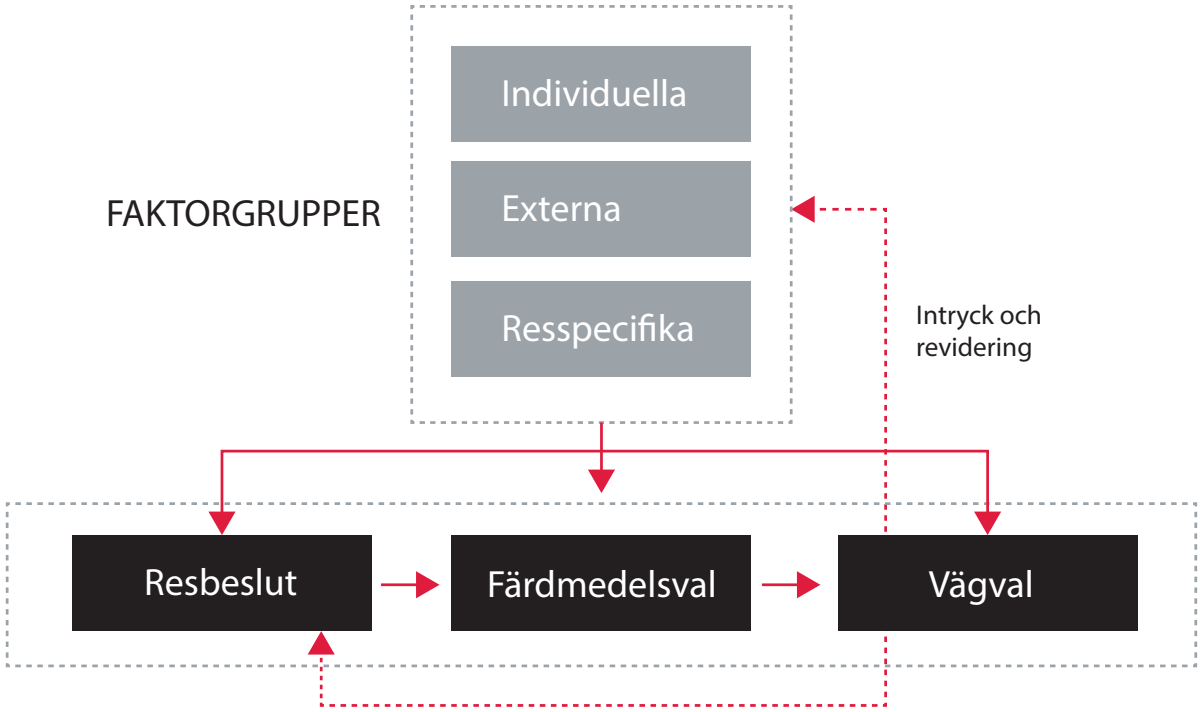
Att se på resande utifrån dessa tre olika nivåer(2) synliggör resbeteendets komplexa karaktär och gör det lättare att förstå olika delbeslut och dess orsaker. Genom att vara medveten om de olika faktorerna blir det också lättare att rikta eventuella insatser för förändring på rätt sätt i kommande planering.

Modellen visar att ju oftare en resa sker, desto mindre återkoppling och revidering sker av det enskilda resbeslutet. En vanemässig resa är därför svår att ändra. Värt att notera är att de allra flesta av de resor som beskrivs i det här kapitlet är just vanemässiga och återkommande. De tillhör alltså den svåraste kategorin resor att förändra.

---

(1)Lindelöw (2009) Strategier för ett ökat gående och cyklande - en litteraturstudie om olika faktorers betydelse. Instutionen för Teknik och samhälle. Lunds Tekniska Högskola

(2) Modellen till höger innehåller dessutom tre olika delbeslut inom varje resebeslut. Delbesluten bör man också vara medveten om, men dessa delar kommer inte att fördjupas i denna rapport



SWECO

PERSONLIGA RESOR OCH VARDAGSGEOGRAFI

I detta kapitel presenteras porträtt av sex olika haningebor och vardagsresenärer. Deras respektive resvanor beskrivs utifrån vilket färdmedel de använder, samt utifrån de tre nivåerna av påverkansfaktorer som beskrivits tidigare. Kombinationen av de olika påverkansfaktorerna gör att varje individ har sina egna unika förutsättningar för varje enskild resa som ska göras och de beslut som då fattas kring vägval och färdmedel. Syftet med informanternas berättelser är att få verkliga exempel på hur förutsättningar för hållbara vardagsresor kan se ut för några haningebor.

Var och en av informanterna har också ritat sin egen vardagsgeografiska karta och märkt ut sina vanligaste färdvägar och resmål inom Haninge kommun. Kartorna visar exempel på hur haningebornas lokala liv kan se ut och kan också användas som ett jämförelsematerial med närmiljöns mentala kartor som presenteras i kapitel tre.

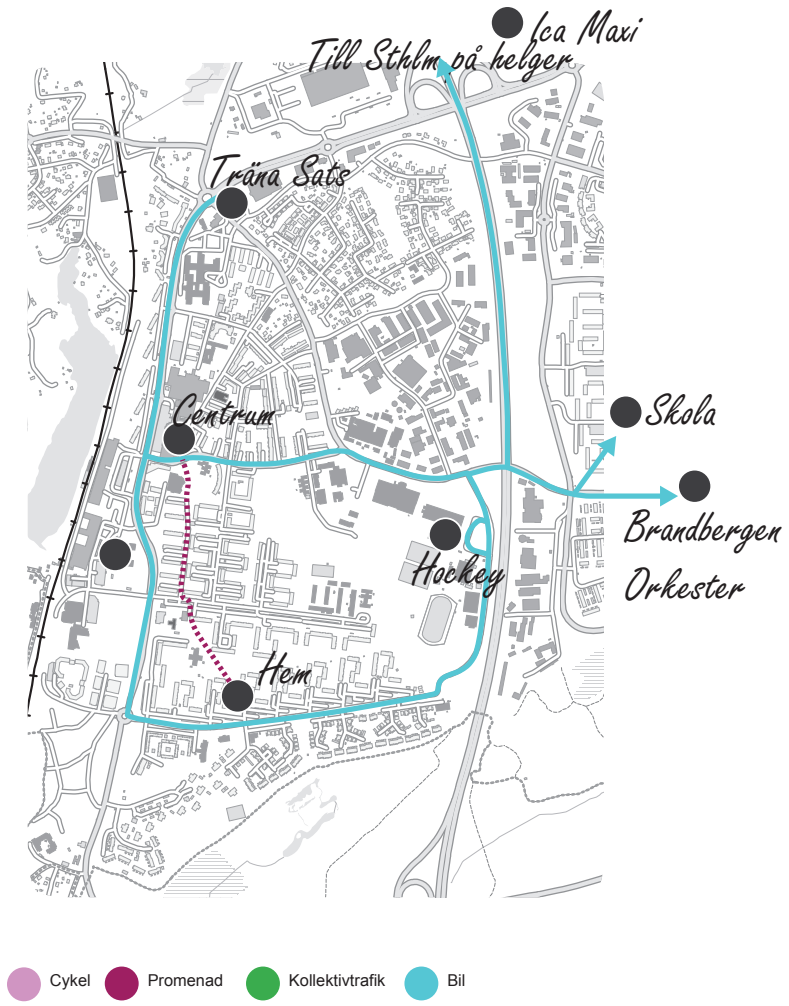
SWECO

Björn, 34

Färdmedel: Bil

Björn är en bilåkare i alla lägen, trots att han bara har en knapp kilometer mellan hemmet och jobbet. Han har en stor och aktiv familj med aktiviteter både inom och utanför kommunen, vilket kräver noggrann vardagsplanering, samarbete och logistik. Familjen har i dagsläget bara en bil men önskar att de hade två. Björns fru åker alltid buss till jobbet på Södermalm, medan Björn är den som huvudsakligen kör bilen. Detta innebär också att han ansvarar för alla korta resor på hemmaplan (inom kommunen), t ex storhandling, skjuts till skola, hockeyträning, orkester samt upphämtning av hustrun på busshållplatser i de fall de ska träna eller handla gemensamt efter jobbet. Två bilar skulle göra att de kunde dela lika på ansvaret för ärenden och skjutsningar, tror Björn.

Kommentar till kartan:
Björn bor i lägenhet i Handen, nära Haninge centrum, men vistas sällan i centrum. Han rör sig i utkanten av området för den regionala stadskärnan mellan spridda målpunkter som skulle vara lätta att nå till fots eller cykel om det bara gällde förflyttning mellan en eller två av dem. För Björn är det oftast en kedja av stopp och dessutom transport av sportutrustning eller matkassar, vilket gör att bilen känns oumbärlig. Björn promenerar mycket sällan, men planerar att både cykla och promenera mer när barnen blivit så stora att de inte behöver skjutsas runt. Han tror att det kommer att kännas mer avslappnande eftersom han alltid ”lägger upp ett så pressat schema” när han har bilen.



SWECO

Individuella faktorer:
Familjeflexibilitet: Björn är alltid beroende av andra oavsett när han reser och han reser aldrig bara för att transportera sig själv. Antingen har han sällskap i bilen av någon som ska bli skjutsad eller så har han någon som väntar på att bli hämtad eller ärenden för att hålla familjelivet rullande som ska uträttas på vägen.

Externa faktorer:
Tidspress: Björn anpassar tidpunkten för resor till och från arbetet för att passa barnens skola och aktiviteter.

Resspecifika faktorer:
Transportera och frakta: Ofta innebär resorna även transport av matvaror, musikinstrument, idrottsutrustning mm. Saker som utan bil hade krävt extra planering, svettigt bärande eller hjälp från omgivningen är i Björns vardag oproblematiska och oreflekterade genom bilanvändning.

