Blir trafiken mer hållbar 2003?

En krönika om trafikåret 2002

Christer Ljungberg
Trivector Traffic AB

Trafiken ökade med 3,6% trots lågkonjunktur. Olyckorna minskade inte nämnvärt och stormarknaderna blev fler. Trängselavgifter debatterades, ISA sågs som hoppet för trafiksäkerheten och många intressanta initiativ såg dagens ljus: fyrstegsprincipen, *Stadsplanera* och TRAST.
Det hände en hel del trafikåret 2002. Men får det några effekter?

Trafiken ökade – som vanligt, fast mer

De senaste tolv månaderna[1] har trafiken på våra vägar ökat med 3,6 % – trots att vi det senaste året haft lågkonjunktur, och trots att BNP-ökningen under de tre första kvartalen 2002 legat på beskedliga 2,3 %[2]. När det gäller trafiken tycks alltså ingen ”decoupling” vara i sikte. Tvärtom, med BNP som tillväxtmått ökar trafiken och dess externa effekter mer än tillväxten.

Vad beror ökningen på? Förmodligen på flera olika faktorer. Förhållandevis låga transportkostnader är en förklaring, men det finns fler. Till exempel har vi under en lång följd av år byggt ut och förbättrat vägnätet utan att göra motsvarande förbättringar för kollektivtrafiken. Ett exempel är sträckan Malmö–Göteborg. För tio år sedan tog färden tre och en halv timme med bil, men sedan flera år är det motorväg hela sträckan, som bilisten nu avverkar på mindre än två och en halv timme. Tågtrafiken, däremot, har sett få förbättringar. Det saknas tunnlar och annat, och en tågresa tar idag som bäst strax över tre timmar. Inte underligt att många väljer bilen.

Vi har byggt in oss i låsta mönster, både när det gäller aktiviteter och infrastruktur. Dessa mönster gör bilen nödvändig om vi ska klara våra dagliga åtaganden. Men även sättet att organisera vardagen har betydelse. Bilen blir en tidsmaskin, nödvändig för att hinna alla måsten, och för att transportera barnen till handboll, piano, taekwondo, babysim och så vidare. Här tycks ingen snar förändring vara i sikte.

---

[1] Nov 2001 – nov 2002, enl www.vv.se
[2] www.scb.se

I en utmärkt rapport från danska Vejdirektoratet[3] går man igenom fyra förklaringsramar till trafiktillväxten: ekonomiska, sociologiska, politiskt institutionella samt planering och rumsliga strukturer. När får vi en liknande svensk rapport?

Debatten om stormarknader fortsatte

Stormarknader, McDonalds Drive Thru etc är andra företeelser som bygger på att vi skall ta bilen. En majoritet av Sveriges kommuner brottas med frågan om externa köpcentra. Under 2002 byggdes flera nya sådana centra, ofta med hänvisning till behovet av ökad konkurrens. Här har dock våra politiker gått vilse. Externhandel är inte alltid lika med låga priser. De stora affärskedjorna, som fyller våra köpcentra, har samma prislista om de befinner sig i centrum eller utanför. Dessutom börjar vi få lågpriskedjor, till exempel danska Netto och tyska Liedl, som vill ligga i anslutning till bostadsområden.

Senare års forskning har visat på både miljöeffekter av etableringarna och effekter på handeln i städerna, främst bostadsområdesbutiker. I årets elfte timme fick vi från VTI[4] en forskningsrapport som i media tolkades som ”stormarknader är samhällsekonomiskt lönsamma”. För den som tar sig igenom den inte helt lättlästa rapporten tycks slutsatserna vara ungefär dessa:

- Handel baserad på externa affärsetableringar ger 50% ökning av trafiken för inköp av dagligvaror i en stad, från 4 till 6% av den totala trafiken. I t ex Linköping innebär det en ökning med 450.000 mil per år.
- Ett distributionssystem byggt på externa affärsetableringar är det samhällsekonomiskt mest lönsamma, inklusive de externa effekterna. Och butiksnätet med centrala butiker är det minst lönsamma.

