



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Bebyggelsestrukturens betydelse för människors vardagsresande

Erik Elldér

Avdelningen för Kulturgeografi, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Presentation 15 maj 2014

Det urbana stationssamhället - hur planerar vi för morgondagens resande?





Innehåll

- Utgångspunkter
- Uppmätta samband mellan bebyggelsestruktur och resande
- Trender och nya forskningsrön
- Sammanfattning och lärdomar

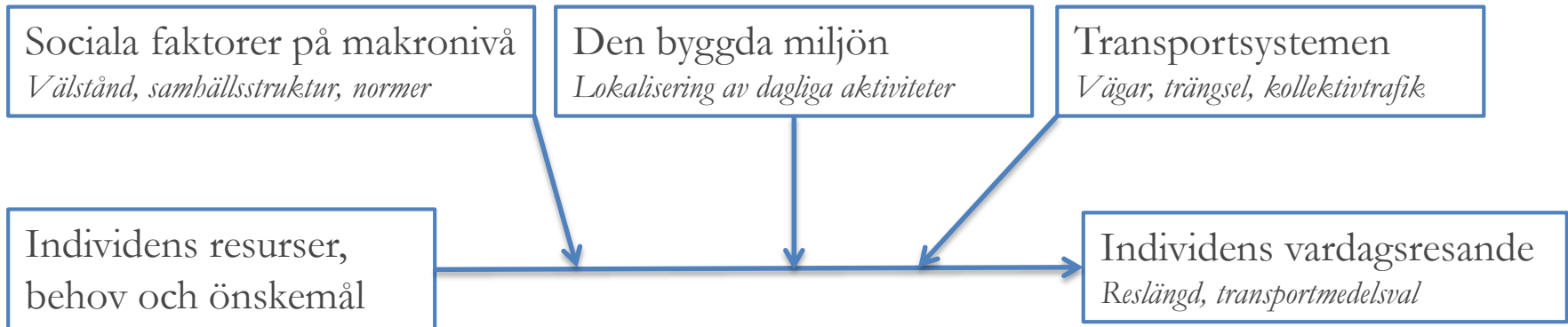


Utgångspunkt 1

*Om en stads bebyggelsestruktur påverkar människors resvanor...
...vilken bebyggelsestruktur ger då upphov till ett mer hållbart resande...
...och är det då också möjligt för fysisk planering att återskapa en sådan
bebyggelsestruktur och således ändra resvanor?*

Utgångspunkt 2

- Resande en konsekvens av behovet att utföra aktiviteter på olika platser
- Behovet utgår från individens önskemål och måsten
- Restriktioner och möjligheter att uppnå behoven centralt
 - 24 h per dygn, fysiska behov, (mobilitets)resurser, försörjning, andra hushållsmedlemmar



Källa: Næss, 2006, p. 11.



Bebyggelse – vardagsresande

- Den geografiska spridningen av aktivitetsmöjligheter viktig
- Skapar möjligheter/restriktioner
- Statistiska samband mellan aspekter av den byggda miljön och resande
- Innebär en viss bebyggelsestruktur mindre eller mer resande?
 - Mellan städer: hur är olika städer uppbyggda och skiljer sig resandet mellan städer beroende av det?
 - Inom städer: skiljer sig resandet mellan olika platser inom en stad..

