

Sammendrag:

Konsekvenser for individer og husholdninger av trafikkreduserende tiltak

Kunnskap, kunnskapsmangler og forskningsbehov

TØI rapport 1204/2012

Forfattere: Aud Tennøy, Petter Christiansen og Jan Usterud Hanssen

Oslo 2012 41 sider

Det finnes få studier om hvordan individer og husholdninger blir berørt av trafikkreduserende tiltak. Virkningene varierer med typen tiltak og med kjennetegn ved husholdet. Konsekvensene av å redusere bilbruken er gjerne større for personer som har bevegelseshemminger eller som bor i hushold med barn til og med skolepliktig alder. Tiltakene vil også ha størst konsekvenser for dem som bor i forsteder eller i spredtbygde strøk.

Litteraturstudie med begrensninger

Arbeidet er basert på litteraturstudier. Vi søkte først etter litteratur om konsekvenser av spesifikke trafikkreduserende tiltak for forskjellige befolkningsgrupper, men fant ikke litteratur om dette. Derfor valgte vi i stedet først å søke etter litteratur om trafikkreduserende effekter av gitte tiltak og hvilke grupper som tiltakene har størst effekt på, og deretter om hva slags negative konsekvenser det har for ulike grupper å redusere sin bilbruk. Dette ble kombinert med mer generell kunnskap og litteratur om hvordan utvikling av arealstruktur, transportsystemer, reiseatferd og biltrafikkmengder påvirker hverandre.

Basert på dette har vi først gjennomført en *generell diskusjon* om forskjellige typer tiltak og hvilke effekter disse kan forventes å ha på reiseatferd og bilbruk, og hvilke typer konsekvenser det kan ha for individer og hushold å redusere sin bilbruk. Vi har også sett på hvilke egenskaper ved individer/hushold og ved bystrukturell kontekst som påvirker om, og i hvilken grad, husholdene og individene opplever negative konsekvenser.

Vi har deretter beskrevet og diskutert *effekter og konsekvenser av forskjellige typer konkrete trafikkreduserende tiltak*. Vi har valgt å bruke mest plass på tiltak som bidrar til å redusere bilbruk på arbeidsreiser. Ved å belyse effekter og konsekvenser av én type tiltak grundig, mener vi å ha avdekket de viktigste typer effekter og konsekvenser, samt hvilke grupper som opplever størst konsekvenser ved gjennomføring av trafikkreduserende tiltak. Dette har blitt sammenlignet med og utdypet gjennom studier av andre typer tiltak.

Hovedfunnet er likevel at det synes å være lite dokumentert empirisk kunnskap om hvilke grupper av befolkningen som opplever størst konsekvenser når et bestemt trafikkreduserende tiltak gjennomføres. Basert på det vi har funnet av slik kunnskap, har vi definert det vi anser som de viktigste kunnskapsmanglene. Vi har så foreslått forsknings- og utredningsprosjekter som kan bidra til å eliminere eller redusere disse manglene.

Tiltak - effekter - konsekvenser

Det kan gjennomføres forskjellige slags trafikkreduserende *tiltak* for å redusere biltrafikken. Dersom disse tiltakene skal bidra til å redusere biltrafikken (gitt konstant befolkning), må de ha en *effekt*. Tiltakene må bidra til at individene i byen eller området i gjennomsnitt enten reiser sjeldnere, reiser kortere (endre reisemål), eller er fører av personbil på en lavere andel av reisene. Dette kan ha negative *konsekvenser* for dem som endrer reiseatferd og for husholdningene de er en del av. Dette kan dreie seg om tidskostnader, redusert tilgjengelighet, direkte kostnader, og indirekte kostnader ved ulike typer tilpasninger.

Individbasert bilavhengighet og bystrukturell kontekst

Hvilke tiltak som gjennomføres, hvilke effekter de vil ha på reiseatferd og trafikkmengder, så vel som de fysiske og opplevde konsekvensene av atferdsendring, er *betingede*.

Vi fant at dette blant annet er knyttet til individ- og husholdningsrelatert bilavhengighet, hvorvidt de er: Voksne og rørlige personer uten barn i skolepliktig alder; Personer som bor i hushold med barn til og med skolepliktig alder; Personer som på grunn av individrelaterte faktorer har problemer med å komme seg rundt uten bil (bevegelseshemmede, mv.).

Det er også knyttet til bystrukturell kontekst. Vi har valgt å gruppere individer og husholdninger ut fra om de bor i og reiser til/fra: Urbane; Suburbane eller; Rurale områder. Dette påvirker hvilke muligheter de har til å endre reisemål og transportmiddel.

Betingelsene er også knyttet til hva slags reise det er snakk om: Arbeids- og skolereiser (lite fleksibilitet på kort sikt); Reiser knyttet til nødvendig handel, service, etc. (middels fleksibilitet for mange); Valgfrie fritids- og besøksreiser (middels fleksibilitet for mange).

På grunn av disse betingede egenskapene ved individer, kontekst og reiser er det neppe realistisk å forvente at man kan komme frem til universelle, kvantitative svar på hvilke effekter for eksempel halvering av tilgangen til parkeringsplasser på en arbeidsplass har, eller hvilken konsekvens dette har for en viss type hushold. Vi kan likevel si noe om tendenser og hovedtrekk for om tiltaket har trafikkreduserende effekter, under hvilke betingelser og hvem tiltakene og effektene vil ha størst konsekvenser for.

