

Vem ansvarar för arbetspendlingens inverkan på luftkvaliteten i våra städer?

Miljöimpuls!Väst 040311

Är det arbetsgivare, myndigheter eller pendlarna själva som bär det stora ansvaret för att luften ska bli bättre i staden? En stor och viktig fråga som representanter för Länsstyrelsen i Västra Götaland, Göteborgs stad, Vägverket samt två av Göteborgs stora arbetsgivare, TeliaSonera och Saab Ericsson Space, bjudits in att diskutera tillsammans med publiken på Miljöimpuls!Väst den elfte mars 2004.

Något entydigt svar gav inte denna eftermiddag även om de flesta inblandade verkade anse att myndigheterna har en viktig roll att spela, genom möjligheten att använda styrmedel som lagstiftning, skatter och avgifter. Men på vilket sätt dessa skulle användas rådde det delade meningar om. Däremot var enigheten total när det gällde nödvändigheten av att reglera utsläppen, sätta gränsvärden och anta åtgärder för att komma åt de problem som arbetspendlingen för med sig idag. Alla ansåg att det är viktigt att sätta och hålla gränsvärden för vissa luftföroeningar, både ur ett samhällsekonomiskt- och ett individbaserat perspektiv.

Föreläsningarna introducerades av Katarina Gårdfeldt, GAME, som fått ta över rollen som moderator eftersom hennes kollega Jonas Norrman hastigt fått förhinder. Som introduktion visade hon ett diagram där det framgick att luftföroeningssituationen i Göteborg blivit bättre under en lång period men att halterna av NO₂ nu verkade plana ut på en oroväckande hög nivå.

Eftermiddagens förste talare, **Rolf Hammarling** från Länsstyrelsen i Västra Götaland, beskrev just NO₂-problematiken i sin föreläsning: **”Hur ska vi klara miljökvalitetsnormen för NO₂? – Länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram”**.

För snart tio år sen kom ett EU-direktiv som i stort gick ut på att fastställa gränsvärden för vissa luftföroeningar samt åtgärda situationen om värdena överskreds. Det ledde till att Länsstyrelsen fick i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för att klara av den beslutade normen för NO₂. Det bör noteras att Sverige har satt något tuffare gränsvärden än EU och att det främst är dygnsvärdet för NO₂ (som Sverige lagt till i normen) som visat sig vara ett problem. Däremot klarar vi gränsvärdena för tim- och årsvärden.

I sin utredning har Länsstyrelsen kommit fram till att arbetspendlingen är den kritiska faktorn och därför har man definierat fem handlingsparametrar för att kunna förbättra situationen: samhällsplanering, kollektivtrafik, trafikanterna, tekniken och regelsystemet. Samhällsplanering är en långsiktig åtgärd som inte kommer att hjälpa oss lösa problemen före 2006 men det är mycket viktigt att kommunerna i göteborgsregionen tillsammans planerar hur boende och transporter ska utvecklas. För kollektivtrafikens del gäller det att bygga ut spårkapaciteten (t.ex. Västlänken), öka utbudet och framkomligheten och bli bättre på störningsinformation och marknadsföring. För att klara detta anser Länsstyrelsen att det krävs ökade statsbidrag. Trafikanterna bör informeras bättre om de alternativ till bilpendling som finns och arbetsgivare i regionen ska kunna få hjälp med ”gröna resplaner” åt sina anställda. När det gäller tekniken har Länsstyrelsen bland annat föreslagit skärpta bestämmelser för tunga fordon i miljözon och höjd skrotningspremie för bilar utan katalysator. Slutligen bör regelsystemet ändras så att till exempel subventionerade p-platser förmånsbeskattas på samma sätt som månadskort på kollektivtrafiken – det vill säga att den befintliga lagstiftningen följs. Eventuellt skulle man kunna införa generösare avdragsrätt för kollektivresenärer än för biltrafikanter.

Åtgärdsförslagen har överlämnats till regeringen och förhoppningsvis kommer det att leda till ett beslut under hösten 2004.

Per Haglind är stadsläkare i Göteborgs stad och har under många år följt utvecklingen av luftkvaliteten i Göteborg, kopplat till påverkan på vår hälsa. Hans föreläsning hade titeln ”**Utomhusluft och effekter på människors hälsa**”.