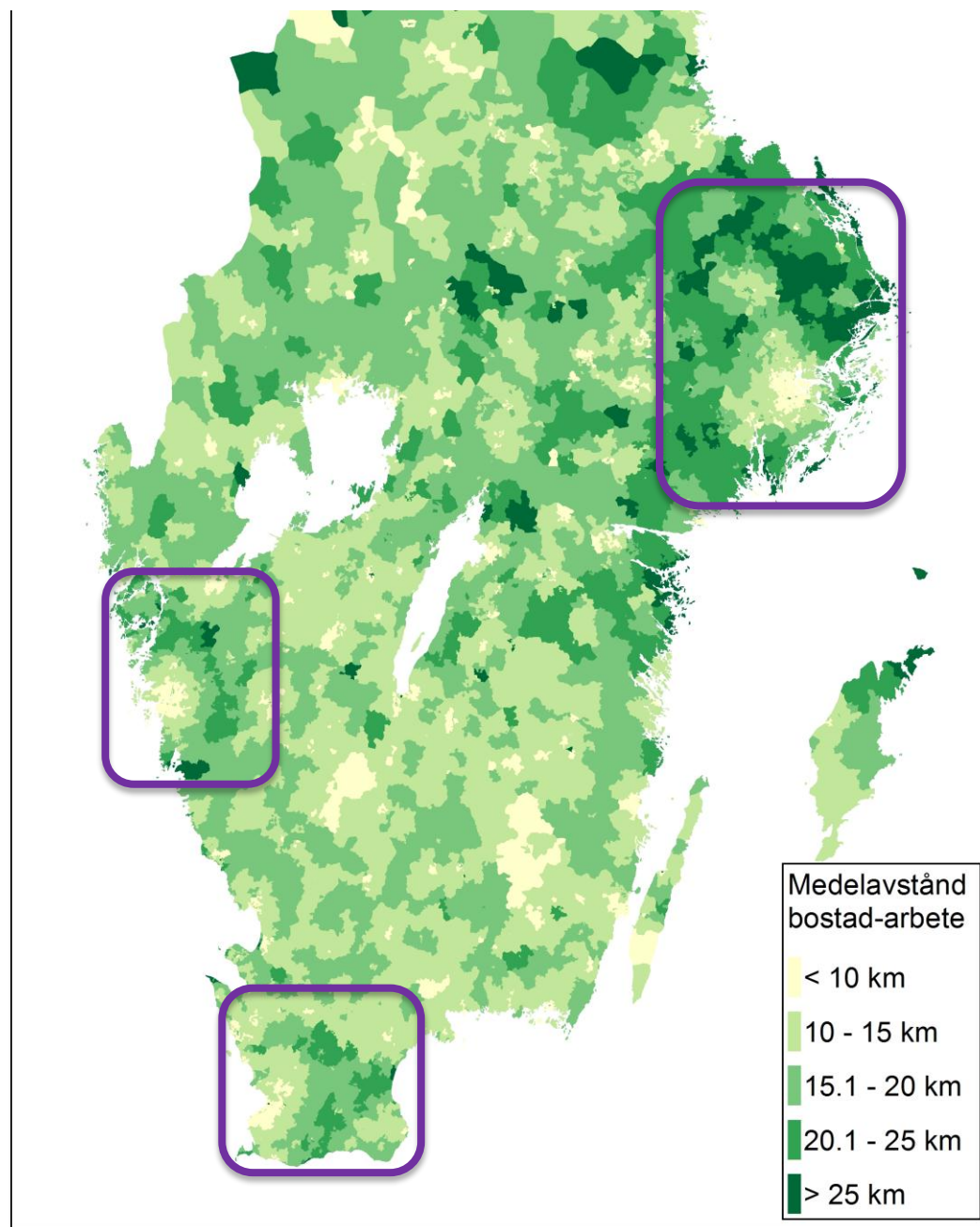


”The D’s of the built environment”

- **Density** (bebyggelsetäthet, befolkningstäthet)
- **Diversity** (blandad bebyggelse, blandning av bostäder och arbetsplatser)
- **Destination accessibility** (tillgänglighet till service, skola, arbetsplatser)
- **Distance to transit** (avstånd till kollektivtrafik)
- **Distance to city centre** (avstånd till närmsta större stadskärna)
- **Design** (gatunätets utformning, enkelriktningar, återvändsgränder)