Kedjeresa A till B till C: De flesta av Björns resor innehåller flera stopp vilket bidrar till att bilen känns som ett så självklart val för honom. ”Skulle jag åka buss med sonen på morgonen, gå av, lämna och sedan stå och vänta för att åka tillbaka samma väg och sen gå till jobbet efter det, nej, det skulle ta alldeles för mycket tid” konstaterar Björn.

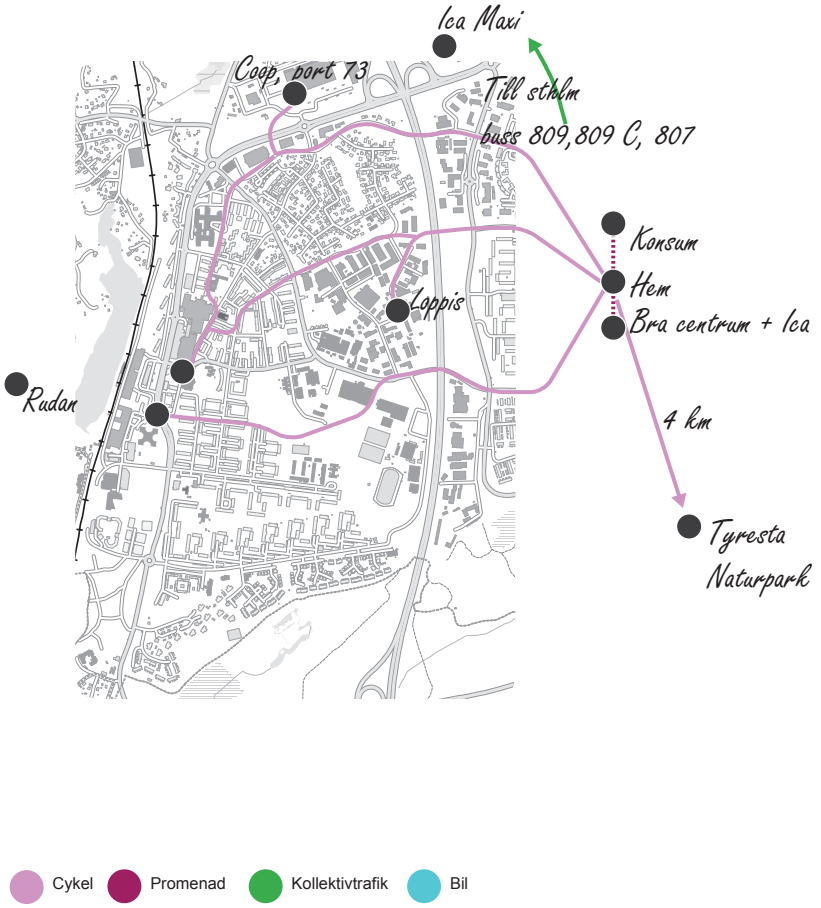
SWECO

Anja, 49

Färdmedel: Cykel

Anja är en inbiten cykelentusiast som talar sig varm för ett ökat cyklande. Inte för att hon egentligen tycker speciellt mycket om cyklandet i sig, utan för att hon har ett starkt miljöintresse och ett politiskt engagemang där hon särskilt brinner för miljö- och transportfrågor. Även om hon har körkort, har hon aldrig haft någon egen bil. Trots sitt regelbundna cyklande, eller kanske på grund av, upplever Anja det ofta som krångligt och otryggt – efter en cykelolycka som ung undviker hon att cykla nära biltrafik och söker sig till separata cykelbanor och gångvägar eller trottoarer där cykelväg saknas. Cykelvägarna i Haninge är enligt Anja dåligt snöröjda och det är svårt att ta sig mellan Brandbergen och Handen eftersom både motorväg och spårväg utgör barriärer som är svåra att ta sig över eller under. Anja säger att hon önskar att hon kunde ha tillgång till en bil ett par gånger i månaden för att köra till återvinningscentralen eller frakta hem något stort som hon vill köpa. Vid sådana tillfällen får hon vänta till någon av hennes vänner hälsar på och kan hjälpa henne.

Kommentarer till kartan:
Anja bor i Brandbergen och har ett liv med mer lokal förankring i Brandbergen än i Handen och Haninge centrum. Visserligen jobbar hon tillfälligtvis i Handen, men det är från Brandbergen hon utgår när hon tar bussen till Stockholms city och det är här hon gör snabba ärenden på Ica, Postombud och Apotek. I övrigt rör hon sig ändå över ganska stora avstånd inom kommunen, till sin favoritloppis i Handen, till Ica Maxi och storhandlar med dubbla cykelkorgar, till Tyresta naturreservat och till Rudan för rekreation och avslappning i naturen.



SWECO

Individuella faktorer:
Miljömedvetenhet: Anjas miljöintresse och ovilja mot bilismen motiverar henne att cykla och åka buss.

Resspecifika faktorer:
Dåligt väder: Anja gör i princip alla resor inom kommunen med cykel, men det som kan få henne att välja bussen är om vädret är dåligt. Anja nämner framförallt vinterväder med mycket snö, då hon upplever att det är omöjligt att ta sig fram i Haninge – trots dubbdäck på cykeln – eftersom snöröjningen av cykelbanor ofta dröjer.

Nära till hållplatsen: Tillgången till goda kollektiva kommunikationer är en av anledningarna till att Anja väljer att bo kvar i Haninge, för om hon flyttade till en mindre stad eller till en plats utan tåg och bussar i närheten skulle hon inte klara sig utan bil tror hon.

SWECO

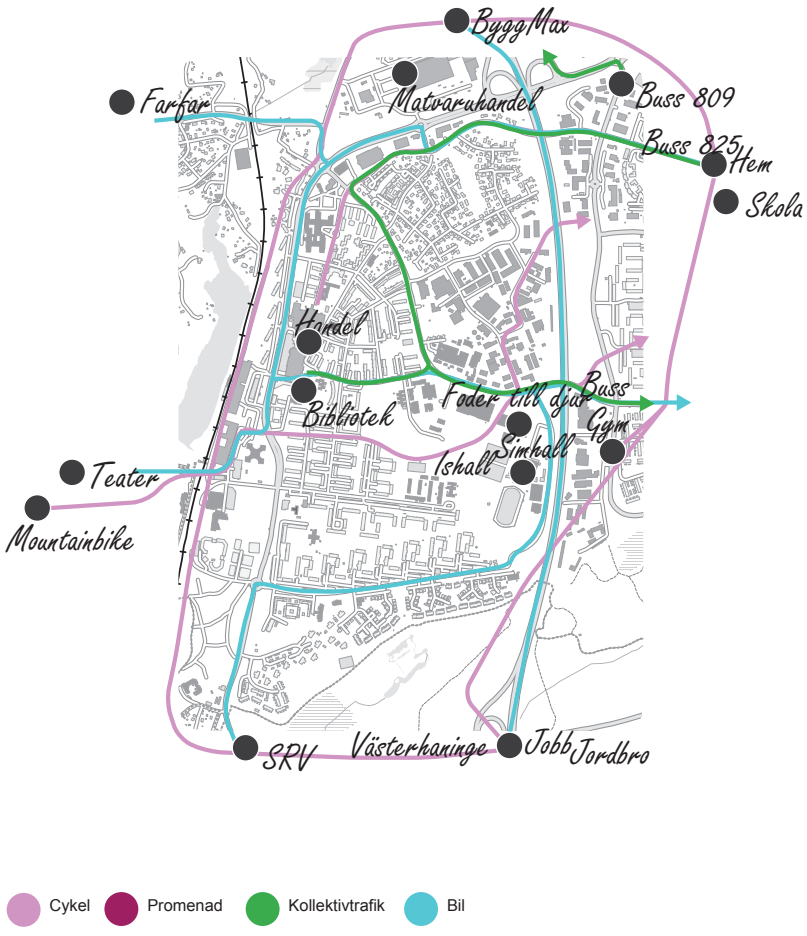
Jakob, 40 och Mia, 41

Färdmedel: Blandat

Jakob och Mia har tre barn och bor i villa i Vendelsö. Deras ambition är att inte åka bil i onödan, vilket oftast innebär att de inte tar bilen till jobbet eller att göra små ärenden i närheten. Jakob cyklar till busshållplatsen och tar buss till Gullmarsplan. Mia cyklar eller åker buss till jobbet i Jordbro. Mia uttrycker det som att hon försöker att cykla varje dag, men att det ibland är frestande att ta bilen och att hon också gör det någon dag i veckan. Dels för att det går så mycket snabbare för henne, bara 7 minuter till jobbet. Dels för att hon ofta följer yngste sonen till skolan och att det blir ett extra moment som underlättas av bilen.

Jakob och Mia skjutsar och hämtar inte heller sina äldre barn regelbundet utan har valt att köpa SL-kort som gäller både veckor och helger till barnen så att de ska kunna ta sig hem själva. Jacob och Mia är överens om att ändå ha en bil för de resor och tillfällen där bilen verkligen är praktisk, t ex när de handlar mat, köper byggmaterial till renoveringen av huset, när det blir bråttom till olika kvällsaktiviteter eller när barnen har missat bussen hem eller måste ha hjälp att skjutsa en cello. De är noga med att barnen ska tycka att det är roligt att vara aktiv – om de blir trötta och uttråkade är det bättre att ta bilen och behålla entusiasmen tycker föräldrarna. Likaså ska man inte göra det alltför svårt för sig i vardagen tycker Jakob och Mia – visst hade de kunnat köra maten i cykelkärra från Coop, men bilen förenklar för mycket just där för att avstå den bilresan.

