

Beviset!

Undersökningen från IVL Svenska Miljöinstitutet
som visar att det är miljösmart att bygga nära stationer

Är det verkligen smartare att förtäta storstäder nära kollektivtrafiken?

Ja!

Vi på Jernhusen har alltid sett det som självklart att det är bra för miljön att utveckla och förtäta stationsnära områden.

Ett ökat kollektivt resande medför minskade emissioner av koldioxid. En förtätning och stadsutveckling nära resandeknutpunkter borde öka andelen kollektivt resande och därmed minska emissionen av växthusgaser från denna stadsdel.

Att tycka är en sak men att veta är en annan. Därför bad vi IVL att helt oberoende av vad vi tycker utreda hur det verkligen ligger till.

Vi ville ha en modell och ett verktyg som kunde visa hur mängden koldioxidemissioner i förtätad bebyggelse i stationsnära lägen förhåller sig till lägen med sämre, eller ingen närhet till kollektivtrafik.

IVL gjorde en vetenskaplig klimatanalys av förtätning i dessa lägen i Stockholm. Det blev en rejäl genomlysning av faktorer

som påverkar utsläpp av växthusgaser kopplade till boende, kontorsarbetare handel och resvanor i tre lägen vilka definierades som: vid stationen, i innerstaden samt utanför innerstaden.

Resultatet från IVLs undersökning är entydigt.

Det visar sig att utsläppen från brukarnas resor till Stockholms City är tre till fem gånger lägre till stationsnära lägen än om samma verksamhet ligger i ett externt läge utanför Stockholm. Eller i siffror: 4 300 – 8 000 ton /år i minskade utsläpp av växthusgaser.

Resultaten visar med all önskvärd tydlighet att framför allt kontor i stationsnära lägen ökar kollektivresandet kraftigt – vilket förstås i sin tur innebär att koldioxidutsläppen minskar, man låter helt enkelt bilen stå.

Tre funktioner och lägen i Stockholm undersöktes

Undersökningen gjordes som ett forskningsprojekt i nära samarbete mellan Jernhusen och IVL. Den är helt vetenskaplig och utgick ifrån frågeställningen "Hur skiljer sig koldioxidutsläppen åt för resor till och från verksamheter som ligger i byggnader nära respektive långt ifrån spårbunden kollektivtrafik och reseknutpunkter"

I undersökningen jämförs hur miljön påverkas av att lägga olika verksamheter som handel, kontor och bostäder på tre alternativa lägen i Stockholm. **Läge I** Stockholms Centralstation, **Läge II** innerstaden och **Läge III** förort.