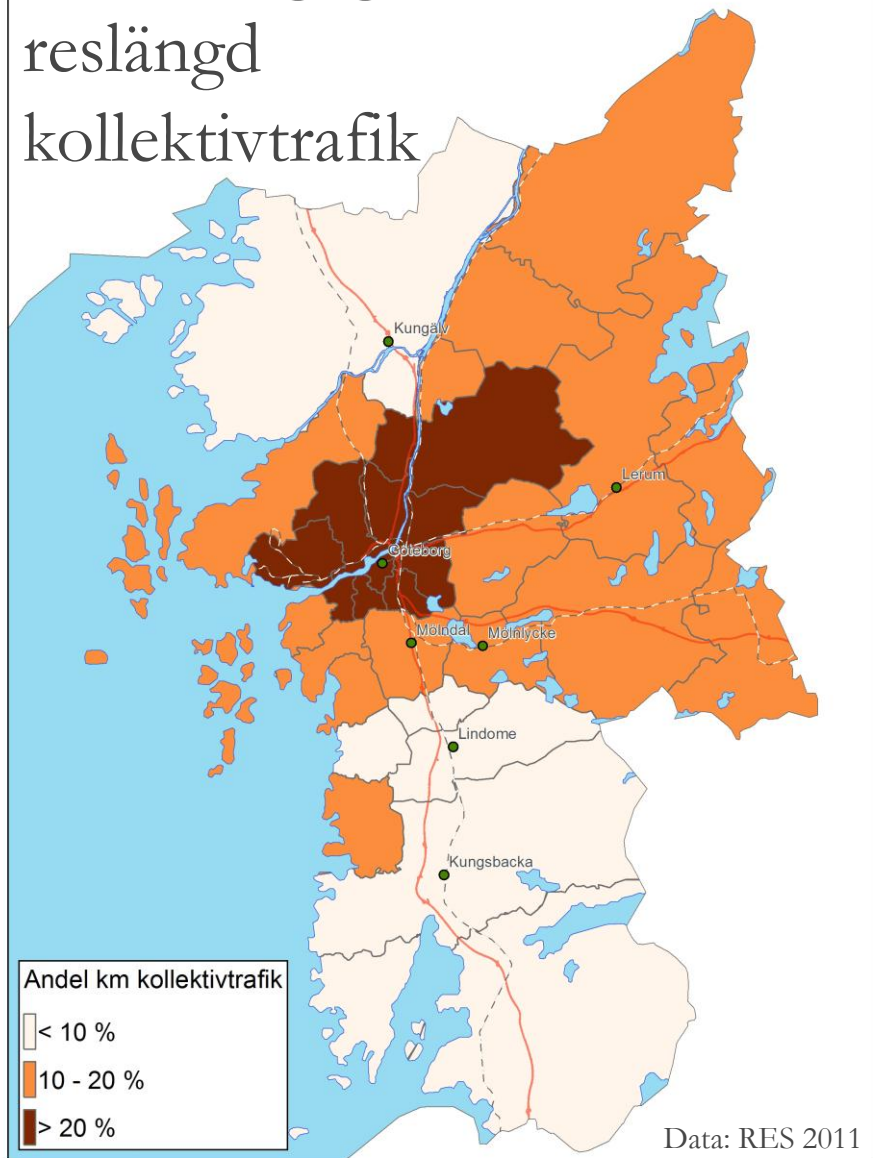
...tätare och mer blandad bebyggelse generellt sammankopplat med mindre (och mer hållbarare former av) resande