Kommentarer till kartan:
Jakob och Mia beskriver en vardagsgeografi som är mycket utspridd. De rör sig regelbundet över hela kommunen och även utanför. Barnens aktiviteter och deras eget cykelintresse bidrar till flera resor utanför det dagliga arbetspendlandet. De växlar också anmärkningsvärt mycket mellan olika typer av färdmedel och färdmedelsvalet är inte tydligt kopplat till ett visst resmål eller en viss sträcka. Beroende på väder, humör, om de har ont eller gott om tid, om barnen ska följa med eller inte så kan de åka samma sträcka med antingen bil eller cykel.



SWECO

Individuella faktorer:
Miljömedvetenhet: Mia och Jakob är miljömedvetna och tar medvetna val generellt i vardagen, t ex att handla ekologiskt och ha en bil som går på etanol. Det bidrar till motivationen att låta bilen stå.

Hälsomedvetenhet: Det argument som ändå väger tyngst, framförallt för Mia, verkar vara viljan att röra på sig och leva hälsosamt. Att ”inte bli sittande i bilen” och ”att få vardagsmotion” återkommer i samtalet med Mia.

Cykel som hobby: Att cykla mountainbike i skogen är en hobby för både Jakob och Mia vilket gör att även cykling som färdmedel känns roligt.

Familjeflexibilitet: Det som kräver bil är ärenden som kopplas direkt till barnens behov och till hushållet.

Externa faktorer:
Dåligt väder eller oförutsedda händelser: Dåligt väglag eller oplanerade aktiviteter med barnen är anledningar till att Mia tar bilen istället för cykeln.

Risk för cykelstöld/vandalisering: Trots att de äger fina och bra cyklar måste Jakob ha en ”busscykel” som kan stå ute vid busshållplatsen över dagen och Mia har en ”gammal jobbcykel” som hon alltid tar till jobbet.

Resspecifika faktorer:
Transportera och frakta: Med tre barn och två djur är många av bilresorna transporter av mat och djurfoder. Mia och Jakob renoverar även källaren och fraktar även en hel del byggmaterial från byggmarknader och skräp till återvinningscentralen med hjälp av bilen.

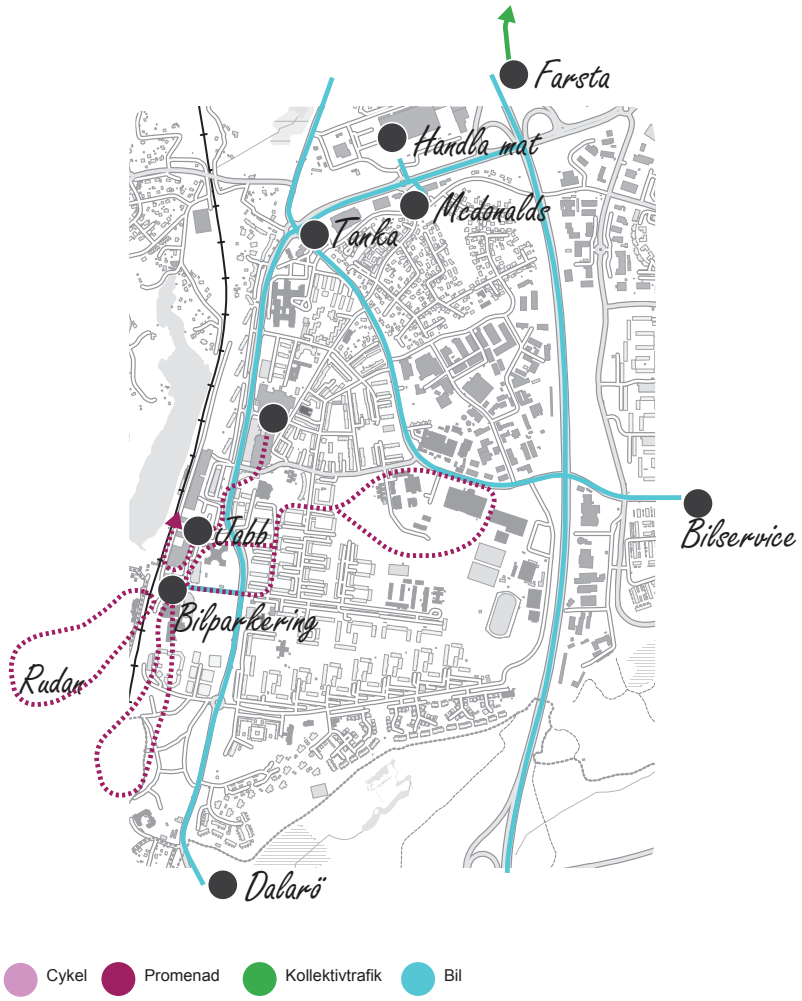
SWECO

Camilla, 61

Färdmedel: Bil

Camilla flyttade från Solna till Dalarö för sju år sedan för att bo permanent i familjens sommarhus. I samband med flytten tog Camilla körkort och skaffade en egen bil och blev bilburen som hon själv uttrycker det. Hon sa också upp sig från sitt jobb i Kista eftersom hon bedömde att det var omöjligt att pendla så långt och krångligt varje dag. Istället var hon arbetslös en period, innan hon hittade sitt nuvarande jobb i Haninge centrum. Camilla älskar att köra bil och skjutsar gärna andra – både familjemedlemmar och arbetskamrater eller grannar som behöver lift. Hennes vuxna dotter studerar i Stockholm och brukar samåka med Camilla in till Handen för att ta pendeltåg eller buss vidare.

Kommentarer till kartan:
Bilen används mest till målpunktresor mellan hem och jobb på vardagarna och på helgerna används den för att hälsa på familjemedlemmar runt om i Storstockholm. När Camilla kört till jobbet låter hon bilen stå där hon ställt den ända tills hon ska åka hem igen eftersom hon inte vill släppa sin gratisparkering som hon får när hon kommer tidigt, innan parkeringen är full. Om hon ska göra ärenden på lunchen eller gå ut och röra på sig tar hon sig istället en promenad runt i Haninge. Ska Camilla åka till Stockholm låter hon också bilen stå kvar vid jobbet och tar kollektivtrafik vidare.



SWECO

Individuella faktorer:
Känsla av frihet: Bilen ger Camilla en känsla av frihet, att inte vara bunden och att alltid kunna åka precis när man vill, vart man vill. Just den här kvällen för intervjun ska Camilla på middag med jobbet, men till skillnad från kollegorna tänker Camilla avstå från vinet. ”Jag dricker hellre vatten och vet att jag har bilen stående här så ja kan ta mig hem på ett bra sätt. Sen kan jag ta ett glas vin hemma istället!”

Resspecifika faktorer:
Långt till hållplatsen: Camilla bor på Dalarö och har 2 km till närmaste busshållplats där bussen enligt Camilla går en gång i timmen, ibland ännu mer sällan. Hon tror att om bussen gick oftare – minst en gång i kvarten – så skulle hon åka buss istället. Men hon skulle fortfarande ta bilen till busshållplatsen.

Resa till Stockholm: Camilla växlar mellan bil och kollektivt beroende på resmål. Ska hon resa inom kommunen är det alltid bil som gäller. Ska hon till centrala Stockholm är det annorlunda. I jobbet åker Camilla ofta in till centrala Stockholm men då åker hon alltid pendeltåg. Handens pendeltågstation ligger bara ett par minuters promenad från kontoret. Även om hon ska in till Stockholm på fritiden och har hemmet i Dalarö som utgångspunkt så åker hon kollektivt – halva vägen. Först tar hon bilen till Handen och tar pendeltåg därifrån, eller så ställer hon bilen i Farsta och tar tunnelbanan. ”Jag gillar att köra bil, javisst, men då ska det gå undan också. Att stå i bilkö passar inte mig, det kanske du förstår” förklarar Camilla.

SWECO

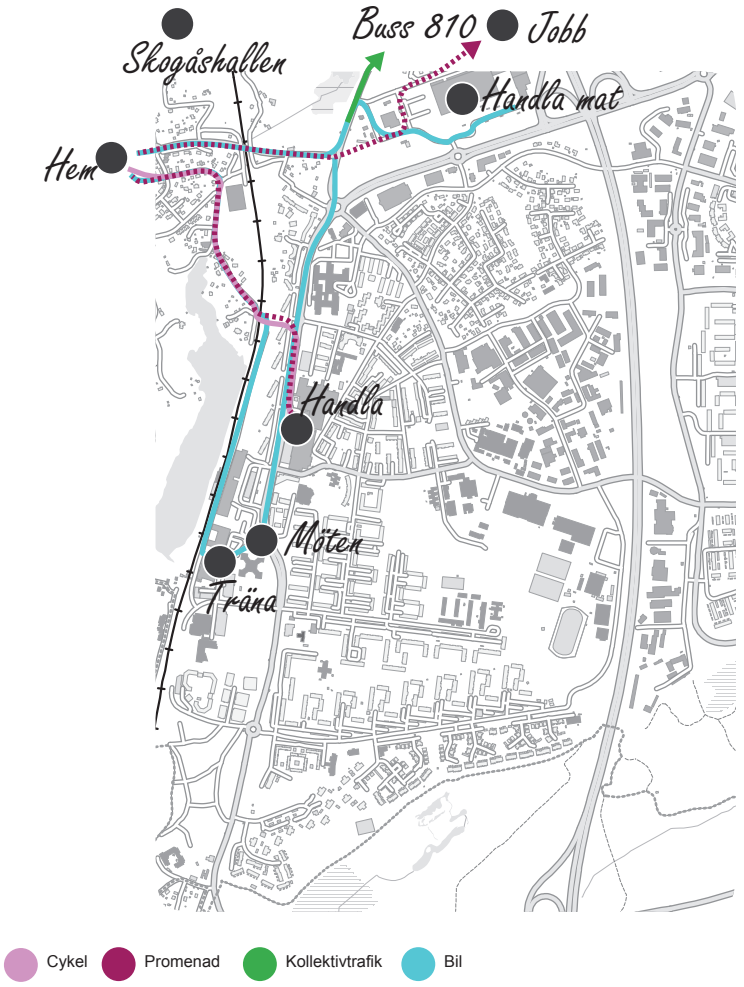
Tilde, 45

Färdmedel: Blandat

Tilde går och cyklar på vardagarna när hon ska till jobbet och åker bil på helgerna när hon hälsar på familj och vänner i andra delar av Stockholm. Hon bor med maken och två tonårsdöttrar i Kolartorp i en stor villa, 1, 5 km från kollektivtrafik, där hon bott i fyra år. Tidigare bodde de i Länna där de har kvar många vänner: Trots att Tilde inte tycker att hon är någon friluftsmänniska direkt så uppskattar hon tystnaden och möjligheten att komma ut i skog och mark, som finns där de bor nu, nära naturen.