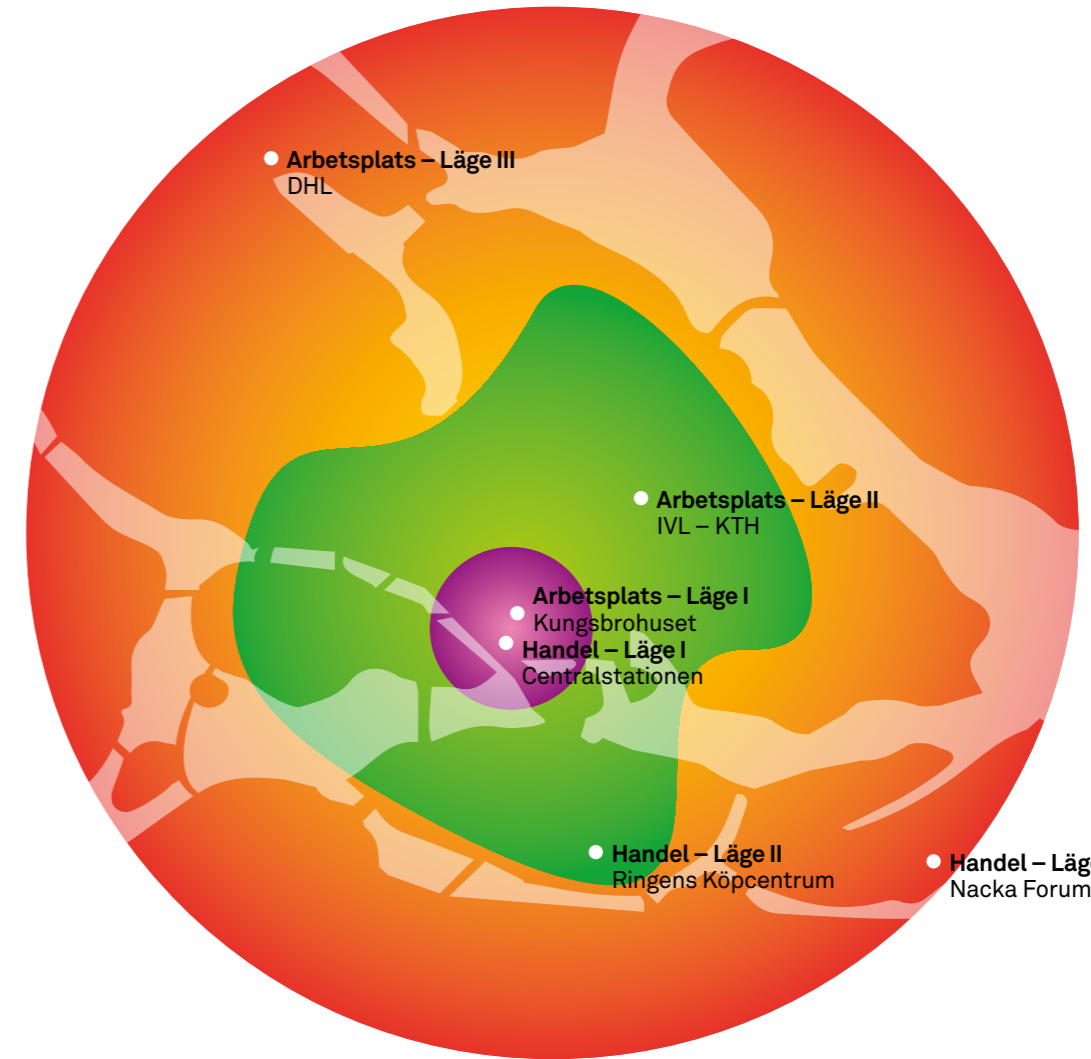
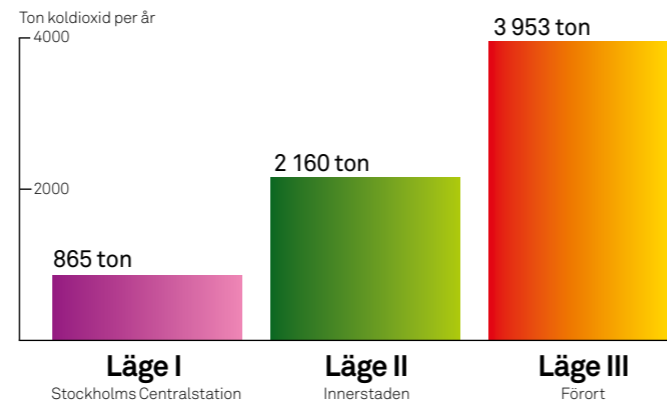
I beräkningarna tog man hänsyn till val av färdmedel, resmönster och andra faktorer som påverkar utsläppen av växthusgaser.

Underlagsdata togs fram genom en kombination sk litteraturstudier och en omfattande insamling av ny data. Anställdas resmönster undersöktes via enkäter. För att ta reda på hur handeln påverkas genomfördes intervjubaserade enkäter i ett antal butiker i Stockholmsområdet. Man ställde även frågor om antal stopp på andra adresser, och om andra ärenden var planerade på väg till och från platsen där aktuell butik låg placerad.

Insamlad data matades sedan in i ett kalkylverktyg som utvecklats speciellt för undersökningen. Det tar hänsyn till faktorer som hur många personer som kan knytas till varje kvadratmeter byggnadsyta, hur många resor dessa personer gör per år och vilket resmönster som kopplas till respektive grupp.

Klimatnyttan vid regionalt pendlande till kontor

Tänk dig 3000 nya kontorsplatser och att du har möjlighet att placera dem antingen i Läge I, II eller III. Diagrammet visar hur många ton koldioxid per år som emitteras från de anställdas resor till och från arbetsplatsen.