...exempelvis urbana stationssamhällen

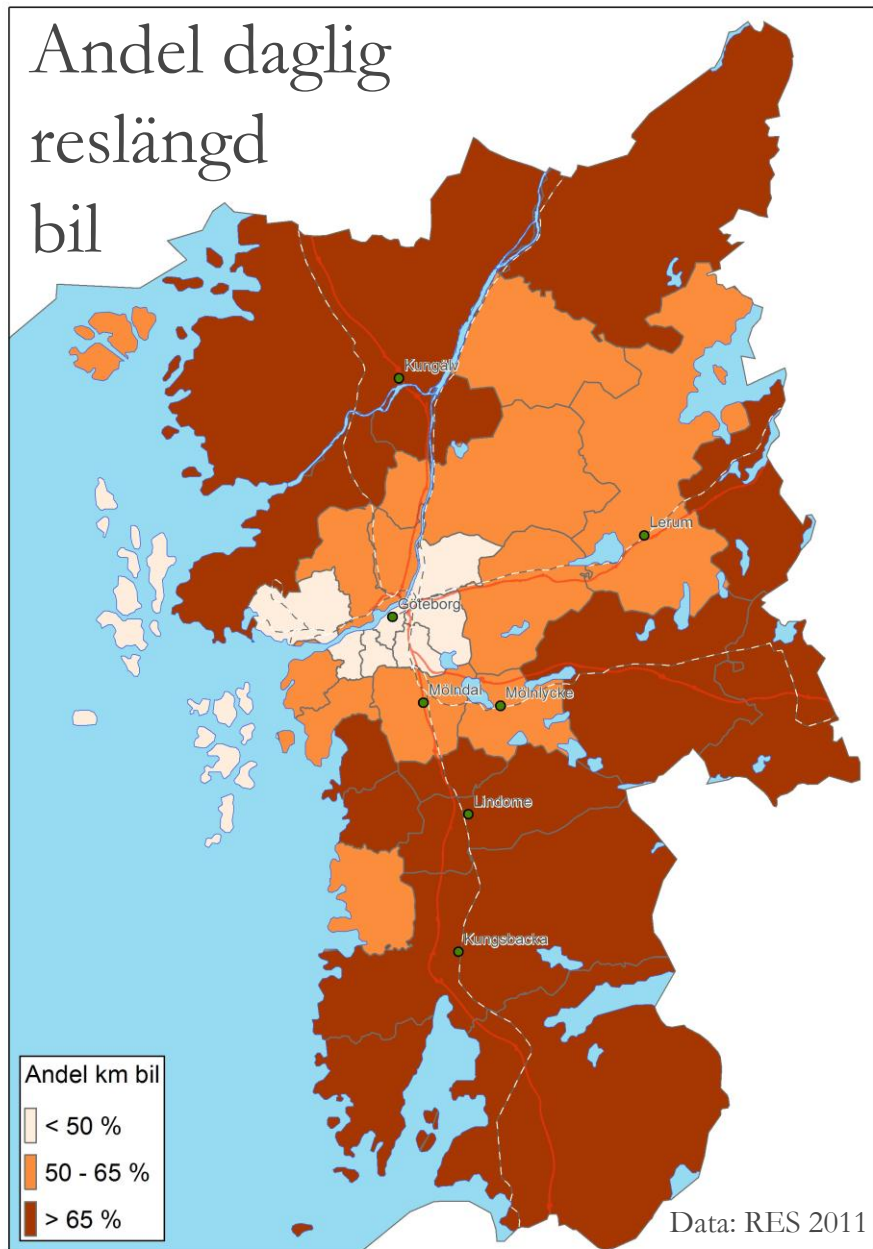


Data: GILDA

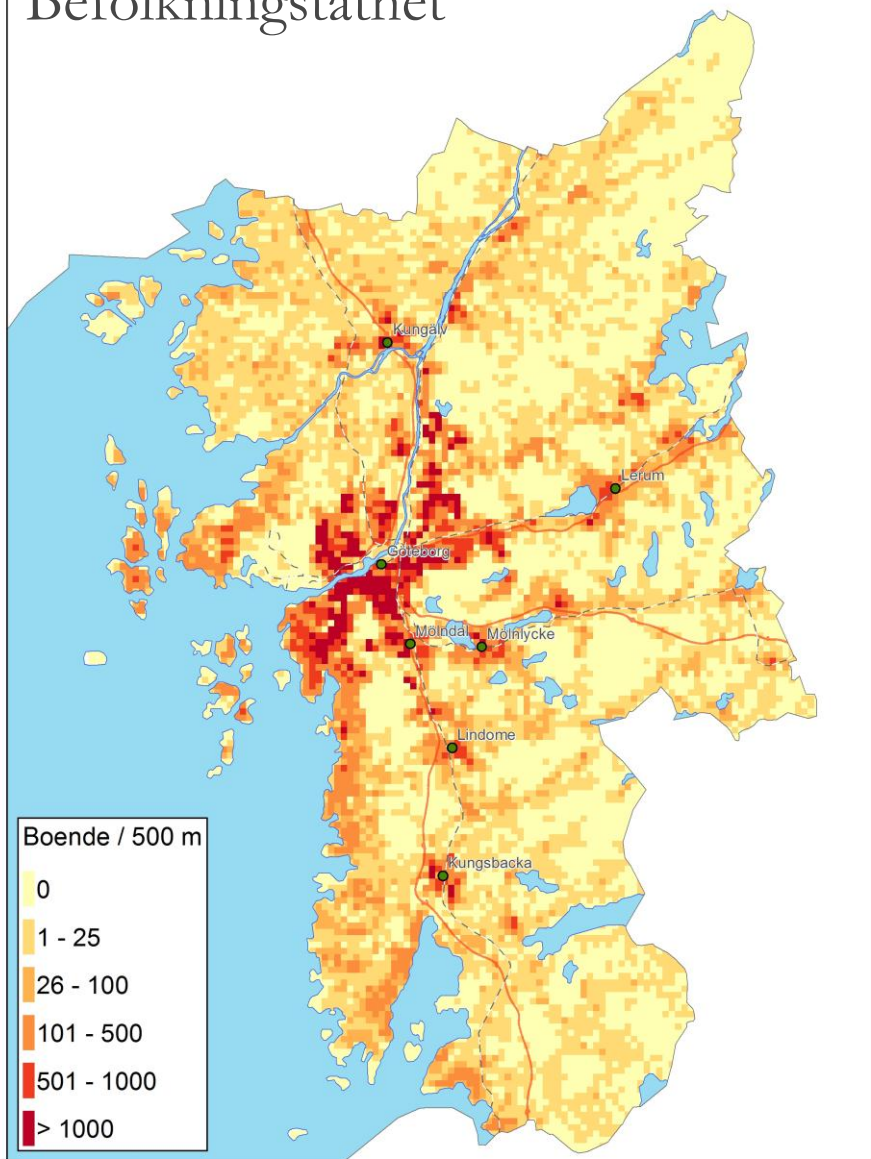