Att det är så beror, enligt rapportförfattarna, på att det höga markvärdet i innerstaden gör att parkeringskostnaden blir alltför stor. Stormarknadernas fördelar beror också på ”de förhållandevis moderata kostnader som är förknippade med privat biltrafik i svenska städer och tätorter med kapacitetsstarka vägnät”.

Med andra ord har vi byggt städer med ett vägnät som rymmer så mycket trafik att externa etableringar inom dagligvaruhandeln blir lönsamma. Vi har helt enkelt den butiksstruktur vi förtjänar. Detta ställer naturligtvis mängder av frågor om hur vi planerar våra städer.

Blir vi alla stadsplanerare?

Boverket presenterade under året på flera välbesökta seminarier sin bok *Stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera*. Boken är ett försök att fästa på pränt det som många av oss försökt leva ef-

---

[3] Trafikvækstens anatomi, Kvalitativ analyse af determinanter for persontrafikvækst, 2001, Rapport nr 2, Vejsektorrådet

[4] Svensson, T, Haraldsson, M, 2002, Konsekvenser av dagligvaruhandelns strukturomvandling, Slutrapport, VTI-rapport 485, 2002

ter: trafik- och stadsplanering måste gå hand i hand. Om du inte läst boken ännu, gör det. Den är nyttig, om än lite pratig.

Stadsmiljörådet presenterade sitt *Förslag till Agenda för staden* som tog ett ännu bredare grepp genom att införa andra viktiga hållbarhetsaspekter, t ex integration. När det gäller samplanering av trafik och stadsbyggande innehåller *Agenda* tankegångar som liknar dem i *Stadsplanera*.

I slutet av året presenterade så Kommunförbundet och Vägverket TRAST (TRafik för en Attraktiv STad) – ett första diskussionsunderlag för den handbok som ska ta vid där de två nämnda publikationerna slutar.

Ett stort och viktigt arbete ligger framför dem som skall föra arbetet i hamn. Diskussionsunderlaget inger vissa farhågor; handboken kan komma att bli så komplex och pratig att ingen orkar använda den. Målet får ju inte vara att göra arkitekter av alla trafiktekniker, och vice versa. På en övergripande konceptuell nivå är det viktigt att vi alla är stadsplanerare, och några av oss kommer naturligtvis bara att arbeta på denna nivå, oavsett utbildning. Men – och det är ett viktigt men – vi kommer alltid att behöva båda professionerna. Det bör alla trastar ha i åtanke.

Nog är det fint med långa stycken med hänvisningar till Lynch etc, men det behövs också en hel del ingenjörsmässig kunskap för att skapa ett hållbart trafiksystem i staden. Jag har märkt, att i de projekt som fungerat bäst har vidsynta arkitekter och stadsbyggare arbetat tillsammans, och alla i arbetsgruppen har – förutom goda kunskaper – haft stor respekt och förståelse för de andra professionerna. Det är detta som TRAST måste sträva mot.

Trängselavgifter kommer, var så säker

Efter många politiska turer har vi fått en het debatt om trängselavgifternas vara eller icke vara. De som protesterar mest är ofta de som får störst nytta av sådana avgifter. Partier och organisationer, som i andra sammanhang företräder marknadslösningar istället för kösystem, tar strid mot trängselavgifterna.

När man pekar på detta så får man till svar, t ex från handelskammaren, att ”hade det varit en verklig marknad hade vägkapaciteten ökat för länge sedan eftersom efterfrågan är så stark”. Problemet i det här fallet är att detta inte fungerar. SIKA har som bekant beräknat, att även om man satsade landets samtliga väginvesteringsmedel i Stockholm, så skulle trängselproblemet inte lösas. Det stämmer väl med senare års forskningsresultat om inducerad trafik[5]. Resultaten visar att nya vägar generar ny trafik istället för att bara omfördela den befintliga. Detta faktum är i Sverige dåligt känt. Eller kanske snarare kraftigt förträngt?