Tilde och hennes man är överens om att bilen ska användas så lite som möjligt. Han cyklar överallt, hon promenerar helst men cyklar ibland för att spara tid. De har ”bytt ner sig” till en mindre och sämre bil än vad de hade förut, och fått kommentarer om detta från förvånade vänner. Tilde förklarar att de inte tycker att det är rätt att ha en stor, dyr bil stående oanvänd utanför huset hela veckorna, men säger att det kan vara svårt att få andra att förstå deras val. Hennes man försöker ibland att övertyga andra genom att påpeka när någon låter motorn stå på tomgång eller genom att argumentera för minskad bilkörning. Det tycker Tilde är att gå till överdrift – hon står för sitt val, men tycker att grannsämja och goda relationer är viktigare än att få andra att tänka likadant. Bilen är något som ska kännas lite lyxigt tycker Tilde. Att jämt och ständigt åka bil tyder på en lathet som Tilde inte gillar. Döttrarna har därför inte blivit bortskämda genom att få skjuts, utan har alltid fått klara sig själva och ta sig fram med hjälp av ”skruttcyklar” till bussen och buss eller tåg till skolan. När de någon enstaka gång blir hämtade vid tåget är det ett undantag, en extra lyx.

Kommentarer till kartan:
Att Tildes huvudsakliga sätt att färdas är genom promenader gör att hennes rörelsemönster får en naturlig begränsning. Hon rör sig framförallt mycket lokalt på sträckan mellan jobb och hem, ibland en avstickare in mot pendeltågstationen. Port 73 ligger nära hemmet och prioriteras därför framför Haninge centrum för inköp av olika slag.



SWECO

Individuella faktorer:
Miljömedvetenhet: Familjen har ett miljötänk när det gäller resor, inga onödiga tomgångskörningar och inga bilresor i onödan.

Hälsomedvetenhet: Tilde menar att promenerandet får henne att må bra, dels genom att hon får röra på sig men lika mycket att hon hinner bearbeta arbetsdagen och tänka igenom allt innan hon kommer hem – det gör att hon slappnar av lättare på kvällen. Att cykla och promenera hör ihop med positiv energi medan bilåkning tyder på lathet, tycker Tilde.

Cykel som hobby: Tildes man har ett cykelintresse som gör att han både cyklar på fritiden och som pendling till arbetet. Tillgång till cykelgarage, cykelspår i skogen och cykelvägar för pendling ser paret som viktiga fördelar med att bo i Haninge.

Externa faktorer:
Risk för cykelvandalisering: Döttrarna har alternativa cyklar, som Tilde kallar skruttcyklar, när de ska cykla till busshållplatsen. ”Det är alltid en risk att lämna cykeln. Om de någon gång har glömt dem över natten är det som på beställning att det har hänt något med cyklarna nästa morgon.”

Resspecifika faktorer:
Oförutsedda händelser: Tilde tar bilen om det dyker upp en händelse som bryter hennes dagliga vanor och rutiner. Om hon ska på jobbmöte i Haninge centrum tar det för lång tid att gå. Vid sådana undantag passar Tilde gärna på att utnyttja att hon väl har bilen, till exempel genom att handla mat.

Transportera och frakta: Undviker bilresor för stora matinköp genom att ha prenumerera på färdiga matkassar och köpa take-away.

Långt till hållplatsen: Har fått höra från sina döttrar och från sin mamma att det är för långt till bussen, vilket hon kommer att tänka på vid flytt i framtiden. Tilde vill inte att folk ska tycka att det känns för långt bort att komma hem till dem.

Målpunktsresa A till B: Tilde gör oftast inte några stopp på vägen eller tar några omvägar mellan hem och jobb. Eftersom hon promenerar blir det naturligt att gå raka vägen. Om det dyker upp tillfällen när hon i förväg vet att hon behöver göra fler delmålsstopp till exempel ett jobbmöte på annan plats eller inköp av mat, byter hon oftast färdmedel och tar bilen.

SWECO

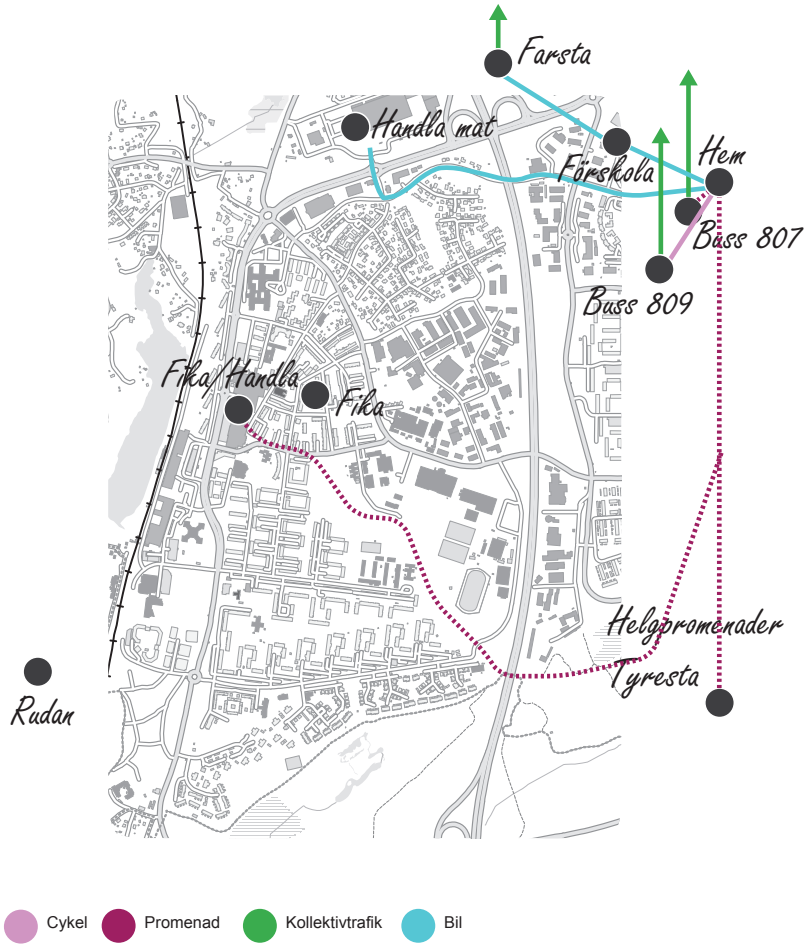
Jesper, 44

Färdmedel: Buss och bil

Jesper bor i en villa på Vendelsö och har en dotter på fyra år som bor hos honom varannan vecka. Jesper jobbar på Gärdet och pendlar in till Stockholm nästan varje vardag. Jesper använder olika färdmedel och hans resvanor är på många sätt kopplade till familjesituationen. De veckor som hans dotter bor hos honom är det många aktiviteter som ska synkas – exempelvis hämta/lämna på förskola och handla mat. Eftersom dessa veckor kräver tidplanering och flexibilitet används bilen framför kollektivtrafik: ”Jag kan inte riskera att sitta fast i kollektivtrafiken och komma sent till dagiset, det stänger när det stänger” berättar Jesper. Av miljöskäl vill han dock inte köra bil ensam hela vägen in till Stockholm. Istället åker han bil till Farsta och byter sedan till tunnelbanan in till Stockholm central.

De veckor som han inte har sin dotter boende hemma åker han alltid buss in till jobbet. Eftersom han – under dessa veckor – inte behöver samordna med förskola och mathandling är bussen ett smidigt alternativ. Generellt anser Jesper att kollektivtrafiken i Haninge fungerar bra och föredrar bussarna framför pendeltåget. Egentligen tror Jesper att han skulle klara sig utan en bil och har flera gånger övervägt att göra sig av med den. Däremot skulle han gärna vilja har möjlighet att använda bil vid enstaka tillfällen. Han har letat runt efter en bilpool i Haninge men inte hittat någon.

Kommentar till kartan.
Jesper använder olika färdmedel varannan vecka. De veckor som hans dotter bor hemma är bilen ett smidigt färdmedel. Ofta brukar Jesper kombinera matvaruhandel på port 73 med hämtning av dottern. De veckor som inte dottern bor hemma åker Jesper buss in till jobbet i Stockholm. På helgerna tycker Jesper om att promenera – antingen planlöst runt i Haninge eller till centrum för att fika. ”Jag har nog ett rätt lokalt liv ändå” förklarar Jesper.



SWECO

Individuella faktorer:
Miljömedvetenhet: Undviker att åka bil så ofta han kan eftersom han anser att det är ”resursslöseri” att åka bil ensam till jobbet varje dag.
Familjeflexibilitet: Det som kräver bil är ofta kopplat till de veckor som Jesper har sin dotter boende hemma.

Externa faktorer:
Fint väder: De dagar det är fint väder cyklar Jesper till en annan busshållsplats som ligger på längre avstånd från hemmet. Från den busshållsplatsen kan han ta en direktbuss in till Stockholm.