Per Haglind inledde med en generell beskrivning av luftföroreningarnas olika hälsoeffekter. De substanser det rör sig om stadsluften är bland annat, svaveldioxid (SO₂), kväveoxid (NO), kvävedioxid (NO₂), kolmonoxid, lättare kolväten (VOC), butadien, eten och polycykliska aromatiska kolväten som bensen. Partiklar och framför allt partiklarnas storlek är också en viktig luftföroreningsfaktor som påverkar hälsan. Effekterna av dessa ämnen hos oss människor är bland annat irritation i ögon, näsa och luftvägar, hosta och astma. Vi kan också bli känsliga för ytterligare exponering som till exempel pollen. Att andas in luftföroreningar kan också påverka hjärtfrekvensen, blodets förmåga att koagulera samt reducera lungfunktionen. I ett längre perspektiv leder detta till ökat antal fall av luftrörskatarr, cancer, ökat antal dagliga dödsfall och kortare medellivslängd. I studier i USA har man konstaterat att de som lever i områden med höga föroreningshalter har en ökad dödlighet i luftvägssjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer. I Sverige bedöms ca 200 fall av lungcancer och ca 1000 fall av annan cancer orsakas av luftföroreningar varje år. Det är givetvis kopplat till mycket personligt lidande men även ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är det negativt eftersom vårdkostnaderna ökar.

I samband med planerna på att införa trängselavgifter i Stockholm har det gjorts en utredning om vad skulle kunna innebära för folkhälsan i länet. Förutsatt att trafiken minskar med 20-30 procent beräknas antalet dödsfall i innerstaden minska med cirka 45 döda och bland ytterstadsbefolkningen cirka 19 döda per år, på grund av sänkta NO₂ halter. I Göteborg har exponeringen för NO₂ minskat med cirka 0,8 mikrogram per år sen 1988. Förbättringen av luftkvaliteten har medfört en minskning på uppskattningsvis nio förtidiga dödsfall per år. Men trots att det skett en förbättring visar många vetenskapliga studier att exponeringsnivån på många ställen fortfarande är förknippad med negativa hälsoeffekter.

Per Haglinds föredrag gav upphov till frågan om hur länge de förtidigt döda skulle ha levt utan föroreningarna. Den frågan går i dagsläget inte att svara på, enligt Stadsläkaren, men man vet att äldre personer och rökare är mer känsliga för effekterna än andra.

Näste man ut var **Per Schillander** från Vägverket som pratade om verkets ”**Nationella ambitioner för hållbar arbetspendling**”.

Som bakgrund till sin presentation började Per Schillander med att ställa upp det sociala dilemmat om att det vi själva tycker är bra och bekvämt är inte alltid det bästa för samhället. Det är viktigt att ta hand om glappet mellan samhällets och individens behov och där ansåg han att Vägverket har ett stort ansvar. För att skapa möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade transporter måste Vägverket göra mer än bara bygga vägar. Vissa tror att transporter bara sker av nödvändighet men flera studier från olika håll i världen visar att det inte är så. Effektiviseringspotentialen är stor. I studier från Perth i Australien och Gävle i Sverige har man sett att en stor del av befolkning i dessa städer som skulle kunna åka kollektivt inte gör det. De saknar nästan helt information och kunskap om hur det skulle kunna gå till och vet helt enkelt inte hur man gör. När en liknande undersökning gjordes i Göteborg visade det sig att hela 40 procent inte visste hur man gör när man åker kollektivt. Vägverkets mål är att få fem procent av de 40 att börja åka kollektivt. För att vända utvecklingen i den riktningen kan man använda verktyg som regleringar, skatter och lagar och tekniska lösningar men också titta på möjligheten att påverka människors egna beslut genom

riktad information och marknadsföring. I projektet ”hållbart resande” har vägverket valt ut fyra rese­kategorier att arbeta med för att förändra människors resvanor: arbetspendling, tjänsteresor, resor till skola och evenemangsresor. Den viktigaste av dessa är arbetspendlingen eftersom den har störst miljöpåverkan. I projektet vill man få människor att gå, cykla, åka kollektivt, samåka (någon dag i veckan) och jobba hemma (någon dag i veckan) istället för att ta bilen ensam. Enligt Per Schillander krävs det individuell marknadsföring för att få människor att verkligen ändra beteende så att man kan få till de den där femprocentiga ändringen. Det bästa sättet är att erbjuda en lösning på ett upplevt problem och helst ska den lösningen vara mycket bättre än personens nuvarande. Miljöargumentet väger ofta ganska lätt i dessa sammanhang medan andra argument som, lyx, bekvämlighet, hälsa och ekonomi har bättre genomslag. Om det visar sig att det är mycket billigare att åka buss till jobbet och att det dessutom är bekvämt är det antagligen ett bättre argument för att få en person att ändra sig än att trycka på att det är bättre för miljön. Det gäller att hitta rätt argument!