Att biltrafiken betalar sina samhällsekonomiska kostnader, utom just i storstadsregioner som Stockholm, där trängselkostnaderna är stora, verkar också dåligt känt.

---

[5] se t ex: Trunk Roads and the Generation of Traffic, 1994, Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, HMSO 1994.

EU har, med transportkommissionären Erkki Likkanen i spetsen, pekat på möjligheterna med Traffic Management, och London kommer att införa trängselavgifter. Så trängselavgifter kommer, även i Sverige, var så säker.

Fyrstegsprincipen – lovande, men svårinförd

Vägverket tog under 2002 ett, eller snarare fyra, steg på vägen mot en förståelse av att alla trafikproblem inte kan lösas med ny infrastruktur. Man införde den så kallade fyrstegsprincipen[6], som är ett sätt att analysera åtgärder för att lösa identifierade problem och brister.

Principen säger att man ska pröva åtgärder stegvis. Steg ett omfattar åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (t ex mobility management). I steg två prövas åtgärder som ger effektivare utnyttjande av det befintliga vägnätet (t ex ITS). Det tredje steget innebär vägförbättringsåtgärder. Först i steg fyra handlar det om nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Enligt beslut av Vägverkets GD den 13 mars 2002 skall fyrstegsprincipen användas vid Vägverkets åtgärdsanalyser. Att det inte är så lätt hitta åtgärder i de två första stegen, om man är van vid att lösningen alltid är fysisk, illustreras bland annat av att exemplet i handledningen inte kunnat finna någon åtgärd i steg 1!

Rätt använd är fyrstegsprincipen ett kraftfullt verktyg för att både hitta och diskutera nya lösningar för ett hållbart transportsystem.

Löser ISA trafiksäkerhetsproblemen?

Det tycks som om antalet dödade i trafiken i Sverige blivit något färre under 2002 än under föregående år. Vi bör dock akta oss för att bli alltför belåtna, eftersom de svåra skadorna samtidigt fortsätter att öka. Att vi lyckats flytta några personer från likkistan till rullstolen är inget större mått på framgång. Kan det vara så att våra raka, breda vägar med mitträcken och andra anordningar visserligen ger minskat antal dödsfall, men att den ökade framkomligheten tas ut i ökade hastigheter som ger de svåra skadorna?

När slutresultaten från ISA-försöken presenterades i september[7] framkom att ett totalt införande av ISA skulle kunna minska antalet personskadeolyckor med 20-30%. Detta gör det lönsamt at subventionera införandet av ISA-system med cirka 5.000 kr per fordon, vilket skulle betala sig på ungefär 1,5 år. Så vad väntar vi på? Det är ju en ganska kort pay-off-tid.

Det finns en uppenbar risk att andra lönsamma och kloka trafiksäkerhetsåtgärder läggs på hyllan under tiden vi väntar på ISA. Med det införandescenario som skisserats tar det 15-20 år innan ISA finns i 80% av fordo-

---

[6] Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen – ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet, 2002, Publikation 2002:72, Vägverket.

[7] Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet (ISA), Resultat av storskalig försöksverksamhet i Borlänge, Lidköping, Lund och Umeå under perioden 1999-2002, Vägverket, Publikation 2002:89.

nen, och kan bli obligatoriskt. Fram till dess är det viktigt att arbeta vidare med mer konventionella metoder.

Blir transporterna mer hållbara 2003?

Sammantaget tycks vi endast i liten omfattning närma oss ett hållbart transportsystem. Om vi ser på de så kallade TERM-indikatorerna[8], som EU:s miljöbyrå använder när det gäller transporter och miljö, så är det få som pekar i rätt riktning. Likväl finns det i Sverige flera lovande ansatser bland dem som presenterats ovan.

Till detta kan läggas alla de mobility managementprojekt som pågår i Sverige idag. Mobilitetskontor finns idag i över tio svenska städer och regioner, och många fler arbetar med denna typ av projekt. Sverige var – jämfört med övriga europeiska länder – sent ute med att anamma denna typ av mjuka åtgärder för att påverka transporten innan den startat, men idag är vi bland de främsta när det gäller mobility management kopplat till hållbar utveckling. I maj står Karlstad värd för ECOMM, den årliga *European Conference on Mobility Management*.