Andel daglig reslängd kollektivtrafik



Andel daglig reslängd bil



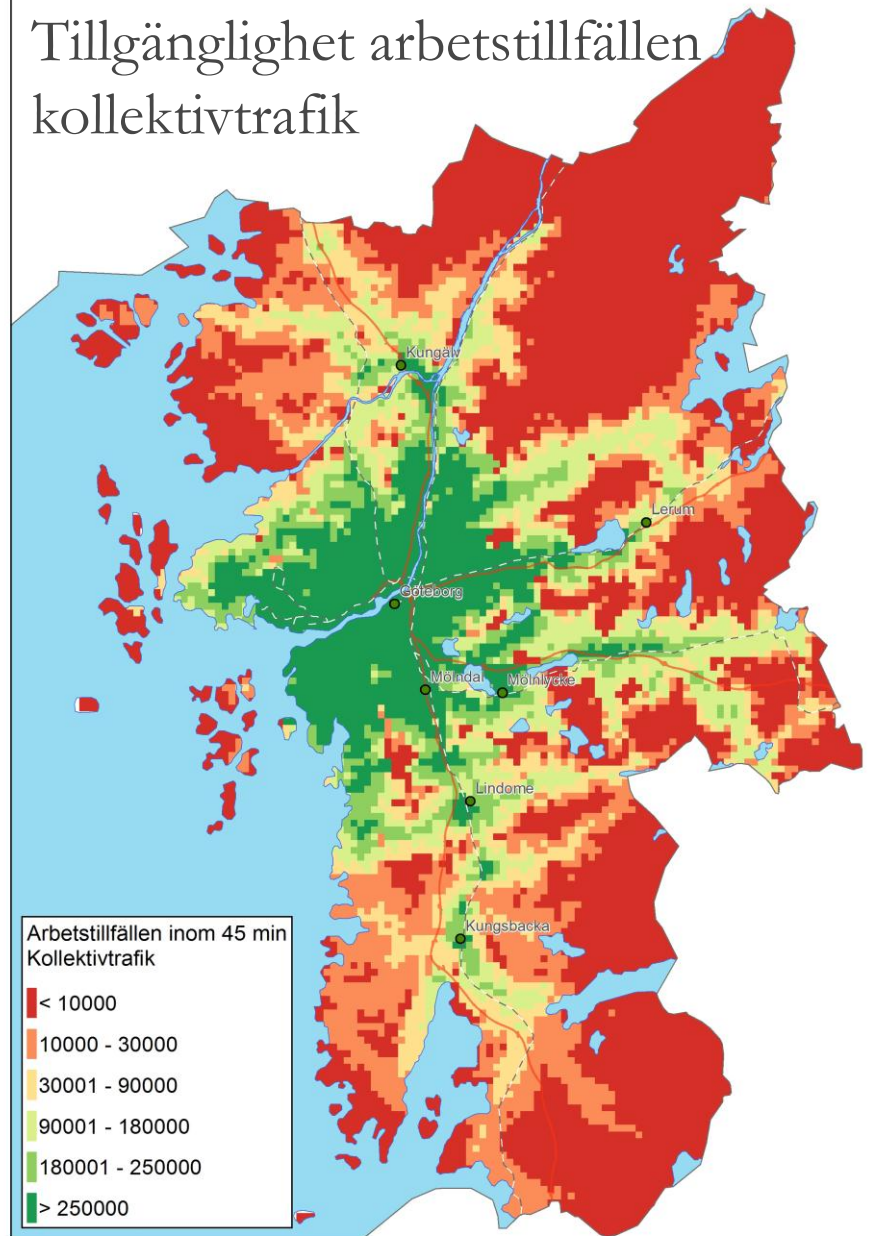