Resspecifika faktorer:
Målpunktsresa A till B: Jesper jobbar på Gärdet och pendlar till Stockholm nästan varje dag. De veckor som Jesper inte har sin dotter boende hemma åker han buss till jobbet.

Kedjeresa A till B till C: För att hålla tider och transportera sig mellan olika målpunkter använder Jesper bilen de veckor han har sin dotter boende hemma. Efter han har lämnat sin dotter på förskolan tar han ofta bilen till Farsta och byter sedan till tunnelbanan in till Stockholm central.

Busshållsplats nära: Det finns en busshållsplats bara några minuter från huset. Detta gör att det är smidigt att åka bussen in till Stockholm på vardagarna.

SWECO

Vad påverkar val av färdmedel i Haninge?

Individuella faktorer	
Familjeflexibilitet	
Miljömedvetenhet	
Hälsomedvetenhet	
Cykel som hobby	
Känsla av frihet	
Känsla av bekvämlighet	

Externa faktorer	
Oförutsägbara händelser	
Cykelvandalisering	
Dåligt väder	
Vackert väder	
Tidspress	

Resspecifika faktorer	
Matvaruhandel	
Fysisk struktur (avstånd, rumslig uppdelning av målpunkter)	
Nära till hållplatsen	
Långt till hållplatsen	
Transportera och frakta	
Resa till Stockholm	
Målpunktsresa A till B	
Kedjeresa A till B till C	

SWECO

De exempel på påverkansfaktorer som framkommit i den etnografiska studien visar vilka bakomliggande orsaker och situationer som kan göra att människor väljer ett visst färdmedel för en specifik resa. ***Sammanfattningen är ett användbart diskussionsunderlag för att väcka frågor och idéer kring vilka faktorer som Haninge kommun kan ha inflytande över - antingen direkt eller indirekt.*** Vissa faktorer kan tyckas självklara, till exempel att det är omöjligt för kommunen att styra över vädret, medan det är möjligt att utveckla trygga cykelparkeringar eller främja insatser för ökad hälsomedvetenhet bland kommuninvånarna. Andra faktorer kräver mer eftertanke kring långsiktiga och indirekta effekter. Kan det vara möjligt att genom fysisk planering minska upplevelsen av tidspress bland haningeborna? Kan kollektiva tjänster kopplas till transporter av avfall eller livsmedelsinköp för att minska bilberoendet i dessa specifika fall? Kan kommunen uppmuntra tillfällig bilanvändning genom samägda bilar, samåkningsinitiativ eller bilpooler.

Generellt går det att säga att de individuella faktorerna är sådant som syns i samhället i stort - till exempel en växande hälsotrend, ett cykelintresse som fått medial uppmärksamhet och spridning. Dessa faktorer kan fungera som inspiration och som hävstång i ett lokalt arbete men de är sannolikt inte unika för Haninge. De resspecifika faktorerna däremot är starkt kopplade till just Haninge och kommunens fysiska planering. Här finns det stor potential att påverka och skapa långsiktig förändring för haningeborna och de lokala resvanorna.

SWECO

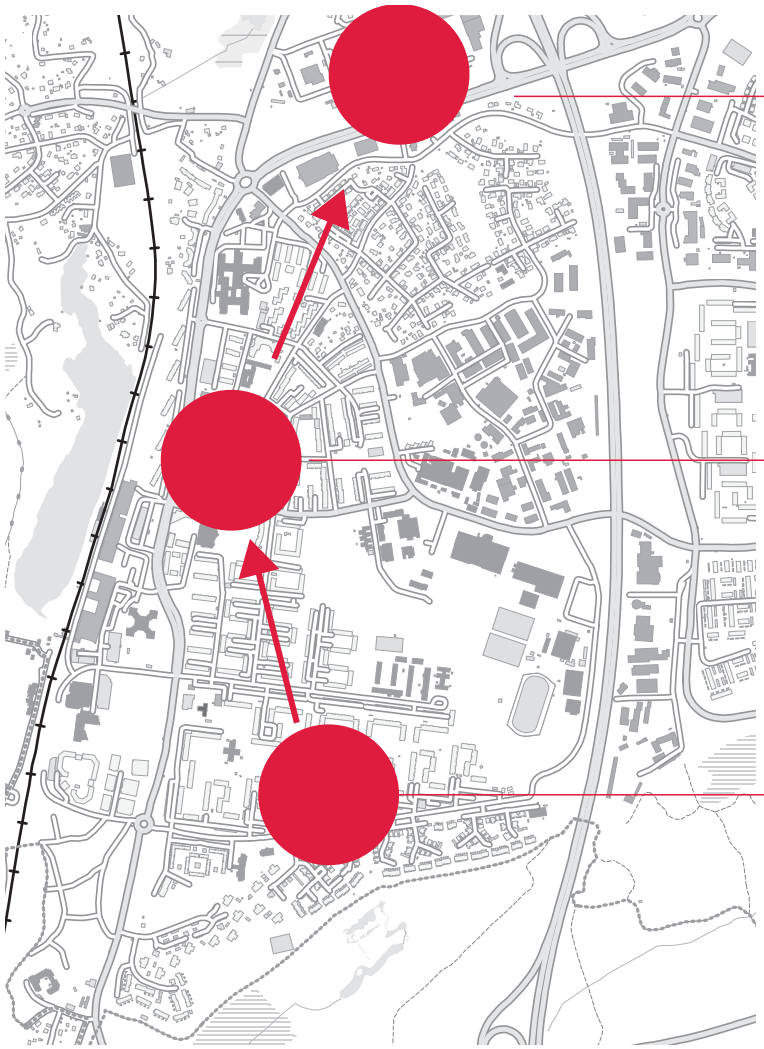
3. NÄRMILJÖNS MENTALA KARTOR

NÄRMILJÖNS MENTALA KARTOR

I kommande kapitel presenteras mentala kartor över två utvalda stråk i Haninge. Syftet med dessa kartor är att få en bättre förståelse för hur platser i Haninge hänger ihop och hur människor associerar till olika platser. De mentala kopplingarna kan också vara ett intressant komplement till de fysiska kopplingarna. Även om fysiska avstånd mellan olika platser kan vara lika långa, kan de mentala avstånden variera. Att undersöka mentala kopplingar kan därför vara ett sätt att skapa förståelse för varför människor exempelvis väljer att promenera vissa sträckor och inte andra.

Sweco har i samråd med Haninge kommun valt ut tre målpunkter där det har bedömts intressant att studera de mentala kopplingarna: Port 73, Haninge centrum och bostadsområdet vid Vallavägen. Eftersom det finns en önskan att bättre koppla samman kommunens målpunkter syftar denna del av studien främst till att undersöka ifall det i dagsläget finns en koppling mellan dessa målpunkter, samt hur denna koppling ser ut.

SWECO



PORT 73

CENTRUM

BOSTADSOMRÅDE

Undersökta kopplingar

Kopplingen mellan bostadsområdet (Vallavägen) och Haninge centrum
I en första etapp har länken mellan bostadsområdet vid Vallavägen och centrum studerats. Genom att fråga 15 slumpässigt valda personer om vägen till Haninge centrum har de mentala avstånden och referenspunkterna kunnat kartläggas. Kopplingen mellan bostadsområdet och Haninge centrum är intressant av flera olika anledningar. Dels ligger bostadsområdet relativt centrumnära med ett gynnsamt gångavstånd till Haninge centrum. Eftersom området består av ett flertal flerbostadshus finns det även ett stort underlag för potentiella gångare och cyklister i området (särskilt i stråket mot Haninge centrum).

Kopplingen mellan Haninge centrum och Port 73
I en andra etapp har länken mellan Haninge centrum och Port 73 studerats. Genom att fråga 19 slumpässigt valda personer om vägen till Haninge centrum har de mentala avstånden och referenspunkterna kunnat kartläggas. Köpcentret Port 73 är ett nyetablerat köpcentrum i Haninge där det både finns stora matvarubutiker och utbud för sällanköpshandel. Haninge centrum är ett etablerat köpcentrum med ett flertal sällanköpsbutiker. Eftersom Haninge centrum och Port 73 kan komplettera vararandra finns en önskan från kommunens sida att förstärka stråket mellan dessa två köpcentrum.