Effekter og konsekvenser av enkelttiltak

Kunnskap og kunnskapsmangler knyttet til negative konsekvenser av en rekke typer trafikkreduserende tiltak er diskutert: Restriktive tiltak for å redusere bilbruk på arbeidsreiser (parkeringsrestriksjoner, begrensinger i veikapasitet); Trafikksanering i indre by; Parkering; Informasjonstiltak og kampanjer for redusert bilbruk; Samkjøring og bildeling.

Effekter og konsekvenser knyttet til restriksjoner mot bilbruk på arbeidsreisen er grundigst diskutert, fordi det var her datatilgangen var best. Hovedfunnet er at det finnes lite empirisk kunnskap om dette. Vi fant likevel at parkeringsbegrensinger på arbeidsplasser og kapasitetsbegrensinger på veinettet kan bidra til sterk reduksjon av bilbruk på arbeidsreiser, i hvert fall når dette kombineres med andre endringer i betingelsene for transportmiddelvalg.

Fra undersøkelsene ser det ut til at barnefamilier og de som bor slik til at det er vanskelig å komme seg til arbeid uten bil, opplever størst konsekvenser av å redusere bilbruken. Det ser også ut til at det er større frykt for hvor store konsekvenser det vil ha å endre reiseatferd enn det som rapporteres etter at tiltaket er gjennomført. Vi kan likevel slå fast

at vi fant få undersøkelser om effekter av trafikkreduserende tiltak på arbeidsreiser og av effekten på forskjellige grupper.

Når det gjaldt de andre typene tiltak vi undersøkte, var konklusjonen i hovedsak at det sjelden finnes gode studier av effekter av tiltak, enda sjeldnere kunnskap om hvilke grupper tiltakene har effekter på, og nesten aldri noe om hvilke konsekvenser det har for forskjellige grupper å redusere bilbruk på grunn av dette tiltaket.

Dette kan henge sammen med at det er vanskelig å gjøre vitenskapelige undersøkelser som gir klare svar om slike effekter og konsekvenser. Det avhenger av så mange betingede egenskaper ved det trafikkreduserende tiltaket, de som berøres og ved omfivelsene, at det er vanskelig å måle hva som er effekter og konsekvenser av et gitt tiltak.

Kunnskap og kunnskapsmangler

Når vi vurderer kunnskapsstatus på dette feltet kan vi hevde at den generelle diskusjonen, kombinert med gjennomgangen av casestudier som belyser effekter og konsekvenser av tiltak, har gitt en relativt god forståelse av hvilke effekter og konsekvenser trafikkreduserende tiltak kan ha for individers og husholdningers velferd og for regional og sosial fordeling. På den annen side har vi knapt funnet litteratur som diskuterer effekter eller konsekvenser av trafikkreduserende tiltak for individers og husholdningers velferd eller for regional og sosial fordeling. Vi har ikke funnet litteratur som gir presis, kvantitativ og generell kunnskap om effekter og konsekvenser for forskjellige grupper.

Om vi tar utgangspunkt i den siste forståelsen kan vi definere de viktigste kunnskapshullene eller forskningsspørsmålene som:

- Hvilke trafikkreduserende *effekter* har trafikkreduserende tiltak (og her kan mange slags tiltak inkluderes) for mennesker med forskjellige egenskaper (rørlighet, barn) i forskjellige slags bystrukturelle kontekster?
- Hvilke negative *konsekvenser* kan disse tiltakene ha for forskjellige typer husholdningers velferd og for regional og sosial fordeling?

Dette er de samme spørsmålene som vi startet med i dette arbeidet.

Forslag til forsknings- og utredningsprosjekter

Når vi skal undersøke og beskrive lengre årsak-virkningskjeder, som her, kan casestudier ofte være en hensiktsmessig metode. De studiene som bidro til størst innsikt i problemet i denne kunnskapsgjennomgangen, er casestudier. Eventuell videre empirisk forskning om effekter og konsekvenser av trafikkreduserende forskning bør derfor organiseres som casestudier. Dette kan være studier av enkeltcase, eller komparative casestudier med flere case. Både kvantitative og kvalitative metoder kan være nyttige og nødvendige i slike casestudier.

Amerikanerne Little og Luscher (1995) utviklet et arbeidsopplegg for å gjøre videre undersøkelser av sosiale og fordelingsmessige effekter av transporttiltak. Dette designet kan legges til grunn om man ønsker å gjennomføre empirisk forskning om sosiale og fordelingsmessige effekter av trafikkreduserende tiltak. Følgende forskningsoppgaver ble definert:

1. Identifiser og definer relevante og realistiske trafikkreduserende tiltak som man ønsker å undersøke konsekvensene av
2. Identifiser og definer mål og kriterier for måloppnåelse
3. Identifiser og definer relevante konsekvenser og relevante grupper (rørlighet, barn, bystrukturell kontekst)

4. Identifiser eller utvikle metoder for å vurdere hvordan forskjellige slags trafikkreduserende tiltak vil påvirke forskjellige typer husholdningers velferd, samt regional og sosial fordeling (casestudier er anbefalt)
5. Identifiser og definer avbøtende tiltak som kan redusere de negative effektene av trafikkreduserende tiltak

Ved å gjennomfører et slikt opplegg, og innhente ny empirisk kunnskap om negative konsekvenser av å gjennomføre fysiske trafikkreduserende tiltak, vil man kunne produsere kunnskap om slike konsekvenser som kan være viktige input i fremtidige plan- og beslutningsprosesser. Dette kan bidra til å sette fart på utviklingen mot mer miljø- og klimavennlige arealstrukturer og transportsystemer, med mindre negative konsekvenser for individer og husholdninger.