Cecilia Jonsson från Saab Ericsson Space tog över efter kaffepausen för att berätta om **”Arbetspendling och tillgång till kollektivtrafik som en del av miljömålen för Saab Ericsson Space”**.

Minskat resande inklusive arbetspendling är ett av företagets miljömål. Det började 1992 då man inledde en diskussion med Västtrafik om fler kollektiva transportmöjligheter och fler hållplatser närmare företaget. Sen 1998 är resande, inklusive arbetsresorna, en punkt i miljöredovisningen. För att uppfylla miljömålen är Saab Ericsson Space med i ett projekt tillsammans med Vägverket för att minska arbetspendlingen. Förhoppningen är att det ska bli början på en attitydförändring inom företaget. En undersökning hos företagets anställda visade att många ser bilen som ”frihet” och att de trodde att samåkning måste innebära att man åker tillsammans alla dagar i veckan, i ur och skur. Att man skulle kunna göra det bara vissa dagar hade ingen tänkt på. Tillsammans med Ericsson Microwave i Mölndal är det cirka 1300 anställda det handlar om. Målet är att få cirka 500 av dem att komma in i systemet med samåkning. Dialogen med Västtrafik har också fortsatt. Bland annat har man bjudit in dem till informationsdagar där personalen får ställa frågor och framföra sina önskemål om kollektivtrafiken i området. På Saab Ericsson Space ser man ett utbyggt kollektivnät och ett fungerande samåkningssystem som en konkurrensfaktor när det gäller att rekrytera personal. Ju mer man kan erbjuda desto bättre.

Cecilia Jonsson fick flera frågor. Bland annat undrade någon om det var lättare att få personalen att åka samåka än att åka kollektivt, vilket Cecilia Jonsson trodde stämde eftersom de som kan och vill åka kollektivt i stor utsträckning redan gör det.

En annan person undrade om företaget hade någon specifik res- eller mötespolicy. Saab Ericsson Space har avtalat med sin resebyrå att de alltid ska föreslå det mest miljömässiga alternativet, enligt företagets respolicy och i policyn står också att man helst ska ha möten på distans om det är möjligt.

Thomas Björkman från TeliaSonera Göteborg fortsatte eftermiddagen med att berätta om **”Hur Telia agerat i samband med flytt från Långedrag till centrala Göteborg”**.

Innan Telia flyttade till Gårda hade man kontor i Långedrag och på ytterligare 19 ställen i Göteborg. När chansen att flytta ihop alla delkontoren på samma ställe kom, tog man den. Men hur skulle alla få plats med sina bilar vid det nya kontoret? Inför flytten tog Thomas Björkman kontakt med Rolf Hammarlind vid Länsstyrelsen i Västra Götaland för att diskutera hur man skulle kunna minska morgonpendlingen in till Göteborg. Ändrade attityder kom upp

som en given punkt. Likaså distansarbete, där Thomas Björkman ser stora möjligheter som ännu inte utnyttjats. För ett telecombolag är det givet att man vill ha mer trafik i näten än på vägarna. Till exempel menade Thomas Björklund att distansarbetsplatser runt omkring Göteborg borde vara en lätt och bra lösning. Istället för att åka hela vägen till Göteborg skulle den anställda kunna åka till arbetsplatsen i det närmaste samhället någon eller några dagar i veckan.