Befolkningsstäthet



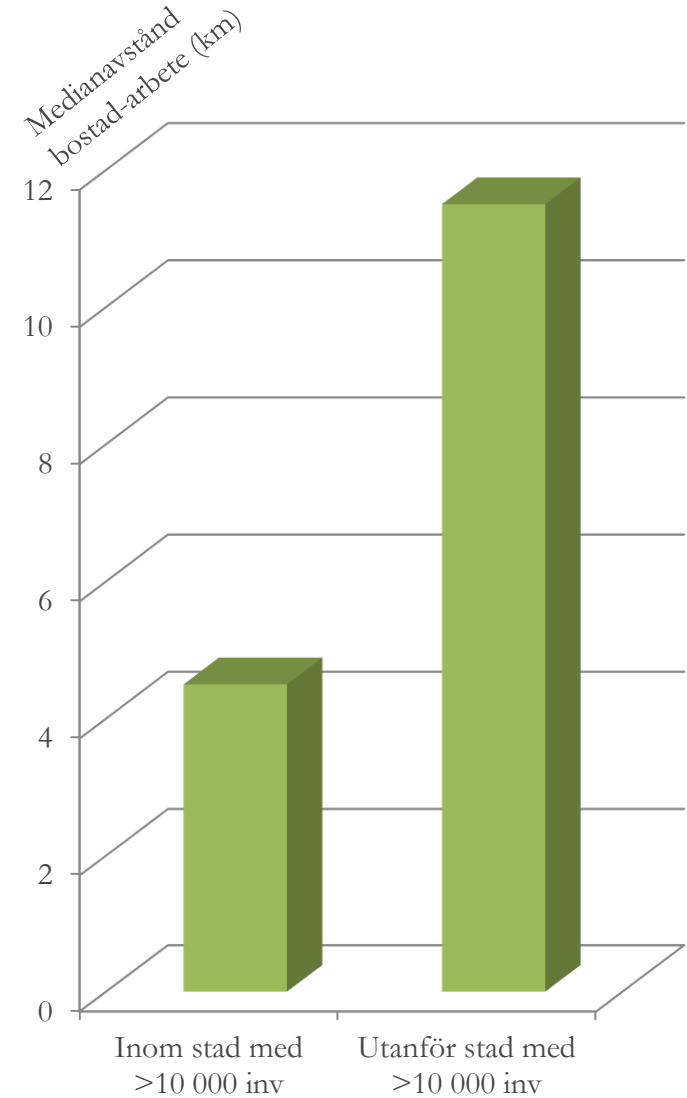
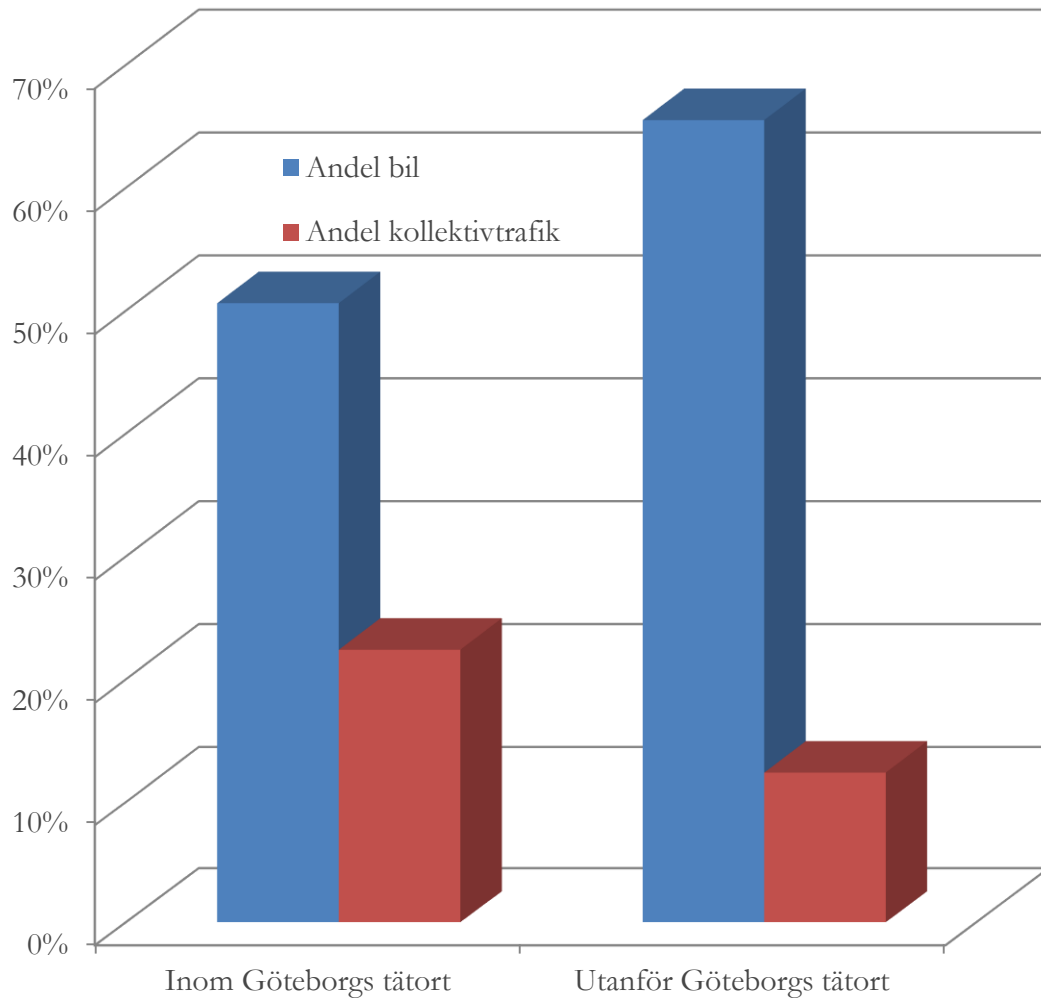
EQUIS
ACCREDITED