Under 2003 startar Vägverket ett nytt projekt, *Hållbart resande*, med syftet ”att minska efterfrågan på persontransporter” och ”öka andelen miljöanpassade resor” samtidigt som effektiviteten och trafiksäkerheten ökar. Så visst finns det processer som verkar i riktning mot hållbara transporter.

Men de projekt som presenterats i denna krönika – TRAST, fyrstegsprincipen, ISA, osv – är naturligtvis småpotatis jämfört med de stora infrastrukturprojekt som vi kommer att starta de närmaste åren. Dessa kommer att påverka trafiken i långt större utsträckning. Tankar om inducerad trafik, fyrstegsprinciper och mobility management tycks ha långt kvar innan de påverkar dessa infrastrukturprojekt.

I Boverkets tidskrift *Planera Bygga Bo*, nr 6/02, intervjuas en projektledare för Södra länken i Stockholm. Han håller inte med om resonemanget att nya vägar skapar mer trafik och beträffande koldioxid säger han ”Det blir mindre utsläpp om trafiken flyter på än om bilarna står och köar, men vi har inte gjort några beräkningar”.

Till detta kan läggas att stora infrastrukturprojekt nästan undantagslöst blir dyrare än beräknat. Under året publicerade en dansk forskargrupp[9] en rapport där man studerat 258 stora infrastrukturprojekt i Europa och USA. Nio av tio blev dyrare än beräknat, och i Europa blev bro- och tunnelprojekt i genomsnitt drygt 43% dyrare än beräknat.

Två i sammanhanget små men intressanta infrastrukturprojekt förtjänar att nämnas: Lundalänken och trådbussen i Landskrona. Den 23 januari invigs Lundalänken, som är landets mest avancerade bussvägsförbindelse. Lundalänken är en del av LundaMaTs, och sammanlänkar järnvägsstationen

---

[8] Paving the way for EU enlargement, Indicators of transport and environment integration, TERM 2002, European Environment Agency.

[9] Flyvebjerg,B, Skamris Holm, M, Buhl, S, 2002, Underestimation Cost in Public Works Projects – Error or Lie? APA Journal Vol 68, No3.

med universitetet, sjukhuset, LTH, Ideon och den nya industriparken Brunnshög. (Mer om Lundalänken finns att läsa på Lunds webbplats, www.lund.se). Att prioritera kollektivtrafik med denna typ fysiska åtgärder kommer förmodligen att få sitt stora genombrott under 2003.

Och så får Sverige trådbuss igen, efter 39 år. I Landskrona invigs till sommaren, efter många politiska turer, en linje som helt emissionsfritt förbinder den nya järnvägsstationen med centrum. Många andra svenska kommuner följer intresserat projektet.

Hållbarhet är inte enkelt

Det tycks alltså vara en lång väg kvar till ett hållbart transportssystem, trots att det togs många bra initiativ under 2002. Det är inte fel på våra mål och policies. Felet är att de bara tillämpas i små projekt, medan de stora processerna kring infrastruktur och liknande drivs vidare i en skyddad zon för sig.

Men enkelt är det inte. Ett exempel från ett helt annat område: För något år sedan fick vi lära oss att vi borde köpa vin med korkar som inte var gjorda av korkek, eftersom korken var på väg att ta slut. Nu, något år senare vädjar miljöorganisationer att vi skall köpa vin med äkta kork. Det visade sig nämligen att korkeksbestånden ersattes med storskaligt skogsbruk som är betydligt mindre hållbart.

Att prova något nytt – i synnerhet om det innebär risk för slakt av heliga kor – innebär alltid att ta en risk. Man får ögonen på sig, och Gud nåde den som gör fel. Då är det säkrare att lägga asfalt på upptrampade stigar, idogt hänvisande till att ”så har vi alltid gjort”.

Men blev det bättre av det?

Christer Ljungberg
7 jan 2003