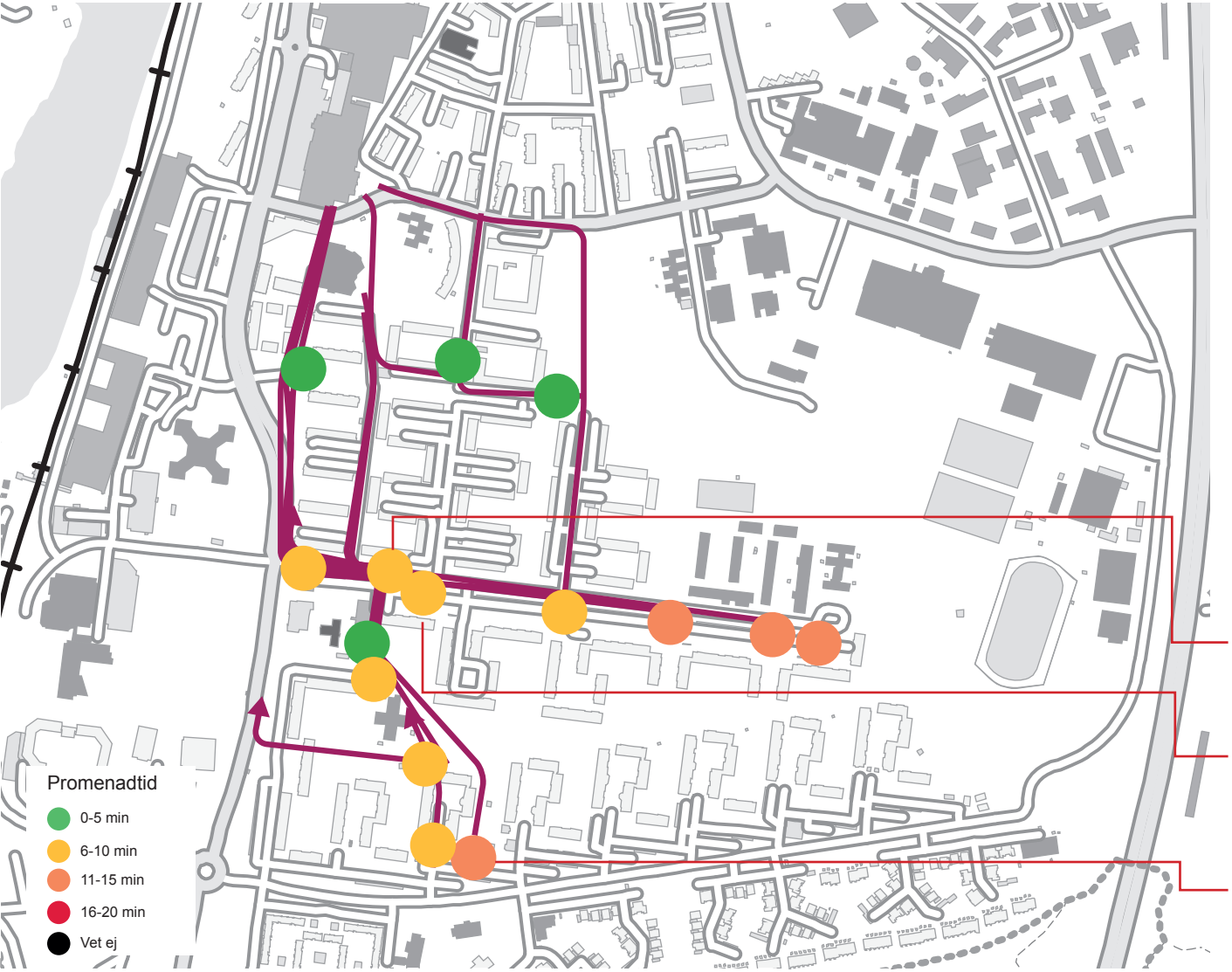
SWECO

Mot Haninge centrum

Är Haninge centrum i närheten?
Hur tar jag mig dit?
Hur lång tid tar det?

3.1 Bostadsområdet Vallavägen - Haninge centrum

SWECO



Upplevelse av tid

Varje cirkel på kartan representerar en tillfrågad informant och färgen på respektive cirkel motsvarar den tid som informanten upplever att sträckan tar att promenera.

Av de tillfrågade informanterna kunde samtliga beskriva vägen till Haninge centrum. Även om inte alla kunde ange en detaljerad beskrivning kunde samtliga informanter beskriva riktningen mot Haninge centrum.

Bland de tillfrågade finns det vissa olikheter när det kommer till upplevelse av tid. Många yngre informanter beskrev vägen som ”snabb och rakt fram” medan vissa äldre informanter menade att samma sträcka tar ungefär 10-15 minuter att promenera. Några av de äldre informanterna förelog även bussen som ett alternativ. De flesta uppskattade dock att promenadtiden till Haninge centrum är ungegär 10 min, men detta varierar givet var på vägen som informanten tillfrågades.

”Gå till Nynäsvägen och sen fortsätt uppåt sen ser du Haninge centrum- det är den enklaste vägen!”

”Det är bara uppåt, gå förbi Ica och Sibylla sen bara fortsätta vägen. Det går en buss också, om du hinner med den går det fortare annars kan du gå - det brukar jag göra!”

”Centrum är på sätt och vis i närheten. Du har kommit lite galet. Du är i Handen men inte i Handen centrum. Du ska gå upp mellan husen sen kommer du till Ica och sen är det bara att fortsätta. Det blir en liten promenad.”

SWECO

Mentala referenspunkter

För att beskriva vägen till Haninge centrum använde sig informanterna av olika referenspunkter i området. De referenspunkter som ofta återkom illustreras i kartan till vänster. Många informanter nämnde bland annat Ica och Sibylla i vägbeskrivningarna. Vissa refererade även till olika vägar och gator i området - exempelvis Idungatan och Odenvägen. I ett flertal av vägbeskrivningarna nämndes även vägkorsningen mellan Nynäsvägen och Sleipnervägen.

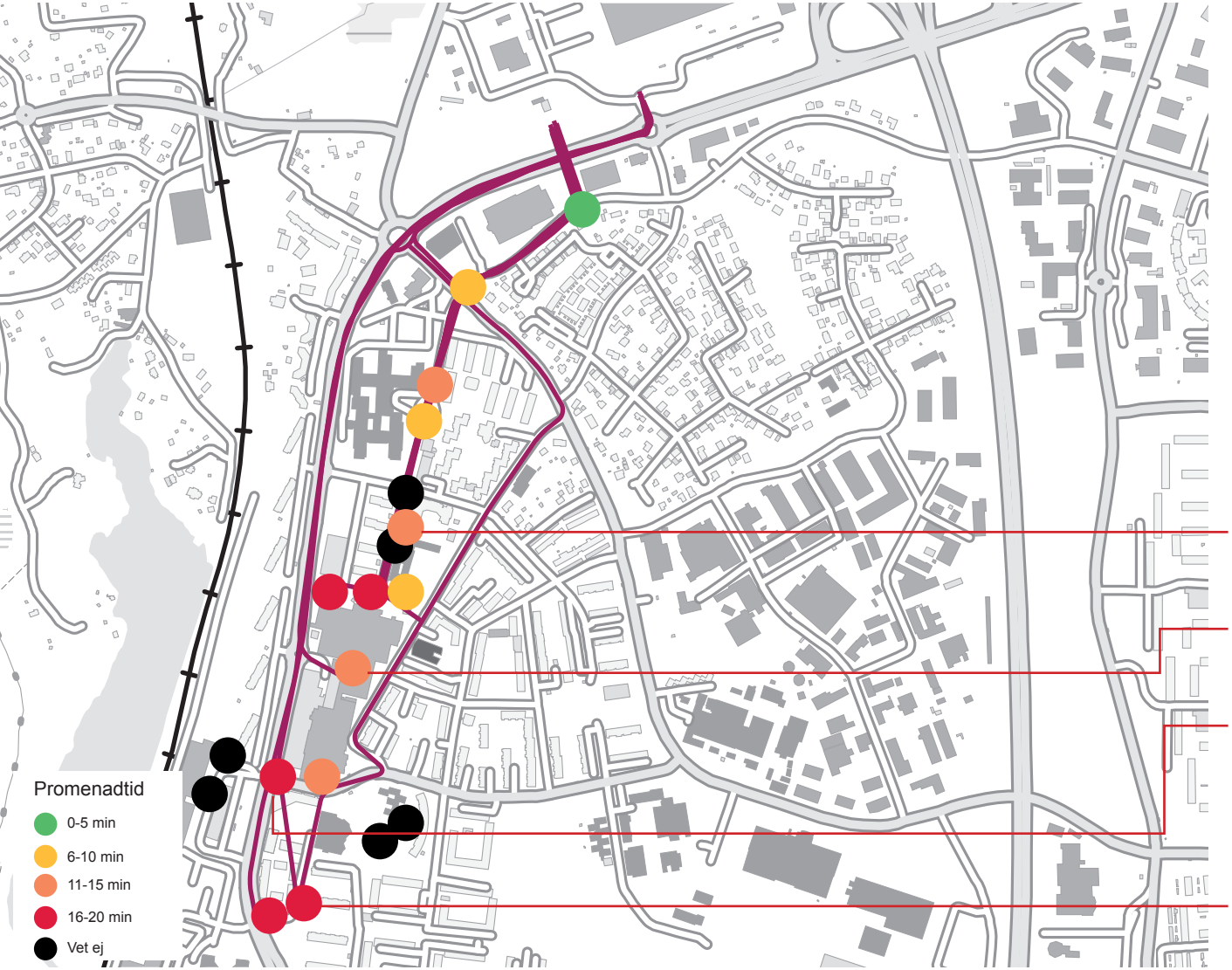
SWECO

Mot Port 73

Är Port 73 i närheten?
Hur tar jag mig dit?
Hur lång tid tar det?

3.2 Haninge centrum - Port 73

SWECO



Upplevelse av tid

Varje cirkel på kartan representerar en tillfrågad informant och färgen på respektive cirkel motsvarar den tid som informanten upplever att sträckan tar att promenera.

Av de tillfrågade informanterna kunde de flesta beskriva riktningen mot Port 73. Några av de tillfrågade informanterna hade dock inte hört talas om Port 73 (svarta cirklar på kartan).

Även om de flesta informanter kunde beskriva vägen mot Port 73 var det många informanter som upplevde att avståndet mellan Haninge centrum och Port 73 är relativt långt. Många av de tillfrågade informanterna menade att bussen är det enklaste sättet att ta sig till Port 73. Även om några av informanterna föreslog bussen var det få som visste vilka bussnummer som går mot Port 73.