När det gällde själva flytten av Telias kontor började man diskutera hur företaget till och med skulle kunna bli en luftrenare i Gårda. Aktörer som skulle kunna medverka till det identifierades: Trafikkontoret, Länsstyrelsen, Göteborg Energi och Sunfleet (bilpooler). I samarbete med dessa och även med Vägverket och Västtrafik har Telia genomfört flera förändringar för att minska arbetspendlingen. Bland annat har man gjort flera policyändringar när det gäller personalparkering. Idag har företaget 150 parkeringsplatser jämfört med de 350 man såg behov av inför flytten. För att få hyra en p-plats måste man visa att man använder bilen minst 170 dagar per år i tjänsten. Tillsammans med vägverket och Göteborg Energi deltar man också i ett projekt för att öka samåkningen till arbetsplatsen och precis som på Ericsson har man ordnat informationsträffar med Västtrafik för att personalen ska få chans att lära sig hur man tar sig fram med kollektivtrafiken i och runt Göteborg. Det pågår också ett arbete med att använda Sunfleet bilpooler för tjänsteresor. Bilarna skall sen kunna lånas ut i princip gratis till de anställda på helgen men detta projekt är inte riktigt i hamn än. Som representant för telebranschen avslutade Thomas Björkman med en uppmaning om att vi måste bli bättre på att ta hem de verkliga vinsterna med IT/telecom. Att undvika en resa i trafiken på morgonen skulle spara mycket stress och kanske kunna påverka vår hälsa till det bättre och samtidigt gynna miljön.

Eftermiddagens avslutande föreläsning gavs av **Anders Roth** vid trafikkontoret i Göteborg. Hans titel var ”**Gröna resplaner – lagstiftning eller frivilligt arbete, erfarenheter från England, Nederländerna och Göteborg**”.

Enligt en engelsk definition är en grön resplan ”en samling åtgärder, som kan bestå av både morötter och piskor, för att minska antalet bilresor”. I England och Holland är marktrycket väsentligt hårdare än i Sverige, vilket avspeglar sig tydligt i samband med etablering av nya verksamheter som kan tänkas dra till sig mycket människor i bil. I ett så kallat ”outletområde” i Storbritannien har man jobbat med gröna resplaner för att minska bilresorna. Målet är att öka personalens användning av kollektivtrafik till 35 procent och kundernas till 30. För att göra det arbetar man bland annat med information och med att rekrytera personal i närområdet. Ikea i England har anammat konceptet med resplaner och har till exempel ofta fria erbjudanden kopplade till kollektivtrafikanvändning och bilpooler för kunderna. I Holland är trycket på marken ännu hårdare än i England och där har man jobbat med att kategorisera områden i A, B och C-klasser, där A är bäst ur kollektivtrafiksynpunkt. Sen har man helt enkelt beslutat att vissa verksamheter inte får etablera sig i C-lägen.

På hemmaplan i Göteborg har Trafikkontoret arbetat med gröna resplaner för Bäckebo i samband med att allt fler större företag bygger ut och bygger nytt där. Det har konstaterats att kundernas resor till Bäckebo innebär den största miljöbelastningen i sammanhanget. Men med sitt halvcentrala läge borde det vara möjligt med bra kollektiva förbindelser från centrala Göteborg. Tidigt i planeringen inleddes en diskussion med Ikea och Coop som är två av de största aktörerna i området. Tillsammans med dem kom man fram till ett antal förslag på åtgärder, till exempel: starta en samåkningsklubb, fler bussar, fina hållplatser och resebidrag till anställda som åker kollektivt. Målet med åtgärderna är att få upp antalet besökare per parkerad bil från 1,5 till 2 när det gäller personalen och från 1,26 till 1,75 när det gäller besökare.

Dessvärre har företagens initiala intresse svalnat något efter att detaljplanen för området togs. De har fullt upp med att planera verksamheten. Anders Roth ser det som en lucka i plan- och bygglagen och föreslog ett antal punkter för att få företag mer intresserade av dessa frågor:

- Skattebefrielse för bidrag till miljöanpassat resande.
- Ändra beloppsgränserna för avdrag för arbetsresor.
- Bilpool utan förmånsbeskattning för att hyra ut till personalen på kvällar och helger.
- Reservering av p-platser för bilpoolsbilar.
- Hemarbetsplats fri från förmånsbeskattning.

På trafikkontoret har man därför dragit igång en satsning, kallad nya vägvanor, för att hjälpa företag som vill arbeta med gröna resplaner och liknande frågor. Meningen är att man ska fungera som en katalysator och hjälpa arbetsgivare att genomföra lämpliga åtgärder, men också att man öka sin egen kunskap om företagens behov och problem.

Paneldiskussion

Är det en kostnad för företagen att se över personalens resor till och från jobbet? Vem betalar - företaget eller anställda?