Data: GILDA

Tillgänglighet arbetstillfällen kollektivtrafik



Data: Tillgänglighetsverktyget

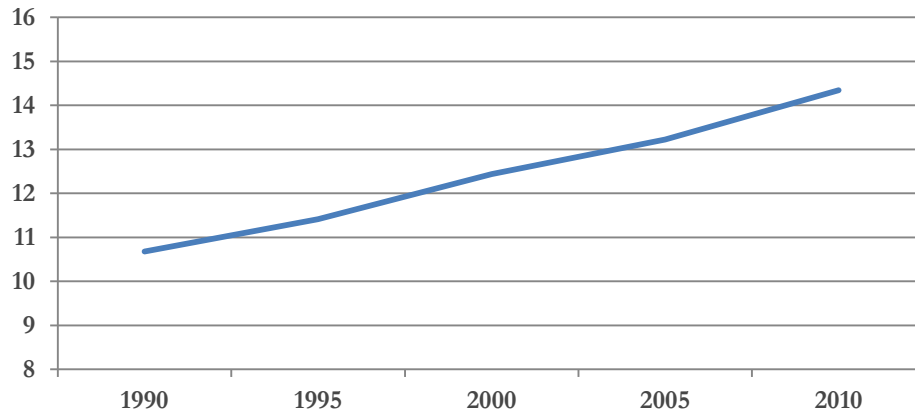


Data: RES 2011

Data: GILDA

Vardagslivets uttänjda resmönster

Medelavstånd mellan bostad och arbete i Sverige, 1990-2010



Källa: Elldér, 2014a

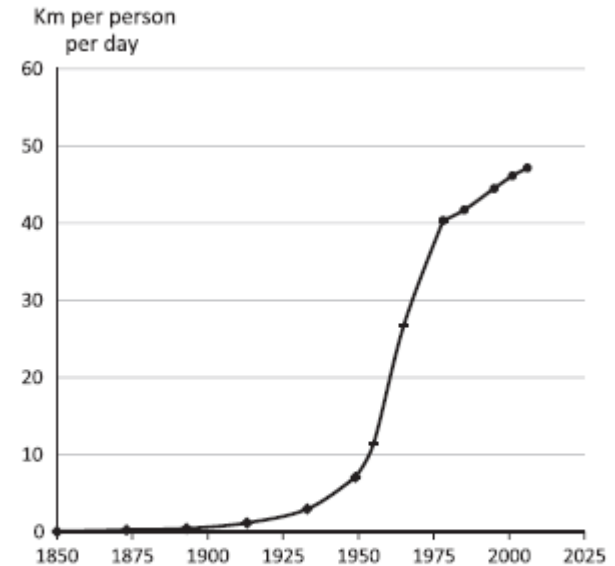
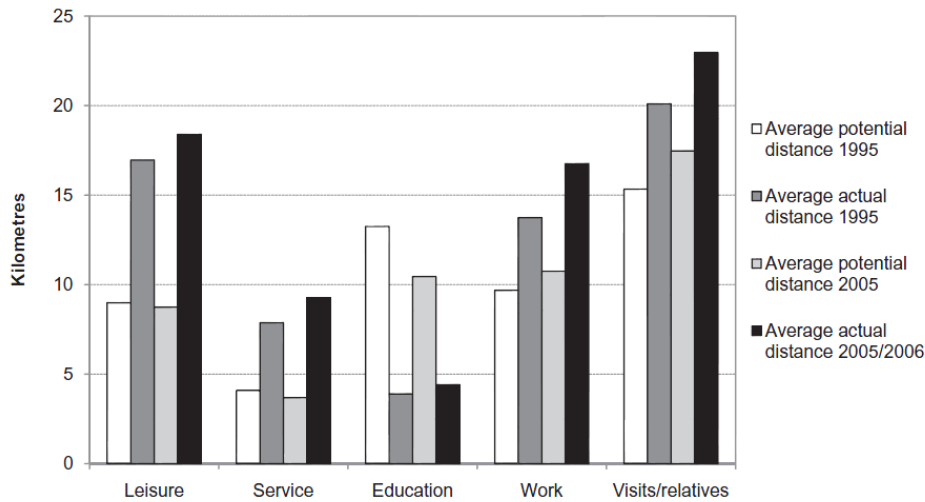


Fig. 1. Daily distance travelled in Sweden, 1850–2006, all domestic trips. Note: Estimates from Thorburn and Godlund do not include movement on foot. Sources: data for period 1873–1963 compiled from Thorburn (1958) and Godlund (1958, 1966); data for 1978–2006 from the Swedish National Transportation Surveys (NTS) 1978, 1985, 1995, 2001, and 2006.