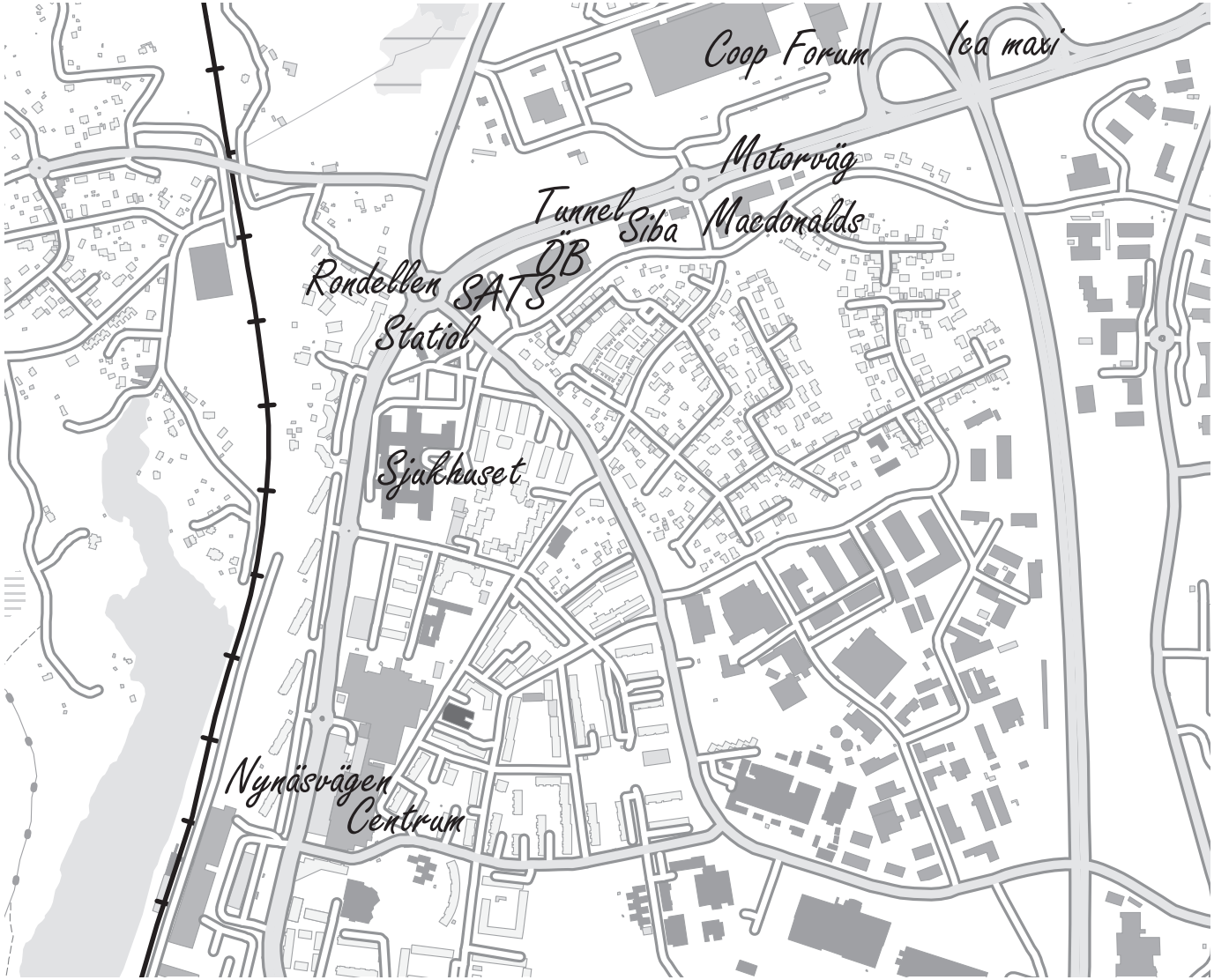
”Det är en bit att gå, men bäst är att bara följa den här vägen framåt och sedan kommer en tunnel under motorvägen. Sen går det inte att missa för det är en massa neonskyltar”

”Gå ut från gallerian och följ där bilarna kör. Mot rondellen och Statoil”

”Port 73 är inte ens i Haninge centrum. Det går en buss men vet inte vilket nummer”

”Oj, det är en bit. Du kan egentligen följa Nynäsvägen, men om du går kan du följa vägen på baksidan om köpcentrumet till du kommer till Statoil och sen borde du se Port 73. Jag brukar gå dit ibland, när det är fint väder som idag. Det går annars att ta en buss fast vet inte vilka nummer. Det är lättare att gå från centrum och port 73 än andra vägen för då är det nedför!”

SWECO



Mentala referenspunkter

För att beskriva vägen mot Port 73 refererade de flesta informanter till en eller flera referenspunkter i området.

De referenspunkter som ofta återkom i informanternas beskrivningar illusterars i kartan till vänster. En intressant iakttagelse är att de flesta informanter tenderade att beskriva vägen med hjälp av kommersiella målpunkter i området (exempelvis ÖB, Siba, Statoil, Sats). Många informanter refererade även till trafikrelaterade målpunkter som exempelvis ”bilvägen”, ”Nynäsvägen” och ”rondellen”.

SWECO

4. RESULTAT OCH UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Tid och väntan

I likhet med tidigare studier av resvanor på andra platser i Sverige[3] , visar den etnografiska studien att tid är en avgörande parameter för hur resenärer väljer att resa. Det verkar däremot inte handla om tid i bemärkelsen faktiska minuter och timmar utan om *upplevelsen* av tid. Det kan vara känslan av att vara snabb, som när Camilla beskriver hur hon susar fram i sin lilla bil på väg till jobbet. Det kan också vara känslan av stress en vanlig måndagkväll som Mia berättar om, när hela familjen ska hem och äta middag (som förberetts dagen innan) och barnen ska hinna till teatern och hon själv och maken ska iväg och cykla med sitt cykelgäng klockan halv sju. ”Bilen är ett måste för att allt ska klaffa.”

För korta resor inom Haninge tenderar bilen att vara universallösningen för att lösa tidspussel och för att hinna med vardagens aktiviteter. Flera informanter bekräftar dock att det inte beror på att själva resan går snabbare med bil än med kollektivtrafik eller cykel – det är att slippa tidskrävande aktiviteter runtomkring – som exempelvis väntan, planering och byten av färdmedel som gör bilen till den stora vinnaren.

Camilla säger att bussen tar lika lång tid som det tar för henne att köra, så när hon väl är på bussen spelar färdmedel ingen roll tidsmässigt, men problemet är att bussen bara går en gång i timmen. ”Hade bussen gått varje kvart hade jag säkert övervägt att ta den istället. Men nu, om jag missar den med fem minuter vill jag inte gå här och driva i 55 min extra, så kul är det faktiskt inte i Haninge centrum.”

(3) Se tex Waldo (2002) Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv. Lunds universitet.

SWECO

Resor till centrala Stockholm skiljer sig från de lokala resorna med tanke på färdmedelsval. Man använder fortfarande exakt samma argument för sitt färdmedelsval, nämligen att man vill spara tid och undvika omkringaktiviteter, men i dessa fall väljer alla informanter att istället åka kollektivt (åtminstone hälften av resorna). Resan går fortare, man kan använda tiden i eventuella köer till att sova eller arbeta och man slipper åka omkring och leta parkeringsplatser när man väl är framme. För att maximera upplevelsen av tidsbesparing på en resa in till Stockholm kan man även göra som både Jesper och Camilla – man kombinerar färdmedel. Man börjar med en lokal bilresa utan köer från hemmet till Handens station eller till Farsta. Där parkerar man gratis och fortsätter resan med pendeltåg eller tunnelbana in till Stockholm.

Även i valet mellan olika kollektivtrafiksval är det troligt att man väljer det alternativ som kräver minst kringaktiviteter. Detta får Jesper att oftare välja den långsammare bussen till Stockholm, som går från busshållplatsen precis utanför hans hus, istället för att välja expressbussen med hållplats längre bort som han måste cykla till. Känslan av att det går snabbt att gå till bussen samt att komma direkt till målet (utan att behöva kombinera flera färdmedel) utgör den dominerande tidsupplevelsen och gör att den faktiska tidsåtgången blir mindre viktig.

”Så roligt är det inte i Haninge centrum” säger Camilla och antyder med det att Haninge centrum inte är en plats som används för tidsfördriv och planlöst flanerande. En oplanerad timme av väntan i centrum låter för Camilla som slöseri med tid. Även de andra informanterna i studien är överens med Camilla om att Haninge centrum besöks för enstaka tydliga ärenden och inköp. Det är oftast snabba besök utan utrymme för spontanitet. Ändå är den närliggande Handenterminalen och pendeltågstationen en viktig nod för resande och har ett stort genomflöde av väntande människor - som troligtvis borde ha ett behov av att fylla sin väntande tid med innehåll.

SWECO

Promenadstråk utan promenadspråk?

Att välja att promenera istället för att åka bil handlar inte bara om fysisk planering. Det handlar också om att promenadalternativet är ”mentalt aktiverat” hos människor, att man känner till möjligheten och ser det som en realistisk möjlighet att välja en annan väg. Kopplingen mellan den fysiska strukturen och den mentala medvetenheten – de mentala kartorna – framträder i de promenadsamtal som har genomförts på två olika promenadsträckor i Handen. I dessa informella samtal som genomförts med ca 35 personer i närmiljön runt Haninge centrum är det tydligt att fotgängare saknar ett eget språk och egna referenspunkter. De vägbeskrivningar som ges utifrån människors mentala kartor och spontana associationer ges med hjälp av ett ”bilspråk”. Det visar ut en potentiell fotgängare mot bilvägar med uppmaningar om att ”följa bilarna” och hålla utkik efter rondeller och bilvägar.

En titt på kartan visar att det finns närmare vägar att välja för den som går till fots eller cyklar - vägar som går genom parker och bostadsområden och som skulle passa den aktuella kategorin trafikanter bättre. Dessa vägalternativ är idag uppenbarligen inte medvetna alternativ och därmed inte heller valbara, åtminstone inte för den som inte bor precis i närheten och har förkunskap om området. Anledningen är dels en bristande navigering mellan platser, t ex genom skyltning med tydligt angivna avstånd för gång och cykel. Det saknas också mentala referenspunkter utanför de biltrafikerade stråken i kommunen. Mentala referenspunkter innebär platser eller byggnader i den fysiska stadsmiljön som används som orienteringsmärken och kännetecken för staden och platsen.