Panelen utgjordes av eftermiddagens föreläsare. Tyvärr kunde Per Schillander från Vägverket inte vara med men övriga deltagare svarade på frågor och debatterade med varandra och publiken.

Först ställde moderatorn Katarina Gårdfeldt några frågor till panelen.

Rolf Hammarlind från Länsstyrelsen fick frågan: Behövs miljö kvalitetsnormen?

Svar: ”Ja, vi har hårdare lagstiftning än övriga Europa, vilket gör att vi inte riktigt klarar den, vilket i sin tur gör att vi tvingar fram åtgärder som kanske inte annars hade kommit till stånd om inte normen hade funnits. Nackdel är att det kan hindra en del goda åtgärder, exempelvis förtätning av bostäder.”

Per Haglind, Stadsläkare, menade att normerna leder till att vi förändrar vår miljö på ett snabbt sätt, vilket leder fram till bättre luftkvalitet och är gynnsamt för hälsoläget. På sikt kan det bli ett argument för att flytta till Göteborg.

Eftermiddagens företagsrepresentanter fick frågan om de lokala miljökraven kan få effekter i företagens miljöpolicy?

Thomas Björkman, TeliaSonera, såg det som ett marknadsföringargument att jobba med minskat resande och tyckte det verkade primitivt att ge sig iväg till ett kontor för att skriva ett papper när man skulle kunna göra det hemma eller var som helst. Cecilia Jonsson, Saab Ericsson Space, trodde att de aldrig kommit in på det tankespåret för sin miljöpolicy om inte normerna hade funnits.

Paneldiskussionens huvudfråga om vem som ska betala blev kanske inte besvarad fullt ut men Anders Roth från Trafikkontoret ansåg att man som kommun eller stat har ett ansvar för att göra spelreglerna mer rättvisa så att de blir mer logiska och gynnar både samhället och individen och fick medhåll från flera håll, både i panelen och i publiken.

Från publiken kom åsikten att alla föredragshållare pratat om attitydförändringar och förändrat beteende men att det fanns problem med argumentationstekniken; varför inte trycka

på avdragsgilla månadskort istället för höjda skatter när man informerar om åtgärder för att minska bilresande? Rolf Hammarling försvarade sig med att avdragsrätten finns med i Länsstyrelsens åtgärdsprogram och att de är fullt medvetna om att det inte kommer vara möjligt att höja avgifterna för att köra bil utan att erbjuda vettiga kollektiva alternativ. Han ifrågasattes ändå eftersom delar av publiken ansåg att man la fokus på klassiskt negativa värden, som just skattehöjningar och avgifter, i själva argumentationen.

Från publiken kom också frågan om erfarenheter av gratis kollektivtrafik. Enligt Rolf Hammarling visar resultaten av sådana försök att det i första hand är cyklister och fotgängare som börjar resa mer kollektivt medan bilresandet förblir konstant. Det har visat sig att även om man permanentar systemet minskar bilresorna endast marginellt. Anders Roth fyllde i med erfarenheter från Zurich där man fick problem med hemlösa som bosatte sig på spårvagnen när det blev gratis att åka.

Rolf Hammarling fick den avslutande frågan som gällde vikten av punkten ”ökade statsbidrag” i Länsstyrelsens åtgärdsprogram, från en person i publiken som ansåg att det är viktigt att staten är med och betalar.

Rolf Hammarling svarade att han ansåg det mycket angeläget att stat och region kan hitta en gemensam plattform för detta. ”Det är tunga investeringar som jag tror att man kan klara av tillsammans, men driften är så kostsam att staten bör vara med även där. Vi har inga förslag på det nu men vi tror på en gemensam lösning. Det mest naturliga vore kanske att staten tar ansvar för infrastrukturen”.

Även om den grundläggande frågeställningen inte fick ett klart och entydigt svar lyckades eftermiddagen belysa problematiken ut många olika vinklar och framför allt fick alla närvarande en mängd uppslag på vad vi faktiskt kan göra tillsammans för att minska arbetspendlingen och förbättra luftkvaliteten i våra städer. Företag, myndigheter och privatpersoner fick alla möjlighet att visa upp konkreta exempel på hur det kan gå till. Efter föredrag och paneldebatt fortsatte diskussionen över en buffé på Park Avenue Hotel. Vi som var med ser fram emot nästa Miljöimpuls!Väst.

Kajsa Winnes