Källa: Frändberg & Vilhelmson, 2011

Bebyggelsestrukturens minskade betydelse...

- Tillgänglighetsparadoxen (Haugen, 2012)
- Arbetsresorna alltmer geografiskt heterogena (Eldér, 2014a)



Hur lika pendlingsavstånd de som delar bostadsområde har

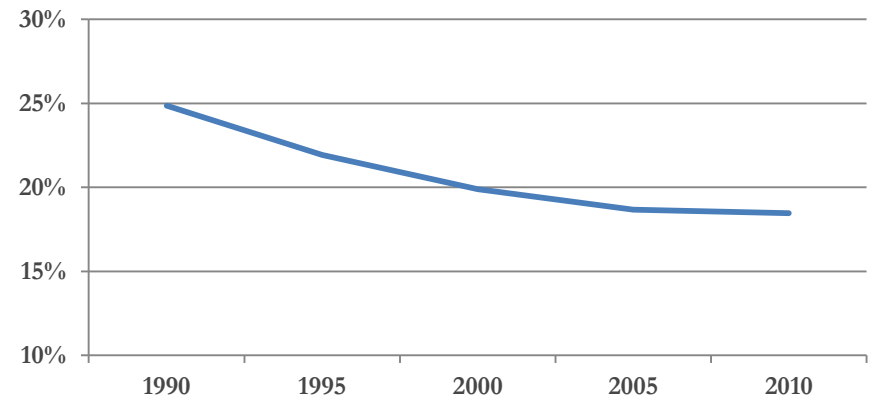


Fig. 1. Mean potential distances (and actual distances in the case of 'work' and 'relatives') for the entire population, and mean actual travel distances, for the Swedish population aged 6–84, in 1995 and 2005/2006
Sources: ASTRID database (for potential distances); Swedish National Transportation Surveys, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (for actual distances).



IKT-resande-bebyggelsestruktur (Elldér, 2014b)

Bakgrund

- Ökad tillgång/användning av IKT = modifiering av dagliga aktivitetsmönster?
- Ökad möjlighet att välja = minskad betydelse av bebyggelsestruktur/närhet?

Studien

- Jämförande analys av distansarbetare och icke-distansarbetare i Göteborg

Resultat

- Inga statistiska samband mellan bebyggelsestruktur och resande för distansarbetare
- Starka samband för de som inte distansarbetar
- IKT öppnar upp för ett bredare spektrum av mobilitetsstrategier, vilket luckrar upp betydelsen av geografisk närhet/bebyggelsestruktur



Sammanfattningsvis...

- Tydliga samband mellan resande och bebyggelsestruktur
- Dock minskad betydelse i om rörlighetsteknologiernas utveckling
- Viktig fråga för framtiden. Byggda miljön tar lång tid att förändra. Ökade reskostnader kan ändra förhållandena.
- Förändrad bebyggelsestruktur blir verkligt effektiv i kombination med andra insatser
- **Men! En ”geografisk tillgänglig” bebyggelsestruktur en grundförutsättning (t.ex. urbana stationssamhällen)**



Tack!

Kontakt: erik.elder@geography.gu.se

Referenser

- Elldér, E. (2014a). "Commuting Choices and Residential Built Environments in Sweden, 1990-2010: A Multilevel Analysis." *Urban Geography*. (Estimated Publication date - 15 May 2014, Online).
- Elldér, E. (2014b). "Does telework weaken urban structure-travel relationships?". *Manuscript submitted for publication*.
- Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2011). "More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population". *Journal of Transport Geography* 19(6), 1235–1244.
- Haugen, K. (2012). *The accessibility paradox*. Umeå: University of Umeå. Department of Geography and Economic History. GERUM 2012:1.
- Larsson, A., Elldér, E., Ernstson, U., & Fransson, U. (2012). *Analysverktyg för tillgänglighetsberäkning med bil och kollektivtrafik i Västra Götaland - Slutrapport*. Göteborg: University of Gothenburg.
- Næss, P. (2006). *Urban Structure Matters: Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour*. London: Routledge.