Idag är de referenspunkter som finns och nämns koncentrerade till bilvägarna och deras omedelbara närhet. Det handlar å ena sidan om trafikreferenser såsom korsning, rondell eller parkering. Förutom det förekommer i stor utsträckning kommersiella referenser såsom Siba, Sibylla, Ica och Mc Donalds – butiker och matserveringar med drive-in-karaktär. Handen saknar platser som hjälper fotgängare att orientera sig mellan husen och genom grönområden. På sträckan mellan bostadsområdet vid Vallavägen och Haninge centrum är det bara en enda tillfrågad person som föreslår vägen genom Eskilsparken. Varför är inte denna stora och inbjudande park ett tydligare riktmärke i Handen?

SWECO

De mentala referenspunkter som används av människor ger tydliga signaler om platsens identitet och betydelse för människorna som rör sig där. Hur vill kommunen att Handen ska uppfattas och användas? Att medvetet stärka vissa referenspunkter eller skapa nya sådana skulle kunna bli en viktig del av kommunens identitetsarbete. Ett exempel på en kommun som medvetet arbetar med att synliggöra alternativ till de kommersiella referenspunkterna är Linköpings kommun. För nionde året i rad anordnar kommunen ”Vinterljus” – en promenadslinga som med hjälp av ljusinstallationer uppmärksammar byggnader och platser som vanligtvis inte framhävs i stadsbilden.(4)

(4) http://www.linkoping.se/Kultur-fritid/Museer-och-Stadsvandringar/Stadsvandringar/vinterljus/

SWECO

Lokala liv - ”Här finns allt utom en hygglig biograf”

De haningebor som fått dokumentera sin vardagsgeografi lever i övervägande grad lokala vardagsliv, trots det korta avståndet till Stockholm city. Det är en samstämmig bild som visar att man gillar sitt lokala handelsutbud, sina bostadsområden och att man tycker sig ha allt man behöver inom räckhåll. ”Här finns allt!” säger Jakob. ”Allt utom en bra biograf, då får vi åka till Heron City.”

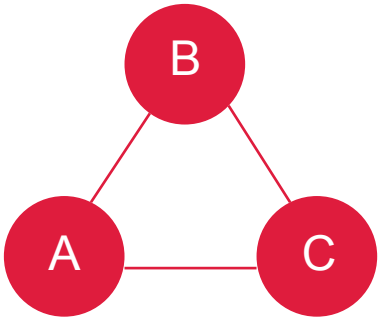
När en liknande studie genomfördes i Håbo kommun, norr om Stockholm, visade kommuninvånarnas rörelsemönster på en tydlig pendelrörelse in och ut från Stockholm, där det mesta av både varor och upplevelser konsumerades längs med vägen från city.(5) Ett sådant mönster finns inte i Haninge. Här rör man sig snarare i cirklar, uträttar ärenden i närmiljön och gör korta resor med hemmet som utgångspunkt. ***De lokalt förankrade vardagsliven innebär naturligtvis stor potential för utvecklingen av den regionala stadskärnan. Men den lokala förankringen är också en förklaring till de korta bilresorna.***

Vardagsgeografin visar att de dagliga resorna ofta är kedjeresor, det vill säga att de består av flera olika delmål, till exempel hemmet, mataffären, skolan. Förmodligen är dessa kedjeresor typiska för den målgrupp som varit intressant i studien, det vill säga familjer med hemmaboende barn i alla åldrar. Björn beskriver en vanlig eftermiddag när han åker från jobbet och ett av barnen ska hämtas vid skolan, maten ska handlas på Maxi innan ett kort stopp hemma. Sedan ut till bilen igen och ett annat barn ska skjutsas till orkesterrepetition och hustrun ska plockas upp vid busshållplatsen innan gemensam bilfärd till gymmet. Familjernas vardagslogistik kräver en samordning mellan personer, platser och tider, där bilen i alla lägen beskrivs som en förenklare. Ibland väljs bilen bort till förmån för andra färdmedel – men den finns kvar i kulisserna, beredd på utryckning om något oförutsett skulle ske. ”Det känns bra att vi har bilen i fall att, med tanke på barnen” berättar Mia. ”Om de ringer och de har missat bussen, om nåt händer… Då vill man kunna ta bilen.”

(5) Rapport: Långt bort och nära. En etnografisk kartläggning av mobilitet och vardagsliv i Håbo kommun. Trendethnography AB 2012

SWECO

Trots den lokala känslan är avstånden mellan delmålen så pass stora att det krävs en viss planering. De vanligaste platserna som man använder och besöker verkar inte heller vara samlade i kluster, utan beskrivs som jämt utspridda över kommunen. Avståndet mellan två punkter är överskådligt och hanterbart både till fots och med cykel, men så fort en tredje plats kopplas på blir resan mer komplex och krävande, vilket är informanternas egen förklaring till att bilen då kanske används på korta sträckor.



Målpunktsresa A till B illustrerar en resa mellan två målpunkter utan delmål. Detta kan till exempel vara resor mellan hemmet och arbete. ***Kedjeresor A till B till C*** illustrerar resor som består av flera delmål. Detta kan till exempel vara resor mellan arbete, förskola, mataffär och hemmet.

SWECO

Spridda målpunkter

I utvecklingsprogrammet för Haninge som regional stadskärna beskrivs en vision där stadskärnan består av olika regionala målpunkter som länkas samman till ”pärlband”. Haninge centrum och Port 73 som har undersökts särskilt i denna studie är två exempel på sådana målpunkter. Andra exempel som också nämnts i intervjuer om vardagsgeografi är kommunhuset, Handens sjukhus, Brandbergens centrum, Länna, Ica Maxi och Rudan. Utifrån det etnografiska materialet verkar det som att de regionala målpunkterna i Haninge är väl etablerade och förankrade i lokalbefolkningens medvetande och behov. De vardagsgeografiska kartorna stärker bilden av att de fyller tydliga funktioner och flera av dem besöks regelbundet av de intervjuade informanterna. Vad gäller Haninge centrum och Port 73 verkar de ha kompletterande roller i informanternas sätt att besöka och använda dem. Port 73 besöks i första hand för storhandling av livsmedel med en möjlighet att uträtta andra inköpsärenden, medan Haninge centrum i första hand besöks för att göra serviceärenden på apotek och bibliotek samt för sällansköpsvaror, med en möjlighet att kompletteringshandla livsmedel.

Det etnografiska underlaget visar att informanter som endast ska besöka en målpunkt och gör en resa mellan hemmet och målpunkten, väljer olika slags färdmedel. Om man däremot ska resa mellan flera olika målpunkter eller vidare till någon annan plats i kommunen väljer alla som har tillgång till bil att köra bil. Kopplingen mellan målpunkterna är helt bilberoende. Ingen av de intervjuade informanterna i denna studie beskriver att de tar bilen till en av målpunkterna och sedan tar sig vidare mellan dem till fots eller kollektivt. Varje målpunkt kräver en ny bilresa och egen parkering – med undantag för kopplingen mellan kommunhuset och Haninge centrum som är en mycket kort sträcka som många promenerar efter att man parkerat gratis på parkeringen vid kommunhuset.

De spridda regionala målpunkterna i kombination med informanternas vana av kedjeresor mellan olika individuella målpunkter (skolor, arbeten, fritidsintressen) förefaller vara en stor anledning till de korta bilresor som görs.

SWECO

Ansvariga konsulter Sweco Strategy:

Petra Bäckman
Mobil +46 (0)70 570 95 83
petra.backman@sweco.se

Emma Andersson
Mobil +46 (0)70 568 82 37
e.andersson@sweco.se

Johanna Lundberg
Mobil +46 (0)72 501 12 68
johanna.lundberg@sweco.se

Arbetsgrupp Haninge Kommun:

Ida Engström, vik. klimat- och miljöstrateg
Rune Andersson, näringslivsstrateg
Moa Rosenqvist, statistiker
Ida-Maria Classon, planarkitekt
Mirja Thårlin, samhällsplanerare
Tobias Lidman, praktikant planavdelningen

SLUTORD

En stor utmaning för minskad bilanvändning är att Haninge är en kommun med många, spridda målpunkter. De spridda målpunkterna i kombination med invånarnas vana av kedjeresor förefaller vara en av anledningarna till att det görs många korta bilresor inom kommunen. Målpunkterna i sig är relativt tydliga och etablerade, men sambanden mellan dem kan i många fall upplevas som otydliga och ogenomtänkta. Den här studien har till viss del ökat kunskapen om länkar och samband mellan målpunkter, men den visar också att detta är en viktig fråga att arbeta vidare med.

Även känslan av tidspress är ett hot mot cykel- och gångtrafik eftersom människor använder bilen för att slippa de väntetider och färdmedelsbyten som upplevs som tidskrävande. Här behövs nya och innovativa lösningar som gör att haningeborna upplever att kollektivtrafiken är tidsbesparande och enkel även vid korta resor. De långa resorna mot Stockholm är en bra förebild. Värt att notera är att det inte alltid handlar om reell tidsbesparing utan att det lika gärna kan vara en känsla av enkelhet, kontroll, trygghet och förutsägbarhet.

Det finns en stor potential i haningebornas lokalt förankrade vardagsliv. Målet att utveckla en regional stadskärna är helt i linje med de viljor och vanor av att leva och handla i närområdet, som haningeborna uttrycker och berättar om. Troligtvis kommer en utveckling av den regionala stadskärnan att stärka det lokala livet ytterligare. Att skapa enkla och tydliga sätt att resa utan bil är därför helt avgörande för att undvika en utveckling mot fler korta bilresor inom kommunen.

Med detta slutord önskar vi att den här rapporten blir ett användbart underlag i Haninge kommuns framtida utvecklingsarbete. Vi vill också rikta ett varmt tack till alla de haningebor som deltagit i studien och bidragit till att beskriva frågan ur ett medborgarperspektiv.

Tack!