- Läge I** Centralt läge nära kollektivtrafikknutpunkt med regiontrafik, begränsade möjligheter för bilparkering
- Läge II** I staden, ej nära knutpunkt för kollektivtrafik, möjlighet till bilparkering
- Läge III** Externt läge, begränsad tillgång till kollektivtrafik, goda möjligheter till bilparkering

Förtätning vid stationerna stärker det regionala resandet

Ett viktigt argument för att fortsätta utveckla de större svenska städerna är att de utgör en regional tillväxtmotor. Detta innebär att arbetsplatser som skapas i staden kommer att ha anställda som pendlar in från regionen.

Med långpendling menas i undersökningen resor längre än 60 km. Genom undersökningen kan man tydligt se att antalet långpendlare är ungefär lika stort till Läge I som Läge III men att nästan ingen skulle välja att åka bil till Läge I. Så vid etablering av nya kontorsplatser i ett centralt stationsnära läge skulle 10 % pendla regionalt med tåg medan till de externa lägena II och III skulle regional pendling ske nästan uteslutande med bil.

Skillnaden i utsläpp från det regionala pendlandet visar sig vara hela 78 % lägre till det centrala Läge I jämfört med Läge III.

En förtätning av stationsområdet skapar således förutsättningar för att den kollektiva andelen av det totala resandet kan öka – lokalt, regionalt och nationellt.

Miljövinsten att skapa arbetsplatser i Läge I jämfört med övriga Lägen

Mängden utsläpp av CO₂ i de olika lägena

Läge I jämfört med Läge II 2,5 gånger bättre

Läge I jämfört med Läge III: 4,6 gånger bättre

Stationsnära stad gör skillnad – på många sätt

Målsättningen med undersökningen var att utveckla ett verktyg för konsekvensbedömningar av olika stadsutvecklingsalternativ. Den skulle visa hur koldioxidemissioner påverkas av resandemönster med delresor, antal resor och resandeslag. Nu finns en modell tillgänglig att användas för alla som vill beräkna koldioxidutsläpp vid stadsutveckling i stationsnära lägen. Vi ville också stärka klimatgasutsläppens storlek som kriterium vid val av stadsutvecklingsalternativ.

Nu finns det siffror på vilka lägen och funktioner som gör mest klimatnytta och vi hoppas att det får bli vägledande. Beräkningarna kan vara en grund för de aktörer som är involverade i arbetet kring utvecklingen av stationsnära områden – och en hjälp för Sverige att nå klimatmålen.

Att förvandla stationernas baksidor till framsidor och fylla dem med attraktiva arbetsplatser, bostäder, hotell, service och handel är inte bara bra för klimatet. Invånare och besökare i staden tjänar på att platsen utvecklas till en mer attraktiv miljö och staden kan växa utan att gröna ytor behöver tas i anspråk. Attraktiva städer stärker regionen och i slutändan kan hela samhället tjäna på denna utveckling när fler kan välj att resa kollektivt och klimatutsläppen därmed kan minska.



SAMHÄLLET
NÄR FLER KAN RESA KOLLEKTIVT



REGIONEN
SOM KAN ÖKA SIN TILLVÄXT



STADEN
SOM KAN UTVECKLAS HÅLLBART



PLATSEN
NÄR DEN BLIR ATTRAKTIV OCH LEVANDE



INDIVIDEN/MÄNNISKAN
NÄR DET BLIR NÄRA HEM OCH TILL JOBBET

Läs hela undersökningen på www.jernhusen.se/klimatnytta

Hela undersökningen resulterade i en rapport på 34 sidor. Där finns detaljerade redovisningar av arbetsmetoder, konstruktion av kalkylverktyg, metoder för insamling av bakgrundsmaterial, resultat och slutsatser mm.

Frågor, kontakta:

Sima Zangiabadi, Jernhusen.
sima.zangiabadi@jernhusen.se
08-410 626 72

eller

Jonas Fejes, IVL Svenska Miljöinstitutet.
jonas.fejes@ivl.se
08-598 563 39

